

**COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN**

van

MAANDAG 10 MAART 2008

Namiddag

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

du

LUNDI 10 MARS 2008

Après-midi

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

01 Vraag van mevrouw Corinne De Permentier aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "waaghalzerij op de treinrails". (nr. 1877)

01.01 Corinne De Permentier (MR): Volgens persberichten zouden heel wat jongeren zich ontzettend roekeloos gedragen op de treinsporen: ze zouden op het spoor gaan staan tot er een trein aankomt en zich pas op het allerlaatste moment uit de voeten maken. De spoorwegdiensten zouden van dat fenomeen op de hoogte zijn, maar wensen geen statistieken bekend te maken, uit vrees nog meer jongeren op ongezonde ideeën te brengen. Volgens de NMBS spelen groepjes jongeren en kinderen soms op het spoor, zich niet bewust van het gevaar, en steken volwassenen en jongeren soms het spoor over zonder van de ondergrondse doorgangen of de loopbruggen gebruik te maken. In 2007, de maand december niet ingereken, zouden zeven personen verongelukt zijn toen ze op het laatste nippertje een overweg probeerden over te steken.

De spoorwegpolitie maakt altijd proces-verbaal op wanneer ze dergelijke feiten vaststelt – wat zeer zelden gebeurt – en het parket beslist in zo een geval om al dan niet te vervolgen. De NMBS is niet in staat om de toegang tot de sporen af te sluiten.

Beschikt u over statistieken in dit verband? Wat onderneemt de NMBS om dergelijke incidenten te voorkomen?

Welke preventieve maatregelen worden er genomen? Zou Infrabel geen grootscheepse veiligheidscampagne kunnen opzetten om de jongeren en hun familie te sensibiliseren?

01.02 Minister Inge Vervotte (Frans): In 2007 waren er 2.366 telefonische oproepen in verband met het illegaal betreden van de spoorinfrastructuur, d.i. een stijging met 51,6 procent in vergelijking met 2005.

Waaghalzerij blijft een marginaal verschijnsel, waartegen niettemin ontradend moet worden opgetreden. De *Corporate Security Service* van de NMBS heeft door middel van affiches een gratis telefoonnummer bekendgemaakt. Via dat nummer kan gevaarlijk en verdacht gedrag worden gemeld. Elke melding geeft aanleiding tot een onmiddellijke interventie door een politie- of veiligheidsdienst.

Wanneer er een overtreding wordt vastgesteld, maken de leden van Securail proces-verbaal op. Uit de *Corporate Security Service* zullen er preventieambtenaren gerekruteerd worden om nationale en regionale preventieplannen op te stellen en de doelgroepen te benaderen.

Tijdens de patrouilles langs de sporen moet het personeel van Securail nog alerter zijn. Op de begroting wordt er tien miljoen euro extra uitgetrokken om de veiligheid van de treinreizigers en het spoorwegpersoneel te verzekeren en te verbeteren. We zullen met een aantal ministers overleggen hoe we dit verschijnsel en de

preventie ervan globaal kunnen aanpakken.

01.03 **Corinne De Permentier** (MR): U heeft niet gezegd of Infrabel een affichecampagne met het oog op preventie mag lanceren.

01.04 Minister **Inge Vervotte** (Frans): Het veiligheidsplan voorziet in affichecampagnes en in het verspreiden van brochures.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De heer Dooms heeft zich verontschuldigd en kan zijn vraag nr. 2242 niet stellen.

02 **Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe afmetingen waaraan de brievenbussen van particulieren moeten voldoen" (nr. 1944)**

02.01 **Valérie De Bue** (MR): De nieuwe normen voor de brievenbussen, die voorgeschreven worden door het ministerieel besluit van 20 april 2007 – een opening van 23 op 3 centimeter, een leesbaar huisnummer, enz. – zijn, volgens persberichten, blijkbaar onvoldoende bekend bij het grote publiek en bij mensen die een nieuwe woning bouwen.

Wat houdt de informatiecampagne in waarmee De Post begin april van start zal gaan?

Naar verluidt hadden de proefprojecten heel wat succes.

02.02 Minister **Inge Vervotte** (Frans): Ter voorbereiding van de omzetting van de Europese norm organiseerde het BIPT een aantal rondetafels. In december startte het BIPT met een campagne ten aanzien van de mensen van het vak, die het best geplaatst zijn om advies te verlenen aan bouwlustigen.

De campagne ging van start met een mededeling op de website van de regulator, gevolgd door een schrijven aan de steden en gemeenten én aan de nationale en provinciale beroepsorden. Het BIPT vraagt daarin dat die informatie zou doorgegeven worden aan de orden, de fabrikanten van brievenbussen, de stedenbouwkundige diensten en de federale en gemeenschapsoverheden die bevoegd zijn voor het beleid inzake personen met een handicap.

De Post heeft haar best gedaan om haar klanten zo goed mogelijk te informeren: in februari 2007 werd een perscommuniqué verspreid, er werd een infolder verstuurd en in de postkantoren ter beschikking gesteld, en er werd informatie verschaft op de website van het bedrijf. Alle bouwondernemers hebben ook een brief ontvangen. Verdere communicatie moet zich toespitsen op de bouwsector zelf, en daarvoor moet de regulator van deze sector instaan.

(Nederlands) Sommige brievenbussen hinderen de vlotte dienstverlening. Daarom werd een proefproject opgestart in vijf kantoren te Boussu, Brussel, Deurne, Luik en Wachtebeke. De postbodes stelden volgens strikte criteria een lijst op van 14.861 onregelmatige bussen. Er werd een onderscheid gemaakt tussen onregelmatige brievenbussen die geen hinder veroorzaken en brievenbussen die wel hinder veroorzaken, omdat ze moeilijk bereikbaar zijn, de postbode zich eraan kan kwetsen of omdat er geen brievenbus is. Bij de eerste categorie werden de bewoners ingelicht, maar was er geen verdere opvolging. Voor de tweede categorie werd een procedure voor opvolging vastgelegd. Het proefproject werd positief geëvalueerd en zal progressief worden toegepast in alle distributiekantoren. Uiteindelijk waren er na het proefproject veertien gevallen waar de briefwisseling is stopgezet. In alle andere gevallen hebben de bewoners de brievenbus geregulariseerd. In het kader van dit project werden de postmannen geïnformeerd over de reglementering en over de procedure die zij moeten volgen om burgers met onregelmatige brievenbussen hierover in te lichten. Het is de bedoeling dat zij via persoonlijk contact incidenten kunnen vermijden.

02.03 **Valérie De Bue** (MR): Ik dank u voor uw volledige antwoord. In mijn gemeente werden we goed geïnformeerd, en de informatie werd doorgegeven aan de betrokken diensten.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het beheerscontract met de NMBS" (nr. 1974)

03.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): De beheerscontracten tussen de Staat en de NMBS-Groep moeten worden vernieuwd. In die contracten worden de rechten en plichten van beide partijen omschreven (de opdrachten van openbare dienst van de bedrijven die deel uitmaken van de NMBS-Groep, en de financiële bijdrage die de Staat daartoe ter beschikking stelt).

Welke resultaatsverbintenissen moet de NMBS in acht nemen, in het licht van de door de toezichthoudende overheid vastgestelde doelstellingen? Wordt in de beheerscontracten een verband gelegd tussen de dotatie en de effectieve prestaties? Wordt eraan gedacht van resultaatsindicatoren gebruik te maken?

Wat zijn de belangrijkste kwaliteitscriteria in de omschrijving van de opdracht van de NMBS: de snelheid, de frequentie en de stiptheid van de treinen, het onthaal in de stations, enz. ? Worden de geprogrammeerde, door de overheid gefinancierde investeringen aan een kosten-batenanalyse onderworpen?

03.02 Minister Inge Vervotte (*Frans*): Elk bedrijf van de NMBS-Groep (Infrabel, de NMBS-Holding en de NMBS) sluit een eigen beheerscontract met de Staat, maar het dagelijkse management behoort tot de verantwoordelijkheid van het bedrijf zelf.

Wat de spoorvervoerderoperator betreft, de NMBS, bepaalt het beheerscontract dat een aanbod van 200.000 treinkilometers per werkdag moet worden gegarandeerd, alsook een aantal specifieke diensten. De door de Staat toegekende exploitatiedotatie zal worden vastgesteld in functie van de dienstverlening. In het huidige beheerscontract hebben de kwaliteitscriteria betrekking op de infrastructuur, het onthaal van de reizigers, de netheid, de bewaking, het onderhoud, het veiligheidsgevoel, de stiptheid en betrouwbaarheid van de treinen, enz. De huidige discussie gaat over de concrete indicatoren, onder andere het comfort van de reizigers.

Het beheerscontract met Infrabel bevat bepalingen inzake investeringen. Telkens wanneer de infrastructuur wordt uitgebreid of uitgebreid, worden het belang en het nut van de plannen aan het mobiliteitsbeleid van de regering getoetst.

Bij die evaluatie houdt men rekening met de volgende criteria: de weerslag op de snelheid en de capaciteit, de stiptheid, de betrouwbaarheid van het treinverkeer, de voordelen voor de vervoersbedrijven en de verbetering van de veiligheid.

Wat de nieuwe grote projecten met betrekking tot de capaciteitsuitbreiding van de spoorweginfrastructuur van meer dan 2,5 miljoen euro betreft, voert Infrabel een sociaaleconomische studie uit en de beëindigde projecten onderwerpt het aan een evaluatie ex post. Voorts voorziet de wet van 13 februari 2006 in een effectenbeoordeling van de plannen en programma's en inspraak van het publiek bij het opstellen van milieugerelateerde plannen en programma's.

Het beheerscontract tussen de Staat en de NMBS bevat een definitie van de planningsmechanismes voor de spoorweginvesteringen, de follow-up en het toezicht op de uitvoering, met inbegrip van het opstellen van *business cases* met een kosten-batenraming. De geplande investeringen zijn opgenomen in een meerjarenplan dat de strategische opties in het ondernemingsplan van de NMBS weerspiegelt.

03.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Ik ben blij te horen dat er kwantitatieve doelstellingen worden vooropgesteld. De kwalitatieve doelstellingen zijn blijkbaar wat moeilijker te omschrijven.

Soms krijgt men de indruk dat de NMBS, ongeacht alle problemen en tekortkomingen, hoe dan ook haar dotatie krijgt. De contractuele verplichtingen moeten echter in acht worden genomen en men moet een zekere druk kunnen uitoefenen.

De studies naar de milieueffecten van de investeringsplannen zijn nu verplicht. Daar moet strikt worden op toegezien. Minister Magnette is ook voorstander van impactstudies inzake duurzame ontwikkeling. Wellicht kan het interessant zijn de evaluatiemethodes te coördineren.

De **voorzitter**: Ik wil aandringen op enige discipline met betrekking tot de spreektijd!

03.04 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): De NMBS kende de voorbije jaren een grotere groei dan verwacht. Er werd een beheerscontract gesloten, waarin van een bepaalde groeiprognoze werd uitgegaan, waaraan een overeenkomstige dotatie werd gekoppeld. De groei was echter groter dan verwacht, wat het debat weer geopend heeft.

Het incident is gesloten.

04 **Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de 'politieke' mandaten in de raden van bestuur van de overheidsbedrijven" (nr. 2017)**

04.01 **Olivier Chastel** (MR): Sommige politieke mandatarissen, die ook zitting hebben in de raad van bestuur van diverse organisaties, richten daartoe een vennootschap op. Op die manier kunnen ze gebruik maken van fiscale spitstechnologie en hoeven ze zich niet meer te storen aan het inkomensplafond dat wordt vastgesteld in de wet op de politieke mandaten.

Kan u ons enige toelichting geven over de toestand in de overheidsbedrijven, en ons duidelijk meedelen of politieke bestuurders namens vennootschappen zitting hebben in de organen van overheidsbedrijven? Indien dat zo zou zijn, wat is uw mening daaromtrent? Indien u een en ander niet normaal vindt, welke houding neemt u dan aan ten aanzien van die bestuurders?

04.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Ik meen dat een mandaat bij een overheidsorgaan of -bedrijf intuitu personae zou moeten zijn. Toch is het uit een juridisch oogpunt wel degelijk mogelijk een rechtspersoon aan te wijzen en fiscaal gezien is het wettelijk om aan die rechtspersoon te factureren.

Wat Belgacom betreft, verwijst het charter van het benoemings- en bezoldigingscomité enkel naar natuurlijke personen en komt het dus niet voor dat de emolumenten die voortvloeien uit het mandaat van bestuurder, beheerder of directeur in dienst van de federale Staat door vennootschappen gefactureerd worden.

Bij De Post mogen enkel natuurlijke personen een mandaat van bestuurder uitoefenen.

Momenteel wordt geen enkel mandaat uitgeoefend door een rechtspersoon.

De statuten van Infrabel en van de NMBS voorzien in de mogelijkheid een rechtspersoon als bestuurder te benoemen. Van deze mogelijkheid is geen gebruik gemaakt. In het jaarverslag van Infrabel is evenwel sprake van een geval waarin de bezoldiging van een lid van de raad van bestuur aan vennootschappen wordt gefactureerd. Sinds 1 januari 2008 wordt de betrokkene echter op eigen verzoek vergoed als natuurlijke persoon.

Tot slot kan ik zeggen dat de mandaten volgens de best practices intuitu personae zouden moeten zijn, maar dat is geen juridische verplichting.

Er werd contact opgenomen met de NMBS-Groep om die regel bij de overheidsbedrijven uniform toe te passen.

04.03 **Olivier Chastel** (MR): Dat het bezoldigingscomité van Belgacom al een eind gemaakt heeft aan dergelijke praktijken, kan ik alleen maar toejuichen. Ik ben ook blij dat het enige geval bij de raad van bestuur van Infrabel sinds 31 december 2007 tot het verleden behoort.

Het incident is gesloten.

05 **Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de strijd tegen het onveiligheidsgevoel op het baanvak Brussel-Nijvel van spoorlijn 124 tussen**

Brussel en Charleroi" (nr. 2137)

05.01 Valérie De Bue (MR): In 2007 werden er 58 gevallen van agressie vastgesteld op het baanvak Brussel-Nijvel van lijn 124. Daarmee staat deze lijn op de tweede plaats in de ranglijst van risicolijnen.

Problemen die zich hebben voorgedaan tussen de politie en een treinbegeleider, zijn vanochtend eens te meer ontaard en hebben aanleiding gegeven tot een stakingsactie.

In de plenaire vergadering maakte u gewag van vierenvestig zeer concrete maatregelen.

Welke middelen werden er toegekend en welke maatregelen moeten er nog worden toegepast inzake een versterking van het personeelsbestand met het oog op systematische controles van de vervoerbewijzen, de vorming van het personeel om te leren om te gaan met inciviek gedrag, het onderhoud van de onthaalruimten, de bestrijding van graffiti en de schoonmaak van de treinen?

05.02 Minister Inge Vervotte (*Frans*): De algemene maatregelen die werden genomen in het kader van de problematiek van de agressie omvatten onder meer individuele steun aan slachtoffers van agressie en de verdere uitvoering van het masterplan "agressie" dat werd opgesteld in juni 2007.

Er werden ook acht preventieve, drie repressieve en drieëntwintig curatieve maatregelen getroffen.

Behalve de controle van de vervoerbewijzen door de treinbegeleiders worden er extra, grondiger controles georganiseerd door de brigades voor speciale controle. In 2007 werden er op deze lijn 2.438 treinen, 16.238 eerste klasreizigers en 287.710 tweedeklasreizigers gecontroleerd.

De treinbegeleiders krijgen adequate opleidingen.

Een werkgroep betreffende lijn 124, met daarin alle actoren die instaan voor de veiligheid, alsook de federale en lokale politiediensten, onderzoekt alle incidenten die zich op die lijn hebben voorgedaan.

In het openbaar vervoer worden geregeld FIPA-operaties (*Full Integrated Police Action*) georganiseerd, zo ook op lijn 124.

Het directiecomité van de NMBS-Holding heeft groen licht gegeven voor de indienstneming van preventieambtenaren, die in samenwerking met lokale preventiediensten projecten zullen opzetten.

Er moet nog vastgesteld worden of de agressie jegens het treinpersoneel voortvloeit uit het feit dat de betrokkenen geen geldig vervoerbewijs kunnen voorleggen.

Als dit het geval blijkt te zijn, zullen we moeten nagaan op welke baanvakken de problemen zich voordoen en op die baanvakken de controle van het vervoerbewijs bij het opstappen moeten versterken.

De agenten van Securail mogen proces-verbaal opmaken en roepen in elk geval overtreders die keet schoppen, tot de orde.

De werkgroep "graffiti" onderzoekt welke maatregelen er moeten getroffen worden. In 2006 heeft de NMBS-Holding overheidsdotaties ontvangen om een hele reeks maatregelen te nemen, waaronder het versneld verwijderen van de graffiti op de treinen, het plaatsen van afsluitingen rond de stelplaatsen en het maken van een didactische film.

De NMBS-Holding (Directie Patrimonium) staat in voor het schoonmaken van de openbare ruimte in de 37 grote stations en voor het onderhoud van de perrons en voetgangerstunnels, die eigendom zijn van Infrabel. Infrabel zorgt voor het onderhoud van de onbewaakte stopplaatsen. Maandelijks wordt de kwaliteit van de schoonmaak onderzocht. Voor januari bedroeg het resultaat 83 procent. Wat het schoonmaken van de

treinen betreft, heeft de NMBS sedert april 2007 een reinigingsdienst ingesteld die de treinen tijdens de ritten schoonmaakt.

Netheid is een van de indicatoren waarvoor ik tijdens de onderhandelingen over het beheerscontract nieuwe meetsystemen wil invoeren.

05.03 **Valérie De Bue** (MR): De maatregelen zijn vrij indrukwekkend. Heeft dit plan al een weerslag op het aantal gevallen van agressie?

05.04 Minister **Inge Vervotte** (Frans): Ja. Dit wordt concreet opgevolgd. Het probleem komt op elke vergadering van het directiecomité aan bod. Noem het een vorm van monitoring.

Het incident is gesloten.

06 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Francis Van den Eynde** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "selectieve afvalinzameling door de NMBS" (nr. 2107)

- de heer **Francis Van den Eynde** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de dichtgemaakte vuilnisemmers in de Brusselse spoorwegstations" (nr. 2108)

06.01 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): In ongeveer elke Belgische gemeente wordt het afval gescheiden opgehaald. Het is dan ook merkwaardig dat de NMBS, waarschijnlijk de grootste bezitter van vuilnisemmers in heel België, niet meedoet aan de gescheiden ophaling. Omdat ruim de helft van het achtergelaten vuilnis in stations uit kranten en tijdschriften bestaat, lijkt het mij een goed idee om op zijn minst het papier apart in te zamelen.

In het metrostation onder het Brusselse Zuidstation is ondertussen de gescheiden afvalophaling ingevoerd. Ik stel voor dat de NMBS het voorbeeld van de Brusselse metro volgt. Kan de minister hierover meer duidelijkheid geven?

In december 2007 werden de vuilnisemmers in de Brusselse stations dichtgemaakt als gevolg van de toenmalige terreurdreiging. Ondertussen is de dreiging sterk gedaald, maar de emmers zijn nog steeds dicht. Omdat veel reizigers hun afval op de vuilnisbakken leggen, zijn er op sommige plaatsen dozen op de afvalcontainers gezet. De maatregel schiet zijn doel dus duidelijk voorbij. Bovendien zijn afvalcontainers helemaal niet de enige plaats waar bommen kunnen worden verstopt. Ook achter de borden met de uurroosters, die 10 cm van de muur hangen, kan gemakkelijk iets worden verborgen. Wanneer kunnen de afvalcontainers opnieuw worden gebruikt?

06.02 Minister **Inge Vervotte** (Nederlands): De beheersovereenkomst met de NMBS Holding bepaalt dat in elf stations het nodige moet worden gedaan om het afval selectief te kunnen ophalen. In het station van Oostende gebeurt dit momenteel al effectief. In Brussel-Zuid staan wel al de nodige containers, maar die zijn vandaag nog steeds afgesloten als een van de maatregelen in het kader van het terreuralarm dat eind vorig jaar werd afgeroepen. In de stations van Charleroi en Oostende zullen binnenkort proefprojecten op poten worden gezet. Na een evaluatie zullen dan ook andere stations volgen. Ik wijs erop dat papier en karton nu al vaak gescheiden wordt verzameld in de stations.

Met betrekking tot de maatregelen die getroffen zijn in het kader van het terreuralarm, zoals het afsluiten van de vuilnisemmers, worden de beslissingen genomen door het crisiscentrum van de regering, niet door de NMBS. De maatregelen blijven tot nader order gelden.

06.03 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Het nut van bepaalde antiterreurmaatregelen trek ik in twijfel. Alleszins vormen zij een obstakel voor het comfort van de treingebruiker.

Waarom begint men nu nog met proefprojecten inzake selectieve afvalophaling? Is ondertussen iedereen nog niet overtuigd van het nut hiervan?

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 2147 van de heer Van Grootenbrulle werd ingetrokken.

07 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de gevolgen van de vertragingen van de treinen naar de luchthaven van Zaventem" (nr. 2154)
- de heer Olivier Chastel aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de vertragingen op de NMBS-lijn Charleroi-Brussel" (nr. 2350)
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de manier waarop de NMBS de treinvertragingen aanpakt" (nr. 2523)
- de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de technische problemen bij de NMBS" (nr. 2738)

07.01 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Treinen die via het station van Brussel-Zuid moeten passeren, rijden soms met een vertraging die kan oplopen tot een half uur. Dat is inzonderheid een probleem voor mensen die op weg zijn naar de luchthaven Brussel-Nationaal en daardoor hun vliegtuig dreigen te missen, met alle financiële gevolgen van dien, want de reizigers krijgen hun vliegtuigticket niet noodzakelijk terugbetaald. Kan u ons geruststellen en meedelen dat treinen met bestemming Zaventem een bijzondere behandeling krijgen, met de bedoeling de vertragingen tot een minimum te beperken? Als dat nog niet het geval is, zou u er dan bij de NMBS op kunnen aandringen dat die treinen voorrang krijgen bij de toewijzing van de sporen? Zou het bovendien niet mogelijk zijn dat de klachtendienst van de NMBS, in geval van aanzienlijke vertragingen op langere trajecten, het vliegtuigticket terugbetaalt van reizigers die hun vlucht gemist hebben?

07.02 **Olivier Chastel** (MR): De treinvertragingen kunnen soms danig oplopen. Op basis van door "lijncorrespondenten" verzamelde cijfers komt de website "navetteurs.be" tot de vaststelling dat in januari 70 procent van de treinen op de lijnen Zinnik-Brussel en 's Gravenbrakel-Brussel meer dan vijf minuten vertraging had. Op de lijn Charleroi-Brussel zijn alle gemeten gemiddelde vertragingen groter dan tien minuten. Hoe geloofwaardig is de NMBS nog?

07.03 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Op 25 februari 2008, toen ik de trein van 9.08 uur wilde nemen, heb ik minutenlang staan wachten voor mij, zonder verdere uitleg, werd meegedeeld dat ik de stoptrein van 9.40 uur diende te nemen. Via de luidsprekers op het perron hoorde ik vaag dat die trein uiteindelijk het station zou binnenrijden. Van een beambte op het perron vernam ik eindelijk wat de oorzaak was van de vertraging en van de wijzigingen, namelijk een ontsporing. Kan de NMBS in zulke omstandigheden niet met voorrang een trein vanuit Brussel sturen? Kunt u de NMBS bovendien vragen de kwaliteit van haar communicatie naar de reizigers toe te verbeteren? Dit zou de klanten er misschien van afbrengen opnieuw de auto te gebruiken voor hun verplaatsingen.

07.04 **Minister Inge Vervotte** (*Frans*): Vertragingen van bijna een halfuur zijn altijd het gevolg van problemen van allerhande aard. Wanneer de problemen worden aangepakt, wordt er altijd voorrang gegeven aan de reizigers met bestemming Brussel-Nationaal. Er wordt zo snel mogelijk naar een oplossing gezocht door middel van een overstap op een andere trein of een busdienst. Dat neemt echter niet weg dat er in bepaalde omstandigheden niet onmiddellijk een oplossing kan worden gevonden. Ingeval de reizigers met bestemming Brussel-Nationaal een aanzienlijke vertraging oplopen, kunnen zij een compensatieregeling genieten die werd uitgewerkt in het kader van artikel 47 van de derde beheersovereenkomst tussen de NMBS en de Staat.

De statistieken op de site 'navetteurs.be' zijn gebaseerd op de spontane mededeling van ervaringen van treinreizigers. Ontevreden klanten zijn geneigd hun negatieve ervaringen kenbaar te maken, terwijl tevreden klanten zich niet die moeite getroosten. Zo krijgt men een vertekend beeld van de werkelijkheid. De stiptheidsstatistieken van Infrabel zijn gebaseerd op een meting van alle treinen bij hun aankomst in het station. De stiptheid op lijn 96 bedroeg in januari 2008 94,2 procent bij de aankomst in Brussel. De gemiddelde vertraging bij de aankomst in Brussel liep op tot een minuut tweeëntwintig seconden. Tijdens de ochtendspits werd een stiptheidsgraad van 85,9 procent opgetekend en bedroeg de gemiddelde vertraging per trein twee minuten zesenvestig seconden.

Op lijn 124 bedroeg de stiptheid bij de aankomst in Brussel 85,2 procent. Tijdens de ochtendspits was dat 80,2 procent. Voor het hele spoorwegennet bedroeg de stiptheid in januari 2008 90,7 procent.

Voor alle vragen met betrekking tot de stiptheid van de treinen in 2007 kan men de site www.infrabel.be raadplegen. In het kader van het nieuwe beheerscontract zal een nieuwe stiptheidsindicator worden opgesteld.

Op 25 februari 2008 is de IC-F-trein 1708 met bestemming Luik met 77 minuten vertraging uit 's Gravenbrakel vertrokken wegens een ongeval.

Wanneer zich problemen voordoen, stelt de NMBS alles in het werk om pendeldiensten in te leggen.

De NMBS draagt de informatie en de communicatie hoog in het vaandel. Ik heb een studie bevolen die ook het communicatiebeleid bij de NMBS onder de loop zal nemen.

07.05 Jean-Jacques Flahaux (MR): Het lijkt me belangrijk op dat vlak nog een tandje bij te steken. De geloofwaardigheid van de NMBS staat of valt ermee.

07.06 Olivier Chastel (MR): Ik ben geneigd meer vertrouwen te stellen in de statistieken op de website www.navetteur.be dan in de officiële statistieken van de NMBS!

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de geluidsoverlast van startende en warmdraaiende treinen in Turnhout" (nr. 2161)

08.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): De buurtwerking *De Gulden Vellekens* in Turnhout voert opnieuw een handtekeningenactie tegen de geluidsoverlast van opstartende en warmdraaiende treinen in de buurt van de Hollandsestraat. De buurtwerking is ook niet tevreden over de communicatie van de NMBS, aangezien er van die kant niet gereageerd wordt. Destijds heeft minister Tuybens in deze commissie geantwoord dat de oplossing erin bestond om de treinen 200 à 300 meter naar achteren te plaatsen, iets wat ook de buurtwerking voorstelt.

Welke maatregelen worden getroffen om de overlast zoveel mogelijk te beperken? Wat met het voorstel van de buurtwerking? Hoe kan de communicatie vanuit de NMBS verbeterd worden?

08.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Naar aanleiding van de bewuste klachten heeft de NMBS opnieuw een buurtonderzoek uitgevoerd in Turnhout. Daarbij is er overleg geweest met de buurtbewoners en werd er geluisterd naar hun suggesties. Dit alles resulteerde in een aangepaste regeling die sinds 25 februari gevolgd wordt.

08.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Ik dacht dat de oplossing reeds bekend was, namelijk een verplaatsing naar achteren van de warmdraaiende treinen. Maar laat ons nu hopen dat de nieuwe regeling het probleem definitief heeft opgelost.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de laattijdige betalingen van facturen wat de overheidsbedrijven betreft" (nr. 2204)

09.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): In het kader van de laattijdige betaling van facturen door overheidsbedrijven, had ik graag vernomen van de minister hoeveel het totale saldo van de openstaande facturen bedroeg op 31 december 2007 en op 31 januari 2008. Hoeveel facturen werden te laat betaald door de overheidsbedrijven in de periode januari 2007 - januari 2008 en wat was de gemiddelde duur van de overschrijding? Wat is het maandelijkse totaalbedrag aan te laat betaalde facturen? Hoe lang moest een crediteur in 2007 gemiddeld wachten op betaling? Hoeveel bedroegen de maandelijkse meerkosten voor de overheidsbedrijven door laattijdige betaling van facturen? Zijn crediteuren al overgegaan tot gerechtelijke invordering van niet-betwiste facturen? Voor welke bedragen? Zijn er ter zake reeds vonnissen geveld ten nadele van de staat? Waarom worden facturen laattijdig betaald? Welke maatregelen heeft de minister genomen om laattijdige betalingen te vermijden?

09.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Ik geef eerst het totale saldo aan openstaande facturen voor de

verschillende overheidsbedrijven op 31 december 2007, dus inclusief de facturen waarvan de betalingstermijn niet was verstreken: voor de Post was dat bijna 43 miljoen euro, voor Belgacom 83 miljoen euro, voor de NMBS Holding 135 miljoen euro, voor Infrabel 190 miljoen euro en voor de NMBS 269 miljoen euro. Op 31 januari 2008 ging het voor de Post om 13,5 miljoen euro, voor Belgacom om 95 miljoen euro, voor de NMBS Holding om 140 miljoen euro, voor Infrabel om 143 miljoen euro en voor de NMBS om net geen 253 miljoen euro, telkens in afgeronde bedragen.

Belgacom betaalde onder mijn voogdij alle facturen op tijd. Ik kan nog niet zeggen of de NMBS al haar facturen op tijd betaald heeft. Ik zal die gegevens later schriftelijk meedelen.

In het eerste kwartaal van 2007 betaalde De Post 20,2 procent van de facturen op tijd. Dat percentage steeg in het vierde kwartaal van 2007 naar 66,2 procent. De gemiddelde overschrijding van betalingstermijnen daalde in dezelfde periode van 26 dagen naar 18 dagen. Belgacom respecteerde alle betalingstermijnen en in principe geldt hetzelfde voor de NMBS.

De meerkosten voor De Post vanwege laattijdige betalingen tijdens de periode januari 2007 - januari 2008 bedroegen ongeveer 600 euro. Belgacom betaalde alle facturen op tijd. Ik zal de maandelijkse meerkosten voor de NMBS als gevolg van laattijdige betalingen schriftelijk meedelen. De NMBS-Holding betaalde in totaal 140.940 euro extra en Infrabel 171.722 euro. De NMBS-Groep betaalde meerkosten voor een bedrag van ongeveer 2.600 euro.

Er werden nog geen facturen gevorderd via een gerechtelijke procedure.

De oorzaken voor laattijdige betalingen van De Post zijn administratieve en organisatorische problemen van de leveranciers en interne diensten. Bij de NMBS zijn er enkel vertragingen omwille van geschillen of laattijdige ontvangst van facturen. Bij De Post werd het *order to pay*-project opgestart, dat de betalingstermijn moet verkorten door de geautomatiseerde administratieve behandeling van facturen.

09.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): De minister overvalt mij een beetje met het vele cijfermateriaal. Ik zal het eens rustig nakijken.

Er is een verschil tussen de overheidsbedrijven. Bij Belgacom heeft men blijkbaar een goed systeem ontwikkeld om alles tijdig te betalen, terwijl er bij de andere overheidsbedrijven wel problemen opduiken. Het is belangrijk dat de facturen tijdig betaald worden om meerkosten te vermijden, maar ook om de leveranciers niet in problemen te brengen.

09.04 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Ik ben het daarmee eens, maar uit mijn antwoord blijkt dat de overheidsbedrijven in het algemeen tijdig betalen.

Het incident is gesloten.

De Voorzitter: De vraag nr. 2239 van de heer Lavaux over de toekomstige motorstellen voor het GEN wordt omgevormd tot een schriftelijke vraag.

10 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de balans van de NMBS-investeringen in 2007" (nr. 2255)

10.01 Olivier Chastel (MR): Uit het Koninklijk besluit van 14 december 2007 betreffende storting op de rekening "Fonds voor Spoorinvesteringen" van de niet door de NMBS-Groep gebruikte investeringsmiddelen leest, blijkt dat 134,1 miljoen euro aan investeringsmiddelen die voor 2007 beschikbaar waren, niet kunnen worden gebruikt of niet gebruikt zijn. Moet men er hieruit voor 2007 afleiden dat dit bedrag dat goed is voor 25 % van de investeringsmogelijkheden verloren is ?

Heeft de NMBS het verslag over het beheer van het Fonds voor Spoorinvesteringen wel degelijk tegen 31 januari 2008 aan de regering voorgelegd zoals vooropgesteld was ? Is het financieel beheer van de NMBS-Groep volgens u optimaal ? Moet de dotatie van de NMBS worden herzien ?

10.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Ik heb het verslag op 30 januari ontvangen. De investeringen die in 2007 niet werden uitgevoerd, zijn niet verloren, aangezien ze naar het volgende begrotingsjaar worden overgedragen en in het investeringsprogramma 2008 worden opgenomen.

De NMBS-Groep beheert de fondsen "als een goed huisvader" teneinde zijn opdrachten van openbare dienst te kunnen vervullen. De fondsen die eind 2007 beschikbaar waren, betreffen vooral dotaties die ontvangen maar nog niet uitgegeven werden, maar die wel al werden vastgelegd voor toekomstige investeringen en voor de exploitatie.

De sommen die de NMBS-Holding voor Infrabel heeft ontleend, kaderen in de financieringsovereenkomsten voor de HST-werken en prioritaire investeringsprojecten.

Overeenkomstig het beheerscontract worden de exploitatie- en investeringsdotaties afgestemd op het ondernemings- en het meerjareninvesteringsplan.

10.03 **Olivier Chastel** (MR): Door de investeringen jaar na jaar door te schuiven, ontstaat er onduidelijkheid: er zou een financiële audit moeten komen.

Het incident is gesloten.

11 **Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het aantal toegewezen zaken aan het advocatenkantoor Uyttendaele, Gérard et associés" (nr. 2297)**

11.01 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): In de vorige regeerperiode bleek dat er opvallend veel overheidsopdrachten werden uitbesteed aan het advocatenkantoor van de heer Uyttendaele, de echtgenoot van minister Onkelinx. Ik ondervroeg daar toen elke minister over. Er bleek minstens 12 miljoen euro aan erelonen betaald te zijn. Sommige ministers weigerden echter te antwoorden of antwoordden slechts gedeeltelijk. Er waren bovendien nog vele dossiers hangende.

Het advocatenkantoor zou een strategisch plan hebben ontwikkeld om ook van de nieuwe regering overheidsopdrachten toevertrouwd te krijgen.

Hoeveel erelonen werden er sinds het aantreden van minister Vervotte aan dit advocatenkantoor betaald voor hangende dossiers? Hoeveel dossiers zijn er nog hangende? Heeft zij sinds haar aantreden nog een beroep gedaan op dit kantoor?

11.02 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Sinds ik bevoegd minister ben, heb ik nog geen beroep gedaan op het betrokken advocatenkantoor.

11.03 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Zijn er ook geen hangende dossiers?

11.04 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Bij mij niet.

Het incident is gesloten.

12 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het project 'Eurocaprail' en de wenselijkheid van kanteltreinen voor de spoorverbinding Brussel-Luxemburg-Straatsburg" (nr. 2300)
- de heer André Perpète aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de plannen voor de indienststelling van kanteltreinen op de lijn Brussel-Luxemburg" (nr. 2343)
- mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het inzetten van kanteltreinen op de lijn Brussel-Luxemburg" (nr. 2464)

12.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : De NMBS zou van de versterking van de lijn Brussel-Luxemburg-Straatsburg een prioriteit moeten maken om de verhoging van de reistijd op deze as te compenseren en een snelle, efficiënte en milieuvriendelijke verbinding tussen beide Europese hoofdsteden tot stand te brengen.

Het Eurocaprailproject, dat door de groenen gesteund werd en waarvoor onder de paars-groene regering door gewestminister Daras een financieringsplan werd opgesteld, lijkt noch bij het Waals Gewest, noch bij de NMBS nog op enige steun te kunnen rekenen.

De SNCF werkt aan een Thalysverbinding tussen Brussel en Straatsburg, waarmee de Europarlementsleden in 3.30 uur via Parijs tussen beide steden zouden kunnen pendelen. Het treinstel zou door het Europees Parlement gecharterd worden en voorbehouden zijn aan de Europese ambtenaren en Europarlementsleden. Als dit project van de grond komt, zullen we een mooie kans om het trainaanbod in België te vergroten, aan ons hebben laten voorbijgaan.

Parallel werd nog een ander idee van onder het stof gehaald: het gebruik van kantelbaktreinen, die tegen lage kosten en snel de rijtijd op diezelfde lijn zouden kunnen verminderen dankzij hun uitstekende prestaties in de bochten, en het traject tussen Brussel en Groothertogdom Luxemburg is erg bochtig. Sinds het eind van de jaren 80 werpt Ecolo zich op als pleitbezorger voor de kantelbaktrein als alternatief voor de HST. We zijn blij dat deze hypothese opnieuw ter tafel ligt.

Men moet er zich evenwel van vergewissen dat het niet om de zoveelste aankondiging gaat en dat het wetsontwerp concreet gestalte krijgt.

Bevestigt u de contacten met de SNCF met betrekking tot de totstandkoming van een HST-verbinding Brussel-Parijs-Straatsburg? Betekent zulks dat de NMBS definitief afziet van het Eurocaprailproject? Zo ja, waarom?

Wordt het inzetten van kantelbaktreinen op de lijn Brussel-Luxemburg-Straatsburg effectief onderzocht? Hoe groot is de kans dat zulks effectief zal gebeuren en wanneer zal dat het geval zijn? Bevestigt u de in de pers aangekondigde deadline van januari 2010? Wordt het inzetten van kantelbaktreinen ook op andere lijnen overwogen?

12.02 André Perpète (PS): Wij hebben uit de pers vernomen dat de NMBS interesse betoont voor een partnership met het oog op het inzetten, tegen 2010, van kantelbaktreinen op de lijn 161-162. Daardoor zou een tijdswinst van twintig minuten kunnen worden geboekt, en vervolgens zou de lijn naar Straatsburg en Basel worden doorgetrokken.

Die nieuwe technologie zou al in 2010 beschikbaar zijn. Kennelijk betekent zulks dat het Eurocaprailproject in een bureaula zal verdwijnen. De oplossing waarvoor de NMBS kiest zou niet zo duur zijn als Eurocaprail. Teneinde de kosten van die kantelbaktreinen te beperken, zou de NMBS bovendien opteren voor een partnership met het Groothertogdom Luxemburg, Frankrijk en misschien ook Zwitserland.

Ik wil het belang van dat dossier beklemtonen, want vandaag doen de treinen langer over het traject Aarlen-Brussel dan in de jaren 60!

Denkt u, in het licht van het belang van die lijn, dat de NMBS de plannen voor het inzetten van kantelbaktreinen in 2010 echt zal steunen? Beschikt u al over cijfers met betrekking tot de nodige investeringen en aanpassingen? Denkt u dat een termijn van twee jaar zal volstaan om de nodige werken en aanpassingen uit te voeren?

Vonden er over dit project gesprekken plaats met uw Luxemburgse, Zwitserse en Franse ambtsgenoten, of zijn dergelijke gesprekken gepland?

12.03 Katrin Jadin (MR): Ik zou de minister eveneens willen ondervragen over de wenselijkheid om op de lijn Brussel-Luxemburg kantelbaktreinen in te zetten. Waarom zouden die treinen ook niet in andere grensgebieden met grote hoogteverschillen kunnen worden ingezet?

Constructeur Alstom heeft zich ertoe bereid verklaard de NMBS te helpen bij het uitvoeren van de technische

studies over het gebruik van kantelbaktreinen. Het idee van de kantelbaktrein is niet nieuw: reeds in 1991 werd de wenselijkheid van een dergelijk project onderzocht.

Bestaat er bij de NMBS inderdaad belangstelling om geleidelijk aan kantelbaktreinen in te zetten op de lijn Brussel-Luxemburg, en vervolgens op de lijn Luik-Aken, die een even bochtig en heuvelachtig parcours volgt? Zo ja, welke sommen moet de overheid investeren en over welke termijnen spreken we? Klopt het dat de kantelbaktrein tegen 2010 in gebruik zal worden genomen?

12.04 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): De SNCF heeft de Europarlementsleden gecontacteerd om na te gaan of er belangstelling is voor een chartertrein tussen Brussel en Straatsburg voor de parlementaire vergaderingen tijdens het Franse EU-voorzitterschap. Voor de samenstelling van die chartertrein maakt de SNCF gebruik van Thalystreinstellen.

De besprekingen over het contract zijn nog steeds aan de gang. De gewone klanten zouden geen gebruik kunnen maken van die trein. De NMBS, de CFL en de SNCF waren betrokken bij het Eurocaprailproject, dat voorzag in de ingebruikneming van een baanvak in de Ardennen waarop met een snelheid van 300 km/u zou gereden worden. Dat project werd afgeblazen, wegens de tegenvallende financiële resultaten. Een dergelijk project moet rendabel zijn zonder hulp van buitenaf.

Aangezien de NMBS niet als enige voor de risico's van een dergelijk project kan opdraaien, werden de contacten met de overige partijen niet voortgezet. De NMBS heeft verscheidene variantes bestudeerd om de snelheid op de lijnen 161 en 162 op te drijven en heeft voor een verbetering van de huidige infrastructuur gekozen.

In casu moeten vier opties in aanmerking worden genomen: het gebruik van klassiek geschikt materieel, het doortrekken van de HST Straatsburg-Luxemburg tot Brussel, het laten doorrijden van de Zwitserse IC-treinen van Basel naar Luxemburg en Brussel en het laten doorrijden van de CFF-kantelbaktreinen naar België via Straatsburg, Luxemburg en Brussel.

Daarnaast heeft de NMBS dienaangaande met de potentiële partners (CLF, SNCF en CFF) gesproken. Nadat de technische studies afgerond zullen zijn, zou het mogelijk moeten zijn de uitvoerbaarheid van de diverse varianten te evalueren.

De geplande aanpassingen en investeringen zullen aan de eerste drie opties beantwoorden. Voor het inzetten van de kantelbaktreinen zullen de nodige aanpassingen in een gemeenschappelijke werkgroep NMBS-Infrabel worden bestudeerd. Het is nog te vroeg om een datum voor de inbedrijfstelling voorop te stellen, maar de NMBS wil zich profileren als een referentie-actor op die verbinding voordat het passagiersvervoer op internationaal niveau wordt geliberaliseerd.

Het is enkel verantwoord kantelbaktreinen in te zetten op bochtige trajecten met een voldoende aantal reizigers zodat een en ander commercieel interessant blijft. Het aantal stopplaatsen dient te worden beperkt en de afstanden moeten voldoende groot zijn opdat de treinen met de maximale snelheid zouden kunnen rijden.

Afgezien van de verbinding Brussel-Namen-Luxemburg, is er dus geen enkele andere lijn waarop het inzetten van kantelbaktreinen voor het ogenblik wordt overwogen.

12.05 **Georges Gilkinet** (*Ecolo-Groen!*): Er moet dringend een oplossing voor die zeer belangrijke lijn worden gevonden. Men is van het Eurocaprailproject afgestapt. De SNCF overweegt een oplossing die niet toegankelijk zou zijn voor het grote publiek; die is niet bevredigend, ook al geef ik er de voorkeur aan dat de Europarlementsleden de HST nemen veeleer dan de auto of het vliegtuig.

De kantelbaktrein die Ecolo had voorgesteld lijkt ons een goede formule. Ik vraag u een en ander te activeren opdat er snel antwoorden zouden komen. Het gaat om forse investeringen, die niet lichtzinnig moeten worden gedaan. Maar terwijl men de mogelijkheden onderzoekt, blijven oplossingen uit. Zij zijn echter dringend, gelet op de concurrentie en het strategisch karakter van die verbinding.

12.06 **André Perpète** (*PS*): Ik dank u voor uw antwoord en voor uw bezoek gisteren in het zuiden van de

provincie Luxemburg teneinde een beter inzicht in de lokale situatie te krijgen. Met betrekking tot de kantelbaktreinen beoogden wij de lijn 161-162 Luxemburg-Brussel. Sommige delen van dat traject zijn erg bochtig en de kantelbaktreinen zouden er hogere snelheden kunnen halen. Ik ben blij te vernemen dat er studies en partnerships worden overwogen en dat er contacten worden gelegd met andere spoorwegoperatoren van de betrokken landen.

12.07 Katrin Jadin (MR): Er zal dus moeten worden geïnvesteerd op de lijn Brussel-Luxemburg, die van groot strategisch belang is. De kantelbaktreinen kunnen een geschikte oplossing vormen voor het traject Brussel-Luxemburg en zelfs Straatsburg.

Momenteel rijden er slechts op één lijn kantelbaktreinen. Er is ook de lijn Luik-Keulen die almaar belangrijker wordt en gelijkaardige kenmerken vertoont.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer Bruno Stevenheydens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de bestrijding van koperdiefstallen bij de spoorwegen" (nr. 2325)

13.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Sinds 2005 is er een enorme toename van koperdiefstallen bij het spoor. In twee jaar tijd werd er maar liefst 252 km kabel gestolen. Op 22 oktober 2007 vond er een overleg over dit probleem plaats tussen de staatssecretaris van Overheidsbedrijven, de minister van Binnenlandse Zaken, de NMBS en Infrabel. De NMBS kreeg daarop een coördinator om de diefstallen op te volgen. Er werden ook veiligheidsmaatregelen aangekondigd.

Zijn de diefstallen in het laatste kwartaal van 2007 toe- of afgenomen? Heeft de samenwerking tussen de verschillende instanties effect gehad?

13.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Het aantal koperdiefstallen vertoont voor 2007 een vreemde curve: een opvallende toename tussen januari en september en een even opvallende terugval in de maanden daarna. Dit zou een effect kunnen zijn van de versterkte samenwerking tussen alle betrokkenen en van een toegenomen alertheid bij de NMBS. Zolang de koperprijs echter blijft wat hij is, zullen er nog diefstallen te betreuren vallen, zodat de waakzaamheid niet mag verminderen.

In het nieuwe actieplan Veiligheid wordt er 10 miljoen euro uitgetrokken voor maatregelen om de veiligheid te verhogen. Een deel daarvan is misschien voor de strijd tegen de koperdiefstal bestemd. Elk initiatief ter zake moet vanzelfsprekend uitgaan van de NMBS.

13.03 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Heeft de minister weet van aanbevelingen van de werkgroep die vorig jaar werd opgericht?

13.04 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Neen. Ik laat dit opzoeken.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van de heer Bruno Stevenheydens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de plannen omtrent een nieuwe spoorverbinding tussen de Waaslandhaven en de havens van Gent en Zeebrugge langs de Expresweg (N49-E34)" (nr. 2326)

14.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Het strategische plan voor de ontwikkeling van de Antwerpse haven - het zogenaamde plan-MER - is momenteel volop in voorbereiding. In diverse uitbreidingscenario's is er sprake van het aanleggen van een havenspoorlijn tussen de Waaslandhaven via Gent naar Zeebrugge langs de expressweg N49. Dit is een scenario dat al langer bestaat, maar dat noch in het huidige gewestplan noch in het ruimtelijk uitvoeringsplan Waaslandhaven I voorkomt. De suggestie om die havenspoorlijn aan te leggen werd in maart 2007 geopperd op de staten-generaal voor mobiliteit in Oost-Vlaanderen. Toenmalig staatssecretaris Tuybens zag echter geen brood in dit plan omdat

de huidige infrastructuur voor goederenvervoer nog voldoende mogelijkheden zou bieden.

Wat is het standpunt van de minister ter zake?

14.02 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): De spoorlijn langsheen het tracé van de expressweg is opgenomen in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen. Infrabel ziet erop toe dat de betrokken zone wordt vrijgehouden. De Vlaamse regering heeft hierover met mij nog geen contact opgenomen.

Het project is echter niet opgenomen in het investeringsprogramma van Infrabel. Daarin wordt momenteel voorrang gegeven aan een derde en vierde spoor tussen Brussel en Gent en aanpassingen aan de lijn Gent-Antwerpen. De zogenaamde Gentboog wordt normaliter op 6 april 2008 in werking gesteld. Dankzij deze verbinding kunnen de treinen van op Linkeroever rechtstreeks richting Gent sporen in plaats van eerst tot Zwijndrecht te moeten rijden. Momenteel wordt een oplossing met snelle wijksporen onderzocht om de capaciteit verder te kunnen verhogen. Deze investeringen zouden een positief effect moeten hebben, zowel op het reizigers- als op het goederenvervoer.

14.03 **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): Ik roep de minister op om zo snel mogelijk over dit dossier overleg te plegen met de Vlaamse regering. De betrokken gemeentebesturen stellen zich vragen, maar weten niet tot welke overheid ze zich moeten wenden. Er is nood aan duidelijke communicatie.

Het incident is gesloten.

15 **Vraag van de heer Philippe Henry aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de heropening van het station van Chaudfontaine" (nr. 2375)**

15.01 **Philippe Henry** (Ecolo-Groen!): Jammer genoeg is het station van Chaudfontaine reeds enkele jaren gesloten. Het is een beschermd gebouw, dat werd omgevormd tot cultureel centrum. Het lijkt er echter op dat een heropening van dat station zou worden overwogen, wat me een zeer goede zaak lijkt.

Bevestigt u dat? Zo ja, volgens welk tijdpad is de opening gepland? Is de NMBS van plan het mobiliteitsaanbod op de lijn tussen Luik en Verviers uit te breiden? Wordt er voorzien in fietsstallingen? Komt er meer parkeergelegenheid? Zijn er contacten met de TEC met het oog op een eventuele aanpassing van het busaanbod? Zal er ten slotte bij het opnieuw in gebruik nemen van de perrons rekening worden gehouden met minder mobiele mensen?

15.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): De heropening van het station van Chaudfontaine is niet ingepland.

De mogelijkheden om in de zone Luik het vervoeraanbod te optimaliseren en de multimodale verbindingen te verbeteren zullen grondig onderzocht worden. Daarbij zal onder meer rekening worden gehouden met de gewijzigde vraag die het gevolg is van de evolutie van de arbeidsmarkt en van de ruimtelijke spreiding van de bewoning.

15.03 **Philippe Henry** (Ecolo-Groen!): Er werden heel wat stations gesloten in de regio, waardoor het moeilijk wordt de trein te nemen in een station op de lijn vóór Luik.

Wanneer zal het grondige onderzoek met betrekking tot de zone Luik afgerond zijn?

15.04 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Dat antwoord moet ik u schuldig blijven. Ik zal u later een antwoord geven.

15.05 **Philippe Henry** (Ecolo-Groen!): Het zou zeer interessant zijn om aan dat debat te kunnen deelnemen, vooral voor de betrokken gemeenten.

Het incident is gesloten.

16 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Robert Van de Velde aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de

notionele interestaftrek bij de overheidsbedrijven" (nr. 2394)

- de heer **Georges Gilkinet** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het gebruik van de notionele interestaftrek door overheidsbedrijven" (nr. 2722)

De **voorzitter**: De heer Van de Velde is afwezig.

16.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Wij proberen van de minister van Financiën duidelijke informatie te verkrijgen over de werking van de notionele interestaftrek. Tevergeefs. Wij zijn dan ook verplicht hier en daar informatie bijeen te sprokkelen.

Hebben overheidsbedrijven – De Post, de NMBS of Belgacom – een beroep gedaan op het mechanisme van de notionele interestaftrek tijdens de jongste aanslagjaren? Welk fiscaal voordeel heeft dit opgeleverd? Werd dit fiscaal voordeel aangewend voor nieuwe investeringen in een betere kwaliteit van de dienstverlening of om nieuwe jobs te scheppen?

Met welke kritische blik beschouwt u de manier waarop overheidsbedrijven gebruik maken van de notionele interestaftrek? Dient het voordeel ervan niet afhankelijk te worden gemaakt van het scheppen of het behoud van werkgelegenheid? Moet deze onrechtstreekse overheidshulp niet gericht worden toegekend of gekoppeld worden aan targets?

16.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Vanzelfsprekend hebben we dit bekeken voor de overheidsbedrijven. Om te beginnen wil ik er echter op wijzen dat we in al die overheidsbedrijven private partners hebben die dat ook scherp in het oog houden.

Zoals elk bedrijf onderworpen aan de vennootschapsbelasting mogen De Post, Belgacom, de NMBS-holding en de NMBS notionele intresten van het belastbare basisbedrag aftrekken. De mogelijkheden verschillen per bedrijf.

Voor de Post gaat het om een besparing van 8,5 miljoen euro voor 2006. Voor de NMBS Holding en de NMBS is de impact van de notionele-investeringsaftrek nihil. Infrabel is niet onderworpen aan de vennootschapsbelasting, maar wel aan de rechtspersonenbelasting en heeft ter zake dus geen voordeel. Voor de NMBS-groep gaat het om een besparing van 1,4 miljoen euro. Belgacom geniet niet van de toepassing van de notionele-intrestaftrek door de toepassing van de regels inzake het eigen vermogen.

(Frans) Een aantal privaatrechtelijke vennootschappen die deel uitmaken van de Belgacomgroep hebben, net als hun concurrenten, van die maatregel gebruik kunnen maken.

De Post heeft in 2007 en 2006 150 miljoen en 98 miljoen euro geïnvesteerd, respectievelijk in materiële en immateriële vaste activa. Om die investeringen te financieren moet ze positieve resultaten boeken. Het is normaal dat de overheidsbedrijven, binnen de door de wet opgelegde beperkingen, gebruik maken van de notionele intrestaftrek.

(Nederlands) Voor het overige verwijs ik naar de recente regeringsbeslissingen over de notionele intrestaftrek, die in dezelfde mate gelden voor overheidsbedrijven als voor andere bedrijven.

16.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Mevrouw de minister, u stelt dat Belgacom niet van de maatregel geprofiteerd heeft, in tegenstelling tot de met Belgacom gelieerde privévennootschappen. Indien u ons geen cijfers kan bezorgen, doet dit een probleem rijzen op het vlak van de transparantie en de controlemogelijkheid van ons Parlement.

16.04 Minister Inge Vervotte (Frans): Dat denk ik niet: ik ken alle cijfers en ik zie geen probleem op het stuk van transparantie. Ik moet alleen nagaan of ik wel gemachtigd ben u die informatie te bezorgen.

16.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Ik ben ontgoocheld omdat u me die informatie niet kan bezorgen waarmee we de gevolgen van die maatregel zouden kunnen evalueren.

Als de overheidsbedrijven privépartners hebben die een investeringsrendement willen realiseren, hoe kan men dan een correcte dienstverlening aan de bevolking, in overeenstemming met de deontologie van openbare dienstverlener, blijven garanderen?

Is het normaal dat de herstructureringsmaatregelen van De Post, die de dienstverlening aan de bevolking in gevaar brengen, gecompenseerd worden met fiscale maatregelen waardoor De Post winst kan maken?

We hebben trouwens destijds een amendement met die strekking ingediend op de wet op de notionele intrestaftrek. We menen dat de overheidsbedrijven moeten kunnen werken volgens andere criteria dan de zuivere privésector.

16.06 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Wanneer in het aandeelhouderschap van overheidsbedrijven ook private partners zitten, is een gelijkwaardige behandeling niet evident. Belgacom en de Post verkeren in dat geval. Enige nuance in het debat over de al dan niet gelijke toepassing is dus zeker vereist.

16.07 **Georges Gilkinet** (*Ecolo-Groen!*): Een van de doelstellingen bestaat erin privé-investeerders die geïnteresseerd zijn in deze overheidsbedrijven, diets te maken dat in deze sector de dienstverlening aan het publiek centraal staat, en dat er andere criteria gelden dan in hun eigen sector. Ik beweer niet dat er gestreefd moet worden naar een begrotingsevenwicht, in de zuivere overheidssector noch in de semi-overheidssector. In het postwezen wordt evenwel voorondersteld dat de post vijf keer per week besteld wordt. U zal mij zeggen dat bepaalde postkantoren gesloten worden om meer winst te maken, want dat is nu eenmaal de logica van de privésector. Maar het gaat hier om een openbare dienstverlening, waarin de Staat fors mee investeert.

16.08 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Onderhandelingen over de beheersovereenkomst en de kostprijs zijn één ding, alles wat te maken heeft met het goed beheer van een onderneming is echter iets anders. Men mag deze zaken niet door elkaar halen.

De **voorzitter**: Elk overheidsbedrijf is door een specifieke wet aan de regering gebonden, en die wet wijkt in sommige gevallen sterk af van de wet van 1991. Men moet dus gaan kijken naar de bedingen in die specifieke wetten die de betrekkingen regelen. Bij de oprichting van die overheidsbedrijven werden akkoorden gesloten die niet alle van de wet van 1991 afhangen.

16.09 **Georges Gilkinet** (*Ecolo-Groen!*): Een bedrijf als Electrabel heeft, dankzij de notionele intrestaftrek, mooie winsten geboekt. Indien Electrabel had beslist zijn personeel te herstructureren en mensen te doen afvloeien, dan nog had het bedrijf gebruik kunnen maken van de notionele intrestaftrek. Voor ons wringt daar het schoentje: De Post krimpt haar kantorennet in om budgettaire redenen, maar kan toch gebruik maken van de notionele intrestaftrek. Het is de wet zelf die ik ter discussie stel. Misschien zou ik me tot de minister van Financiën, en niet tot de minister van Overheidsbedrijven, moeten richten. Hoe dan ook bent u lid van de regering, en die kan altijd de wet bijstellen.

Het incident is gesloten.

17 **Vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de renovatie van de stations van Binche, La Louvière en Leval" (nr. 2395)**

17.01 **Colette Burgeon** (*PS*): Als u de stations van Binche, La Louvière en Leval-Trahegnies zou komen bezoeken, zou u kunnen vaststellen dat zij in een erbarmelijke staat verkeren. De perrons liggen er slecht bij, de ruiten zijn gebroken, de wc's zijn ontoegankelijk, enz. Hoe wil u in die omstandigheden reizigers aantrekken? En dan heb ik het nog niet over het oude materieel dat op de lijn Binche-La Louvière-Brussel wordt ingezet! Zijn er plannen om de stations op die lijn in de Région du Centre op te kalefateren en moderner rollend materieel in te zetten?

17.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Er zijn momenteel geen plannen om het station van Binche te renoveren. Slechts een gedeelte ervan wordt door de NMBS-groep gebruikt. Er werd aan gedacht om in het gedeelte dat niet door de spoorwegdiensten gebruikt wordt een bibliotheek te vestigen. Wat Leval betreft, gaat het om een stopplaats. In 2005 werden de perrons en de schuilhuisjes gemoderniseerd. Het voormalige stationsgebouw en de goederenloods werden aan een derde verhuurd. In La Louvière Sud is er geen

stationsgebouw. Op termijn zullen enkel het parkeerterrein en het autobusstation worden aangepakt. Wat La Louvière Centre betreft, zal er geld worden uitgetrokken om het voor het reizigersverkeer bestemde gebouw te renoveren. Een van 2003 daterend voorontwerp moet worden geüpdatet. Tenzij er zich iets onvoorziens voordoet, zouden de werken in 2009 kunnen beginnen. Binnen de NMBS-groep loopt er tevens momenteel een grootschalig programma voor de aankoop van nieuw rollend materieel.

17.03 Colette Burgeon (PS): Zal het nieuwe aangekochte rollend materieel op die lijn worden ingezet of zullen wij het moeten doen met ander rollend materieel, omdat de nieuwe rytuigen op andere lijnen zullen rijden? Wij hebben de indruk dat wij telkens genoeg moeten nemen met het oude materieel. Dat komt het reizigerscomfort zeker niet ten goede. Het zou aangewezen zijn dat wij ten minste over het allerbeste materieel zouden kunnen beschikken. Dan zouden de pendelaars ook minder geneigd zijn het te beschadigen.

17.04 Minister Inge Vervotte (Frans): Ik kan u nog niet alle precieze gegevens verstrekken, maar het zou normalerwijze om een "doorstroming" gaan.

(Nederlands) Er zal hoe dan ook sprake zijn van een verbetering van het materieel, hetzij door de inzet van nieuw materieel, hetzij door een doorstroming van beter materieel.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "overwegen en 'trage wegen'" (nr. 2702)

18.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Infrabel wil alle overwegen van categorie 3 en 4 afsluiten of veiliger maken. Extra beveiliging is uiteraard een goede zaak, maar blijkbaar is het goedkoper om de overwegen af te schaffen dan ze op te waarderen. Hierdoor worden zogenaamde 'trage wegen' ten onrechte afgesloten. Dergelijke wegen zijn belangrijk als historisch erfgoed, als drager van kleine landschapselementen die erosie of overstromingen helpen voorkomen, als alternatieve verkeersas voor traag verkeer en als recreatieve troef. Trage wegen kunnen enkel blijven bestaan als ze niet afgesneden worden.

Wat is het beleid van Infrabel inzake trage wegen? Welke criteria worden gehanteerd bij de beslissing om overwegen te sluiten? Hoeveel overwegen werden de laatste vijf jaar gesloten en hoeveel trage wegen werden daardoor afgesloten? Overlegt Infrabel met de lokale en provinciale overheden? Zal de minister maatregelen nemen om de trage wegen te behouden?

18.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Infrabel wil het aantal overwegen van derde en vierde categorie op spoorlijnen met een snelheid van minstens 70 km/uur verminderen. Samen met de FOD Mobiliteit werden alle betrokken overwegen bezocht. Er werd beslist om alle overwegen van de vierde categorie af te schaffen en om van de derde categorie enkel die overwegen te behouden die uitsluitend bestemd zijn voor voetgangers of fietsers.

Waar mogelijk worden de overwegen afgeschaft. Overwegen zijn namelijk steeds een gevaarlijk punt, omdat de veiligheid niet enkel afhangt van de goede werking van de signalisatie, maar ook van het gedrag van de weggebruikers.

In totaal gaat het om 126 overwegen, waarvan er 30 van derde categorie behouden blijven, 33 opgewaarderd worden en 63 worden afgeschaft. Als een overweg wordt afgeschaft, is daarvoor het akkoord nodig van de lokale overheid en de wegbeheerder. Daarna wordt een openbaar onderzoek gestart, waarbij de bevolking bezwaren kan formuleren. Zowel de gemeenten, de wegbeheerders als de weggebruikers worden dus geraadpleegd voor een overweg wordt afgeschaft. De afschaffing van een overweg wordt ten slotte geregeld per KB.

Persoonlijk ben ik erg gevoelig voor overleg met lokale overheden en het creëren van een draagvlak bij de bevolking, maar de procedures voor overleg kunnen soms erg complex zijn. Ik deel echter de bekommernis

van de heer Van Hecke.

18.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Uit dit antwoord blijkt de betrokkenheid van de minister. De procedures voor openbaar onderzoek worden gevolgd, maar worden de lokale overheden ook echt betrokken? Het beleid zou ruimte moeten creëren voor overleg met de andere overheden. Het zou jammer zijn als door de sluiting van overwegen enkele mooie projecten zouden stoppen. Uiteraard is veiligheid erg belangrijk, maar als trage wegen afgeschaft worden, dan vrees ik dat dit definitief is. Daarom moet er overlegd worden.

18.04 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Er is overleg, maar ik geef toe dat er nog ruimte is voor verbetering. De samenwerking met de lokale overheden kan nog versterkt worden. Dat is ook mijn uitgangspunt voor de onderhandelingen met de NMBS over de nieuwe beheersovereenkomst. De huidige structuur van de NMBS maakt het soms erg moeilijk voor burgers om te weten waar zij terecht kunnen met hun vragen of klachten. Momenteel wordt hierover een studie gemaakt.

Het incident is gesloten.

19 Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toepasselijkheid van de bonusregeling op het personeel van de overheidsbedrijven" (nr. 2474)

19.01 François Bellot (MR): Sinds begin januari kunnen de bedrijven een bonus toekennen aan hun personeel.

Valt het personeel van de overheidsbedrijven, dat van het toepassingsgebied van de wet van 5 december 1968 wordt uitgesloten, eveneens buiten deze regeling, en bestaat er een alternatief?

Een aantal personeelsleden zou *stock options* krijgen; staat zulks niet haaks op de voormelde regels?

19.02 Minister Inge Vervotte (Frans): De nieuwe bonusregeling is niet van toepassing op het statutair en het contractueel personeel van de overheidsbedrijven. In de huidige stand van de wetgeving bestaat er geen alternatief.

Mijn diensten gaan na of die regeling tot de overheidsbedrijven kan worden uitgebreid, voor zover er sprake is van een ongelijke behandeling.

De toekenning van *stock options* wordt geregeld door de wet van 26 maart 1999, waarbij de overheidsbedrijven niet van het toepassingsgebied van die maatregel uitgesloten worden.

19.03 François Bellot (MR): De wet die we hebben aangenomen, bepaalt dat het personeel een gelijke toegang moet krijgen tot de voordelen. Men zou de toestand moeten onderzoeken in het licht van de evolutie van de aard van het autonome overheidsbedrijf.

19.04 Minister Inge Vervotte (Frans): Er is inderdaad sprake van ongelijkheid, en daar moeten we een antwoord op bieden.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de overvolle trein van 18.59 uur op de lijn Brussel-Quévy" (nr. 2521)

20.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): In het verlengde van mijn vraag van 25 februari 2008 aangaande de trein van 15.05 uur op de lijn Brussel-Quévy wil ik u vandaag ondervragen over de capaciteit van de trein van 18.59 uur op diezelfde lijn.

De drie wagons die ter beschikking worden gesteld van de reizigers zitten elke avond afgeladen! Zou het, in afwachting van de inbedrijfstelling van de nieuwe rijkstuggen, niet mogelijk zijn een extra wagon aan de trein te koppelen?

Voorzitter: de heer André Perpète.

20.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Wat de trein van 15.05 uur betreft, verwijs ik naar mijn antwoord van 25 februari.

De trein van 18.59 uur zit inderdaad goed vol tot in Halle. De NMBS zal de situatie onderzoeken.

Het incident is gesloten.

21 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Jan Jambon aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de geplande sluiting van het postkantoor aan De Bist te Ekeren - Sint-Mariaburg" (nr. 2527)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de sluiting van het postkantoor aan De Bist te Ekeren" (nr. 2774)

21.01 **Jan Jambon** (CD&V - N-VA): Telkens wanneer er een postkantoor sluit, moet het vervangen worden door een PostPunt. Ik wil dat systeem zeker niet afkraken, maar hier en daar kan het wel verbeterd worden. Het postkantoor aan De Bist te Ekeren is een goeddraaiend postkantoor en toch zal het weldra gesloten worden. De bewoners van de wijk Sint-Mariaburg zullen dan voor kleine verrichtingen terechtkunnen in een PostPunt, maar voor de meeste postverrichtingen zullen zij zich moeten verplaatsen naar het postkantoor van Ekeren-Centrum, waar er nauwelijks parkeergelegenheid is. De wijkwerking vroeg al aan De Post en de ombudsman waarom het postkantoor gesloten wordt, maar kregen nog geen duidelijk gemotiveerd antwoord.

Waarom werd gekozen voor de sluiting van het kantoor Ekeren-De Bist? Hoeveel postkantoren werden er sinds januari 2007 in de regio gesloten en vervangen door postpunten? Welke kantoren zullen in 2008 worden gesloten en vervangen?

Voorzitter: de heer François Bellot.

21.02 **Jef Van den Bergh** (CD&V - N-VA): Het probleem is inderdaad niet dat er een kantoor wordt gesloten. Wel stellen wij ons vragen bij de keuze voor de sluiting van het kantoor Ekeren-De Bist. Dit kantoor is immers veel beter bereikbaar dan het kantoor Ekeren-Centrum. Kan de minister de keuze voor de sluiting van Ekeren-De Bist ten voordele van Ekeren-Centrum motiveren? Welke criteria hanteert De Post voor het sluiten van kantoren?

21.03 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Er werd gekozen voor het openhouden van het kantoor Ekeren-Centrum omdat dat centraler gelegen is en het grootste aantal klantencontacten telt. Bovendien laat de infrastructuur van dit kantoor toe om de activiteiten van het kantoor De Bist volledig te absorberen. Omgekeerd zou dat niet mogelijk zijn zonder grote infrastructuurinvesteringen. Ten slotte werd ook met de geografische spreiding van het aantal postpunten rekening gehouden. Ekeren-Centrum biedt in dat kader een betere terreindekking.

In 2007 werden in de regio de kantoren Ekeren-Donk en Kalmthout-Heide gesloten en vervangen door een PostPunt. In 2008 zullen de kantoren Ekeren-De Bist, Putte-Kapellen, Hoevenen-Stabroek, Brasschaat-Kaart, Brasschaat-Maria-ter-Heide en Brasschaat-Driehoek worden gesloten. In Brasschaat en Ekeren is de selectieprocedure voor de postpunten afgelopen. Voor de kantoren in Putte en Hoevenen is de procedure nog aan de gang.

21.04 **Jan Jambon** (CD&V - N-VA): Op papier lijken er misschien goede redenen om de kiezen voor de sluiting van Ekeren-De Bist, in de praktijk blijkt dit kantoor echter veel klantvriendelijker. Het lijkt mij ook gemakkelijker om in het centrum kandidaten voor een PostPunt te vinden.

21.05 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Volgens de informatie die ik heb, telt het kantoor in het centrum de meeste klantencontacten. Kandidaten voor het openen van een PostPunt bleken er ook niet gemakkelijker te vinden. Bij de beslissing speelt uiteraard het geheel van de criteria.

21.06 **Jef Van den Bergh** (CD&V - N-VA): Ik had graag de cijfers van die klantencontacten gekend. In

Ekeren is men er immers van overtuigd dat het kantoor De Bist het meest klantvriendelijke en het best gelegen is, ook de districtsraad heeft zich al in die zin uitgesproken. Het lokale draagvlak staat dus lijnrecht tegenover de argumenten van De Post.

21.07 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Ik ben een voorstander van transparantie. Ik zal zorgen voor overleg over deze kwestie om duidelijkheid te krijgen over het verschil in perceptie tussen het terrein en onze gegevens.

Het incident is gesloten.

22 **Vraag van mevrouw Katrien Schryvers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de zorg voor de veiligheid in de 'treintunnel' op de HSL langs de E19, ter hoogte van Brasschaat, Schoten, Brecht" (nr. 2546)**

22.01 **Katrien Schryvers** (CD&V - N-VA): Normaal valt de veiligheid van de spoortunnels onder de veiligheid van Infrabel. Is die veiligheid wel gegarandeerd als er zich een zwaar incident zou voordoen in de HSL-spoortunnel langs de E19 ter hoogte van Schoten en Brecht. De brandweer- en politiediensten van die gemeenten zijn er in alle geval niet gerust in. Hoe zijn de taken verdeeld en hoe zal dat gecommuniceerd worden? Is de plaats wel voldoende bereikbaar? Men kan beter op alles voorbereid zijn en nu nog het nodige doen zolang er nog geen treinen rijden.

22.02 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Volgens de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, alsook de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, stelt de infrastructuurbeheerder een intern nood- en interventieplan op dat de noodprocedures coördineert met alle spoorwegondernemingen die zijn infrastructuur gebruiken.

Het intern nood- en interventieplan van Infrabel is eveneens van toepassing op de hogesnelheidslijnen, alsook in de koker van Peerdsbos.

Het betreft een koker met een opengewerkte wand naar de E19. Het gaat eerder om een constructie met een dakstructuur en niet zozeer om een tunnel. De doorrit van een trein in de koker bedraagt 55 seconden. De kans dat een trein in noodsituatie tot stilstand komt in de koker, is dus zeer gering. De koker kreeg alle veiligheidsuitrustingen mee, evenals vluchtwegen en nooduitgangen.

Aan de kant van het Peerdsbos zijn de nooduitgangen voor de interventieploegen bereikbaar via parallel gelegen openbare wegen en de dienstwegen van Infrabel. Via de E19 zijn de nooduitgangen bereikbaar van op de pechstrook via openingen doorheen de betonblokken.

De hulpdiensten ontvingen het technische dossier over de koker Peerdsbos. Er werden rondleidingen en presentaties georganiseerd. Daarnaast vonden ook enkele alarm- en brandweeroefeningen plaats.

Infrabel stelt alles in het werk om het risico preventief te identificeren, correct in te schatten en te verminderen.

22.03 **Katrien Schryvers** (CD&V - N-VA): Ik stel met tevredenheid vast dat de violen worden gelijkgesteld door Infrabel en alle betrokken gemeenten. Dat er zich op die plaats een ongeluk zou voordoen, is inderdaad weinig waarschijnlijk, maar mocht dit wel het geval zijn, zouden de gevolgen verschrikkelijk zijn.

Het incident is gesloten.

23 **Vraag van de heer Peter Logghe aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "verloren gegane aangetekende zendingen bij De Post" (nr. 2753)**

23.01 **Peter Logghe** (Vlaams Belang): Een aangetekende zending die alsnog verloren gaat, is bijzonder vervelend, zeker als het gaat om een kostbare inhoud. Is De Post verantwoordelijk voor het verlies dat de

klant dan lijdt? Het gaat toch niet op dat de klant zich zelf tegen een eventueel verlies moet verzekeren. Hoeveel aangetekende zendingen zijn er de laatste jaren verloren gegaan? Moet De Post contractueel een schadevergoeding ophoesten? Verzekert De Post zelf zich tegen verlies, ontvreemding of diefstal van aangetekende zendingen?

Een woordvoerder van De Post had het onlangs over 'verzekerde zendingen'. Is dit een officieel product en wat is dan het onderscheid met een aangetekende zending?

Voorzitter: de heer Jef Van den Bergh.

23.02 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Bij een aangetekende zending geeft De Post een ontvangstbewijs aan de afzender op het moment van de verzending en wordt de zending bij de geadresseerde of zijn gevolmachtigde afgeleverd tegen aftekening. De afzender kan door middel van een unieke barcode de status van de zending volgen op de website van De Post. Er is in de algemene voorwaarden geen sprake van een verzekering van de inhoud.

Het percentage aangetekende zendingen dat niet toekomt, is erg laag: één op achtduizend. Dit percentage is al jarenlang vrij stabiel. Op de koop toe blijkt achteraf dat in 30 procent van het aantal klachten de zending alsnog werd afgeleverd.

Bij verlies van een aangetekende zending moet een bedrag van maximum 39 euro betaald worden. De Post is verzekerd voor die officieel vastgelegde vergoeding.

Zendingen met aangegeven waarde zijn eveneens aangetekende zendingen waarbij de afzender echter een bijkomende dienst betaalt voor de verzekering van de inhoud. Indien die zending verloren gaat, betaalt De Post de waarde van de inhoud terug, met als maximum het verzekerde bedrag. Een zending kan maximaal tot 7.500 euro worden verzekerd. De zending wordt verzekerd voor 0,50 euro per aangegeven schijf van 25 euro.

Het incident is gesloten.

24 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **André Perpète** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de grenstaks verschuldigd door de treinreizigers die van België naar het Groothertogdom Luxemburg reizen" (nr. 2671)
- de heer **Georges Gilkinet** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toeslag voor internationale kortereafstandstreinreizen" (nr. 2797)

24.01 **André Perpète** (PS): De mobiliteit van de inwoners van de provincie Luxemburg is zeer belangrijk. Jammer genoeg zitten we nog met een aantal erfenissen uit het verleden. Ik verwijs naar de grenstaks van 4 euro, die nog altijd geldt op het traject naar het Groothertogdom maar ook naar Frankrijk.

Die taks jaagt de prijs van de treinkaartjes de hoogte in, vooral op korte trajecten. Een treinkaartje voor het traject Aarlen-Klein-Bettingen is duurder dan voor het traject Klein-Bettingen-Luxemburg, terwijl dat laatste drie keer langer is. Zo kunnen we nog tal van voorbeelden aanhalen. Daardoor geven sommige treingebruikers er de voorkeur aan om met de auto naar een station over de grens te rijden waar ze een kaartje kopen waarvoor die taks niet geldt. Een en ander zorgt voor mobiliteitsproblemen en vermindert de aantrekkelijkheid van het treinvervoer.

Wordt die taks geheven op alle trajecten naar de buurlanden? Wordt zij stelselmatig en eenvormig toegepast? Zal de NMBS die taks binnenkort afschaffen?

De **voorzitter**: De heer Gilkinet is niet aanwezig.

24.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Er wordt geen "grenstaks" geheven. Een internationaal spoorkaartje kost soms meer dan een kaartje voor de binnenlandse, Belgische treindienst, omdat er andere prijssystemen en -niveaus worden gehanteerd.

In tegenstelling tot het binnenlands verkeer, worden de internationale tarieven niet gesubsidieerd. De prijzen voor een rit van een Belgisch naar een buitenlands station worden berekend op grond van de afstand op elk net. Elk net bepaalt zijn aandeel en de totale prijs is gelijk aan de som van die delen.

De prijzen van die grensoverschrijdende tarieven voor korte verplaatsingen heen en terug op dezelfde dag en de treinkaarten zijn erg voordelig en er wordt een belangrijke korting voor toegekend.

Ten slotte kan de NMBS krachtens artikel 31 van het beheerscontract een gunstigere tarifiering voorstellen, op voorwaarde dat de toezichthoudende overheid in een compensatie voorziet. Die aangelegenheid zal tijdens de onderhandelingen over het nieuwe beheerscontract opnieuw ter tafel komen. Ik heb reeds onderhandelingen aangeknoopt met de NMBS om een oplossing te vinden voor de verschillende tarieven en om de mobiliteit van de grensbewoners te verbeteren.

24.03 André Perpète (PS): Volgens de uitleg van mensen die bij het spoor werken, is de toeslag op een ticket voor korte trajecten naar Luxemburg te wijten aan de heffing van een grenstaks!

U zegt nu dat er geen sprake is van een taks, en dat er dan ook geen reden is om de afschaffing ervan te vragen. Ik zal dit toch even checken, want de informatie die ik heb doorgekregen was niet of niet langer correct.

En er is misschien geen tekst, maar er is toch nog altijd een probleem wat de prijs betreft. Is dit ook het geval voor trajecten naar Nederland, Frankrijk of Duitsland?

24.04 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Het is voor mij van het grootste belang dat de ongelijke concurrentie over de grenzen heen wordt aangepakt. De NMBS moet hieraan de nodige aandacht besteden.

Het incident is gesloten.

25 Samengevoegde vragen van

- de heer **Georges Gilkinet** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de problemen inzake het management van de dienst Cleaning van De Post" (nr. 2798)
- de heer **Roel Deseyn** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de werkonzekerheid bij de afdeling Cleaning van De Post" (nr. 2807)

25.01 Roel Deseyn (CD&V - N-VA): Door de reorganisatie in het departement Cleaning van de Post vallen de uren van het schoonmaakpersoneel drastisch terug. Ik heb begrip voor de nood aan een reorganisatie, aangezien er kantoren worden gesloten, maar we spreken hier toch over een verlies van 80 voltijdse banen in Vlaanderen. Hoe zal men dat compenseren? Welke engagementen verwacht de minister van de Post met betrekking tot kwalitatieve arbeid en zekerheid voor de werknemers en welke engagementen wil de minister De Post geven?

25.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Ik heb de vraag van de heer Deseyn niet gekregen, wel die van de heer Gilkinet die daarbij aansluit. Mijn antwoord zal dus niet volledig zijn.

25.03 Roel Deseyn (CD&V - N-VA): Ik zal eventueel een schriftelijke aanvulling op het huidige antwoord afwachten, gezien het belang van het thema.

25.04 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): In 2003 richtte De Post de dienst Cleaning op, die belast werd met de schoonmaak van de lokalen van De Post. Die dienst zorgt zelf voor het administratieve en voor het personeelsbeheer en voor de betaling van de bedienden. Bij de uitvoering van die taken zou het echter danig fout gaan.

Zo zouden bepaalde vakantiedagen niet correct zijn uitbetaald, zouden sommige betalingen zeer laattijdig worden uitgevoerd, zou aan bepaalde personen zijn "gevraagd" "vrijwillig" om deeltijdse arbeidsprestaties te verzoeken en zouden de uurregelingen niet lang genoeg op voorhand aan de personeelsleden worden bezorgd.

Over sommige van die problemen werden trouwens verscheidene klachten ingediend bij de FOD

Werkgelegenheid.

Wat zijn de concrete taken van de dienst Cleaning? Was de personeelsformatie in 2007 volledig? Welke collectieve arbeidsovereenkomst regelt de sociale betrekkingen in die dienst? Gaat het om een andere cao dan die welke op het postpersoneel van toepassing is? Wat zijn de statistieken van de dienst Cleaning voor de periode 2002-2007 wat het aantal bedienden, hun arbeidstijd en het type arbeidsovereenkomst betreft? Welk beleid voert de dienst Cleaning met betrekking tot de uurregelingen? Klopt het dat sommige personeelsleden de dag zelf hun uurrooster nog niet kennen, met name zij die in het Muntcentrum werken? Binnen welke termijnen en volgens welke methode wordt het uurrooster aan de bedienden meegedeeld? Werd het administratief beheer voor alle personeelsleden geregulariseerd? Werd de betalingsachterstand weggewerkt?

25.05 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Ik wil bij dit soort operaties het belang onderstrepen van het wederzijdse respect en het respect voor de sociale dialoog, omdat ik zeer goed beseft dat dergelijke transitie niet evident zijn voor het personeel.

(*Frans*) De personeelsleden van de dienst Cleaning maken deel uit van het personeel van De Post en ressorteren dus onder hetzelfde paritair comité van De Post.

Wat het contractueel personeel betreft, beschik ik over alle cijfers die ik aan het secretariaat van de commissie zal meedelen. Met betrekking tot de uitzendkrachten zal ik u de gegevens schriftelijk bezorgen. Op grond van de vaststelling dat de personeelsformatie voor 95 procent is ingevuld, kan worden geschat dat de uitzendkrachten instaan voor 5 procent van de werklust.

De verdeling op het stuk van de arbeidsovereenkomsten met onbepaalde duur en met bepaalde duur werd geschat voor 2003. De Post beschikt niet over gegevens met betrekking tot 2002.. Ik beschik over statistieken betreffende de overuren, de betaalde voltijds-equivalenten en het aantal bezoldigde personen. Die gegevens zullen eveneens worden bezorgd.

Sinds 1 oktober 2007 en naar aanleiding van de reorganisatie van de dienst Cleaning, werden alle diensten nauwkeurig omschreven met vermelding van de werkuren.

De bedienden hebben ten slotte een fiche gekregen met de dagelijkse en periodieke taken die zij dienen uit te voeren.

In 2006 stond het departement Cleaning zelf in voor het administratief beheer en dat heeft inderdaad vele problemen met zich gebracht. Eind 2006, begin 2007 werden regularisaties doorgevoerd en werden alle processen naar de afdeling Human Resources van De Post overgeheveld. Bijgevolg zou alles nu onder controle moeten zijn.

25.06 **Roel Deseyn** (CD&V - N-VA): In de praktijk blijkt toch vaak dat er hoe dan ook sprake is van afvloeiingen, ongeacht de creativiteit om naakte ontslagen te vermijden. Mag ik de minister suggereren dat men af en toe iemand naar de leegstaande lokalen zou sturen voor een klein onderhoud en een controle? Dat kan wellicht nog enkele uren redden. Ik dank de minister alleszins voor haar sociale bekommernis.

25.07 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): De liberalisering van de postmarkt mag niet ten koste gaan van de werknemers.

Volgens mijn informatie bestond er een reëel probleem met het schoonmaakpersoneel. U heeft me gezegd dat er voor die problemen momenteel een oplossing wordt gezocht. Ik kan alleen maar nota nemen van uw antwoord. Ik zal erop toezien dat de werknemers niet de dupe zijn.

Het incident is gesloten.

26 **Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de jacht op afwezige personeelsleden bij De Post" (nr. 2796)**

26.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): De bestrijding van het absentisme is voor veel ondernemingen

een belangrijk issue, omdat die afwezigheden veel geld kosten en tot gevolg hebben dat de andere werknemers meer moeten werken. Nochtans moet er daarbij rekening worden gehouden met het wettelijk kader en met het elementair recht op geneeskundige verzorging.

Naar ik verneem zou de directie van De Post de capaciteit om personeel op te sporen dat ten onrechte met ziekteverlof is, in de lijst met de evaluatiecriteria van de directeurs hebben opgenomen.

Kan u dat beleid inzake afwezigheidsquota bevestigen? Schendt die werkwijze volgens u de rechten van de werknemers niet?

Dreigt een en ander niet tot uitwassen te leiden? Welke maatregelen werden er getroffen om te voorkomen dat de betrokken directeurs hun boekje te buiten zouden gaan?

Kan het absentisme niet anders worden aangepakt? Wat zijn uw plannen in dat verband?

26.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Het beheer van het absentisme blijft niet beperkt tot een controle van de afwezigen, maar maakt deel uit van het globale personeelsbeheer. Het is normaal dat dit criterium deel uitmaakt van het evaluatieproces van de managers.

Het plan ter bestrijding van het absentisme wordt toegepast met inachtneming van het arbeidsrecht en de statutaire bepalingen van De Post, en zelfs met het grootste respect voor elk individu. Er wordt voorzien in een follow-up en een begeleiding op maat van de afwezigen, teneinde het welzijn op het werk te verbeteren.

Om het risico van uitwassen te voorkomen, werd er een permanente evaluatie ingevoerd.

Het zou interessant zijn om een van de topmensen van De Post in de commissie uit te nodigen teneinde een stand van zaken met betrekking tot het absentisme bij De Post op te maken. Ik heb de indruk dat er hierover vele vragen zijn.

26.03 **Georges Gilkinet** (*Ecolo-Groen!*): Ik ben het daar volledig mee eens.

Volgens de nota die hier voor mij ligt, zal men erop toezien dat elke manager het aantal afwezigheden van korte duur zal verminderen, zullen de artsen aan de tand worden gevoeld en zal men er hen trachten van te weerhouden afwezigheidsattesten uit te reiken. Ik maak mij zorgen over mogelijke schendingen van de rechten van de werknemers en de ethische regels die door een overheidsbedrijf in acht dienen te worden genomen.

Ik heb de indruk dat we dicht aanzitten tegen de grenzen die niet mogen worden overschreden met betrekking tot de rechten van de werknemers. Ik reken er dan ook op dat u de directie van De Post er duidelijk zal op wijzen dat de wetten dienen te worden nageleefd en dat er respect moet worden betoond ten aanzien van de werknemers.

26.04 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Ik vind dit een erg belangrijk thema. Misbruiken moeten altijd opgevolgd worden. Als iemand mij concrete bewijzen kan bezorgen, zal ik de problemen onmiddellijk aanpakken. Ik zal het plan altijd verdedigen, omdat het uitgaat van sociale rechtvaardigheid en omdat misbruiken tegen wil gaan. Maar als het plan op een andere manier wordt uitgevoerd dan de bedoeling is, dan wil ik daarvan op de hoogte worden gehouden, want daar kan ik niet achter staan.

26.05 **Georges Gilkinet** (*Ecolo-Groen!*): Ik twijfel er niet aan dat u de nodige aandacht besteedt aan het respect voor de werknemers, evengoed als aan het goed beheer van de overheidsbedrijven. Ik ben wel bezorgd over de algemene richtlijnen, die in de praktijk anders geïnterpreteerd kunnen worden. Ik verzoek u een waakzaam oog te houden op de situatie en wantoestanden te bestrijden. Er heeft zich een mentaliteitswijziging voorgedaan bij De Post. Die zou wel eens te hard kunnen vallen bij de werknemers en uiteindelijk contraproductief zijn.

Het incident is gesloten.

27 **Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven**

over "de beveiliging van de onbemande stations Assesse, Lustin en Namèche" (nr. 2799)

27.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Stationsgebouwen waarvan de loketten onlangs gesloten werden, moeten een andere bestemming krijgen. Het is belangrijk dat er een goede service behouden blijft, en dat de veiligheid van de reizigers verzekerd blijft. Dat wil dus zeggen dat er een geluidssignaal moet weerklinken als er een trein voorbijrijdt, dat de verlichting goed is, dat de stationsomgeving goed onderhouden wordt, dat er wachthuisjes zijn voor de reizigers en bewaakte parkings. In Ottignies en Namen bijvoorbeeld worden de installaties die door de NMBS ter beschikking worden gesteld, mee gefinancierd door de reizigers, in samenwerking met de gemeenten.

In uw hoedanigheid van nieuwe minister komt het er op aan prioriteiten ter zake te stellen.

Zal u doelstellingen bepalen inzake de beveiliging van stopplaatsen zonder loketten? Wat is er gepland voor de stations van Assesse, Namèche en Lustin?

Denkt men aan een systematische samenwerking met de gemeenten?
Zijn er plannen betreffende de fietsers en de motorrijders?

27.02 Minister Inge Vervotte (Frans): Dankzij het PIDAAS-project, dat de aankondigingsborden en de omroepinstallaties in de stations automatisch stuurt, zullen over het hele spoorwegnet automatische aankondigingen in real time mogelijk worden. In de loop van het eerste semester van 2010 zouden alle aankomende en doorrijdende treinen in alle stopplaatsen effectief moeten worden aangekondigd.

De omgeving van de stopplaatsen wordt dagelijks gecontroleerd door het *Network Intervention Team*, dat zo nodig onderhoudswerken uitvoert.

Elke stopplaats is met een wachthuisje uitgerust. Er werden eveneens renovatiewerken voor de perrons geprogrammeerd. De boxen voor de tweewielers in Namen en Ottignies kwamen er op initiatief van de gemeentebesturen, in samenwerking met de SRWT. De NMBS-Holding is niet van plan dergelijke voorzieningen in alle stations aan te bieden.

In het volledige zuidoostelijke district zouden fietsrekken moeten worden geplaatst. Die drie stations worden niet zo druk bezocht, en zijn niet prioritair. Er zijn geen plannen om er de parkeergelegenheid voor auto's uit te breiden.

Het station van Assesse zal worden afgebroken, omdat het gebouw structurele problemen vertoont. De gebouwen van Lustin en Namèche zullen te koop of te huur worden aangeboden.

27.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Wat de omroepinstallatie betreft, heb ik kennisgenomen van de doelstellingen voor het eerste semester van 2010. De hamvraag is: als het materiaal toch voorhanden is en soms ook werkt, hoe komt het dan dat het niet altijd functioneert? Moeten we wachten tot het gehele systeem klaar is of mag het al in werking gesteld worden op die plaatsen waar de nodige apparatuur al is geïnstalleerd? Dat is zo in het station van Assesse: voor elke tien keer dat ik de trein neem, hoor ik één keer informatie die wordt omgeroepen. Negen op de tien keer hoor ik niets. Waarom wachten tot het eerste semester van 2010, aangezien de installatie er is, en het voor de NMBS geen extra kosten meebrengt? Wat de beveiligde fietsboxen in de stations betreft, heeft u mij geantwoord dat de NMBS niet van plan was het initiatief te nemen om dit overal in te voeren. Ik meen dat u contact zou kunnen opnemen met de gemeenten om het partnerschap met de gemeenten Ottignies, Louvain-la-Neuve en Namen toe te lichten, opdat zo een operatie algemeen zou kunnen worden toegepast. Er is bij de gebruikers een reële vraag naar een plek om de fiets te kunnen stallen.

U zegt dat de brigades geregeld langskomen en dat elke stopplaats over een wachthuisje beschikt. Ik kan u voorbeelden van het tegendeel aanhalen. Ik kan u er enkel toe aanmoedigen de inspanningen op te drijven en ervoor te zorgen dat de kleine stopplaatsen niet over het hoofd worden gezien.

Ik ben teleurgesteld door de aankondiging dat het station van Assesse zal worden afgebroken. Sinds de sluiting ervan, is het gebouw erg vervallen. Volgens mij is dit geen goed voorbeeld van deugdelijk beheer van het patrimonium. Dat gebouw had een zekere architecturale waarde. Men gaat het nu afbreken omdat men

onvoldoende in het onderhoud ervan heeft geïnvesteerd. Misschien is het nu te laat voor het stationsgebouw van Assesse, maar ik moedig u, als nieuwe minister, ertoe aan terzake duidelijke richtlijnen te geven.

Tot slot zegt u dat de gebouwen van Lustin en Namèche binnenkort zullen worden verkocht of verhuurd. Ik hoop dat de lokale overheid daarbij voorrang zal krijgen en dat zij er eventueel kan voor zorgen dat die gebouwen eventueel worden heropend.

Het gaat hier inderdaad om overheidspatrimonium dat nuttig zou kunnen worden aangewend ten dienste van de bevolking, bijvoorbeeld als sanitaire of onthaalruimte.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.41 uur.

La réunion publique est ouverte à 14 h 19 par M. François Bellot, président.

01 Question de Mme Corinne De Permentier à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le jeu dit du torero". (n° 1877)

01.01 Corinne De Permentier (MR) : Selon la presse, de nombreux jeunes s'adonneraient au jeu dit du « torero », qui consiste à se placer sur les voies dans l'attente d'un train et à ne quitter cette position qu'au dernier moment. Les services des chemins de fer semblent connaître le phénomène mais ne souhaitent pas fournir de statistiques pour ne pas donner d'idées malsaines à d'autres jeunes. Selon la SNCB, des groupes de jeunes et d'enfants joueraient parfois sur les voies en toute inconscience et des adultes et des jeunes traverseraient les voies sans emprunter les passages souterrains ou les passerelles. En 2007, hors mois de décembre, sept personnes auraient trouvé la mort en essayant de franchir un passage à niveau au dernier moment.

La police des chemins de fer verbalise à chaque constatation — lesquelles sont rares — et le parquet décide des poursuites éventuelles. La SNCB n'est pas en mesure de bloquer l'accès à ses voies.

Disposez-vous de statistiques à ce propos ? Quels moyens sont mis en œuvre par la SNCB pour éviter de tels incidents ?

Quelles mesures de prévention sont mises en place pour éviter ce phénomène ? Une vaste campagne de sécurité ne pourrait-elle être organisée par Infrabel pour éduquer les jeunes et leurs familles ?

01.02 Inge Vervotte, ministre (en français) : En 2007, le numéro d'appel a reçu 2.366 appels pour des faits de circulation illégale, soit une hausse de 51,6 % par rapport à 2005.

Le jeu de « torero », qui reste une pratique marginale, est un comportement que l'on doit déconseiller. Le *Corporate Security Service* de la SNCB a affiché un numéro gratuit, auquel tout comportement dangereux et suspect peut être signalé. Il donne lieu à une intervention immédiate d'un service de police ou de sécurité.

En cas de constatation, un procès-verbal est dressé par les membres de Securail. Des fonctionnaires de prévention seront recrutés au sein du *Corporate Security Service* pour établir un plan de prévention tant au niveau national que régional et de se rapprocher des groupes cibles.

Lors des patrouilles qui seront effectuées le long des voies ferrées, une vigilance accrue du personnel Securail est requise. Dix millions d'euros supplémentaires sont prévus au budget pour garantir et améliorer la sécurité des usagers et du personnel. Afin d'adopter une approche globale de ce phénomène et de sa prévention, une table ronde aura lieu avec quelques ministres.

01.03 Corinne De Permentier (MR) : Vous ne m'avez pas dit si Infrabel pouvait prendre en charge une campagne d'affichage pour la prévention.

01.04 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Des campagnes d'affichage et des brochures sont prévues dans le plan de sécurité.

L'incident est clos.

Le président : M. Doomst s'est excusé et ne peut poser sa question n° 2242.

02 Question de Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les nouvelles dimensions auxquelles les boîtes aux lettres des particuliers doivent satisfaire" (n° 1944)

02.01 Valérie De Bue (MR) : Les nouvelles normes en vigueur pour les boîtes à lettres, précisées dans l'arrêté ministériel du 20 avril 2007 — ouverture de 23 centimètres sur 3, numéro d'habitation lisible, etc. — semblent, selon la presse, être mal connues du grand public et des personnes qui construisent une nouvelle maison.

En quoi consistera la campagne d'information envisagée par La Poste pour début avril ?

Il semblerait que les expériences pilotes aient connu un grand succès.

02.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Pour la préparation de la transposition de la norme européenne, des tables rondes ont été organisées par l'IBPT. En décembre, l'IBPT a lancé une campagne vis-à-vis des professionnels du secteur, qui sont le plus à même de conseiller les particuliers lors de la construction de nouvelles habitations.

Cette campagne a débuté par une communication sur le site du régulateur et a été suivie par un courrier envoyé aux villes et communes ainsi qu'aux ordres professionnels nationaux et provinciaux. L'IBPT y demande que cette information soit relayée aux ordres, aux fabricants de boîtes à lettres, aux services d'urbanisme et aux autorités fédérales et communautaires en charge des personnes à handicap.

La Poste a eu à cœur d'informer au mieux ses clients: communiqué de presse en février 2007, dépliant explicatif envoyé et mis à disposition dans les bureaux de poste, information sur le site internet de l'entreprise. Un courrier a également été envoyé à l'ensemble des entrepreneurs immobiliers. La suite de la communication doit se concentrer sur le secteur de la construction et relève du régulateur de ce secteur.

(*En néerlandais*) Certaines boîtes aux lettres empêchent le déroulement efficace du service. C'est la raison pour laquelle un projet pilote a été mis en œuvre dans cinq bureaux de poste à Boussu, à Bruxelles, à Deurne, à Liège et à Wachtebeke. Les facteurs ont dressé une liste de 14.861 boîtes non conformes sur la base de critères stricts. Une distinction a été opérée entre les boîtes postales non conformes qui n'engendrent aucun désagrément et celles qui, en revanche, engendrent des désagréments parce qu'elles sont difficilement accessibles, risquent de blesser le facteur ou sont inexistantes. En ce qui concerne la première catégorie, les habitants ont été informés mais il n'y a eu aucun suivi. En ce qui concerne la deuxième catégorie, une procédure de suivi a été élaborée. Le projet pilote a fait l'objet d'une évaluation favorable et sera appliqué progressivement dans tous les bureaux de distribution. Finalement, le courrier n'a plus été distribué dans 14 cas après la clôture du projet pilote. Dans tous les autres cas, les habitants ont régularisé la boîte aux lettres. Dans le cadre de ce projet, les facteurs ont été informés de la réglementation et de la procédure à suivre pour informer les citoyens disposant de boîtes aux lettres non conformes. L'objectif est que les facteurs puissent éviter des incidents par le biais de contacts personnels.

02.03 Valérie De Bue (MR) : Merci pour l'information complète. Dans ma commune, nous avons été bien informés et l'information a été répercutée aux services concernés.

L'incident est clos.

03 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le contrat de gestion avec la SNCB" (n° 1974)

03.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Les contrats de gestion liant l'État au groupe SNCB doivent être renouvelés. Ils définissent les droits et les devoirs respectifs (missions de service public des entreprises du groupe SNCB et la contribution financière allouée par l'État à cette fin).

Quelles sont les obligations de résultat à respecter par la SNCB, vu les objectifs fixés par le pouvoir de tutelle ? Les contrats de gestion prévoient-ils une relation entre la dotation et les prestations réellement exécutées ? Des indicateurs de résultats sont-ils envisagés ?

De plus, quels sont les principaux critères de qualité dans la définition de la mission : vitesse, fréquence et ponctualité des trains, accueil dans les gares, etc. ? Les investissements programmés à charge de l'État font-ils l'objet d'analyses coût/bénéfice ?

03.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Si chaque entreprise du groupe SNCB (Infrabel, la SNCB Holding et la SNCB) conclut avec l'État un contrat de gestion propre, le management journalier est, lui, de la responsabilité de l'entreprise.

Pour la SNCB, opérateur de transport ferroviaire, le contrat de gestion stipule que la SNCB garantit une offre de 200.000 trains-kilomètres par jour ouvrable et une série de prestations spécifiques. La dotation d'exploitation allouée par l'État sera fixée en fonction des prestations. Dans le contrat de gestion actuel, les critères de qualité concernent l'infrastructure, l'accueil des voyageurs, la propreté, la surveillance, l'entretien, le sentiment de sécurité, la régularité et la fiabilité du trafic, etc. La discussion actuelle concerne les indicateurs concrets, notamment sur le confort des usagers.

Le contrat de gestion d'Infrabel comporte des dispositions en matière d'investissements. Dans chaque cas de développement ou d'extension d'infrastructures, l'importance et l'intérêt des projets sont évalués au regard de la politique de mobilité du gouvernement.

À cette fin, on utilise les critères suivants : l'impact sur la vitesse et la capacité, la régularité, la fiabilité de la circulation, les avantages pour les sociétés de transports et l'amélioration de la sécurité.

En outre, pour les nouveaux projets importants d'extension de la capacité des infrastructures ferroviaires de plus de 2,5 millions d'euros, Infrabel réalise une étude socioéconomique et pour ses projets terminés, une évaluation *ex-post*. Par ailleurs, la loi du 13 février 2006 prévoit une évaluation des incidences des plans et programmes et la participation du public dans l'élaboration de ceux relatifs à l'environnement.

Le contrat de gestion entre l'État et la SNCB définit des mécanismes de planification des investissements ferroviaires, de suivi et de contrôle de l'exécution. Cela inclut l'établissement de *business cases* avec estimation des coûts et des profits. Les investissements prévus sont réunis dans un plan pluriannuel qui traduit les options stratégiques dans le plan d'entreprise de la SNCB.

03.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Je suis contente d'entendre que des objectifs quantitatifs sont fixés. Les objectifs qualitatifs semblent encore difficiles à définir.

On a parfois l'impression que la SNCB bénéficie de sa dotation, quelles que soient les difficultés et les insuffisances. Or, les obligations contractuelles doivent être respectées et il faut pouvoir exercer une certaine pression.

En ce qui concerne les plans d'investissements et l'étude de leur incidence environnementale, c'est maintenant devenu obligatoire. Il faut que ce soit le plus strictement possible. Il serait peut-être intéressant,

étant donné que le ministre Magnette est également favorable à ces études d'incidence « développement durable », de coordonner les démarches d'évaluation.

Le **président**: Je voudrais insister pour une certaine discipline au niveau des temps de parole !

03.04 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : La croissance que la SNCB a connue ces dernières années était plus importante que prévu. Nous avons conclu un contrat de gestion, en prévoyant une certaine croissance et une dotation d'exploitation en conséquence. Mais la croissance a été plus forte, ce qui ouvre le débat.

L'incident est clos.

04 Question de M. Olivier Chastel à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les mandats « politiques » au sein des conseils d'administration des entreprises publiques" (n° 2017)

04.01 Olivier Chastel (MR) : Certains mandataires politiques, qui siègent par ailleurs dans le conseil d'administration de diverses organisations, le font au travers d'une société. Cela permet de faire de l'ingénierie fiscale et d'échapper aux limites de revenus fixées par la loi sur les mandats politiques.

Pouvez-vous nous donner quelques éléments sur la situation dans les entreprises publiques et nous dire clairement si des administrateurs politiques siègent au sein des organes des entreprises publiques au nom de sociétés ? Si tel était le cas, comment considérez-vous cette situation ? Si vous la considérez comme étant anormale, quelle est votre attitude face à ces administrateurs ?

04.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Je suis d'avis qu'un mandat dans un organisme ou une société publique devrait être *intuitu personae*. Toutefois, la possibilité juridique existe bel et bien de nommer une personne morale et, du point de vue fiscal, il est légal de facturer à cette personne morale.

En ce qui concerne Belgacom, la Charte du comité de rémunération ne fait référence qu'à des personnes physiques et il n'existe donc pas de cas où les émoluments d'administrateur, de gestionnaire ou de directeur dépendant de l'État fédéral sont facturés par des sociétés.

À La Poste, seules des personnes physiques peuvent exercer un mandat d'administrateur.

Aucun mandat n'y est actuellement exercé par une personne morale.

Les statuts d'Infrabel et de la SNCB prévoient la possibilité de nommer une personne morale en qualité d'administrateur. Cette possibilité n'a pas été utilisée. Néanmoins, le rapport annuel d'Infrabel mentionne un cas où les émoluments d'un membre du conseil d'administration sont facturés à des sociétés mais, dès le 1^{er} janvier 2008, cette personne sera payée comme une personne physique et ce, à sa propre demande.

En conclusion, les bonnes pratiques veulent que les mandats soient *intuitu personae* mais ce n'est pas une obligation juridique.

Contact a été pris avec le groupe SNCB pour uniformiser cette règle dans les entreprises publiques.

04.03 Olivier Chastel (MR) : Il est heureux que le comité de rémunérations de Belgacom ait déjà exclu ces pratiques. Par ailleurs, je me réjouis que le seul cas révélé au sein du conseil d'administration d'Infrabel ait pris fin le 31 décembre 2007.

L'incident est clos.

05 Question de Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

sur "la lutte contre le sentiment d'insécurité sur le tronçon Bruxelles-Nivelles de la ligne de chemin de fer 124 qui relie Bruxelles et Charleroi" (n° 2137)

05.01 Valérie De Bue (MR) : La ligne 124, tronçon Bruxelles-Nivelles, comptabilisait 58 agressions en 2007 et on lui attribue la deuxième place des lignes à risques.

Hélas, à nouveau, ce matin, des problèmes entre la police et un accompagnateur ont dégénéré et donné lieu à un mouvement de grève.

En séance plénière, vous avez évoqué quarante-quatre mesures très concrètes.

Quels sont les moyens alloués et les mesures qui restent à appliquer en matière de renforcement des effectifs en vue de contrôles systématiques des titres de transport, de formation du personnel pour réagir aux comportements inciviques et d'entretien des lieux d'accueil, de lutte contre les graffitis, de nettoyage de trains ?

05.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Les mesures générales mises en place dans le cadre de la problématique des agressions sont notamment le soutien individuel aux victimes des agressions et la poursuite de la mise en place du *master plan* « agressions » rédigé en juin 2007.

Ont également été adoptées huit mesures préventives, trois mesures répressives et vingt-trois mesures curatives.

Outre le contrôle des titres de transport effectué par l'accompagnateur, sont organisés des contrôles supplémentaires, plus approfondis, par des brigades spéciales de contrôle ; en 2007, furent contrôlés sur cette ligne, 2.438 trains, 16.238 voyageurs de première classe et 287.710 voyageurs de deuxième classe.

Des formations adéquates sont dispensées aux accompagnateurs de trains.

Un groupe de travail concernant la ligne 124 rassemble tous les acteurs de la sécurité et les services de police fédérale et locale afin d'étudier tous les incidents s'étant déroulés sur cette ligne.

Des opérations FIPA (*Full Integrated Police Action*) sont régulièrement organisées dans les transports en commun, y englobant la ligne 124.

Le comité de direction de la SNCB-Holding a donné son feu vert à l'engagement de fonctionnaires de prévention qui travailleront sur des projets à développer en partenariat avec des services de prévention locaux.

Il faut encore déterminer si les agressions envers le personnel de train sont la conséquence d'un défaut de titre de transport.

Si c'est le cas, il faudra déterminer les tronçons sensibles où les contrôles d'accès aux trains devront être renforcés.

Les agents de Securail peuvent dresser des procès-verbaux et ne manquent pas de rappeler à l'ordre les contrevenants dont les comportements laissent à désirer.

Un groupe de travail « graffitis » étudie les mesures à prendre. En 2006, la SNCB Holding a reçu des dotations d'État afin de prendre toute une série de mesures, dont l'accélération du nettoyage des trains graffitis, la mise en place de clôtures dans les entrepôts et la réalisation d'un film didactique.

La direction Holding Patrimoine est chargée pour les 37 grandes gares du nettoyage des espaces publics et

de l'entretien des quais et des couloirs sous voies, qui sont la propriété d'Infrabel. Infrabel se charge de l'entretien des points d'arrêt non gardés. Une enquête de qualité du nettoyage est réalisée chaque mois. Les résultats pour janvier s'élèvent à 83 %. En ce qui concerne le nettoyage des trains, la SNCB a installé, depuis avril 2007, un service de nettoyage qui effectue un nettoyage en cours de route.

La propreté est un des indicateurs pour lesquels je veux introduire de nouveaux systèmes lors de la négociation du contrat de gestion.

05.03 **Valérie De Bue** (MR) : Le dispositif mis en place est assez impressionnant. Est-ce que ce plan a déjà une incidence sur le niveau d'agression ?

05.04 **Inge Vervotte**, ministre : *(en français)* Oui. C'est suivi très concrètement. Le problème est évoqué lors de chaque comité de direction.. C'est une sorte de monitoring.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de

- **M. Francis Van den Eynde à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la collecte sélective des déchets par la SNCB" (n° 2107)**

- **M. Francis Van den Eynde à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les poubelles rendues inaccessibles dans les gares ferroviaires de Bruxelles" (n° 2108)**

06.01 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang) : Presque chaque commune de Belgique applique un système de collecte sélective des déchets. Il est dès lors étrange que la SNCB, sans doute le plus grand propriétaire de poubelles de Belgique, ne participe pas à cet effort de tri. Dans les gares, plus de la moitié des déchets sont constitués de journaux et de périodiques. Il s'indiquerait, à mes yeux, d'organiser au moins la collecte sélective du papier.

Un système de tri sélectif a été instauré dans la station de métro située sous la gare de Bruxelles-Midi. Je propose que la SNCB suive l'exemple du métro bruxellois. La ministre peut-elle fournir quelques éclaircissements en la matière ?

Les poubelles des gares bruxelloises ont été obturées en décembre 2007 en raison de la menace terroriste qui pesait à ce moment sur le pays. L'importance de la menace a aujourd'hui été revue fortement à la baisse mais les poubelles restent inaccessibles. Comme de nombreux voyageurs déposent leurs déchets sur certaines poubelles, des caisses ont été disposées sur ces dernières. La mesure ne porte donc pas ses fruits. Par ailleurs, les poubelles ne constituent pas les seules caches possibles pour dissimuler des bombes. Il est également aisé de cacher un objet derrière les panneaux horaires, qui sont placés à 10 cm du mur. Quand les poubelles seront-elles remises en service ?

06.02 **Inge Vervotte**, ministre *(en néerlandais)* : En vertu du contrat de gestion conclu avec la SNCB Holding, des mesures doivent être prises dans onze gares pour permettre le ramassage sélectif des déchets. Le dispositif est effectivement en place en gare d'Ostende. A Bruxelles-Midi, tous les conteneurs nécessaires sont déjà installés, mais ils sont encore fermés à ce jour à la suite de l'alerte terroriste déclenchée à la fin de l'an passé. Des projets pilotes seront bientôt mis sur pied dans les gares de Charleroi et d'Ostende. Après une évaluation, d'autres gares suivront. Je souligne que le papier et le carton sont déjà souvent récoltés séparément dans les gares.

En ce qui concerne les mesures prises dans le cadre de l'alerte terroriste, comme la fermeture des poubelles, les décisions relèvent du centre de crise du gouvernement et non de la SNCB. Les mesures restent d'application jusqu'à nouvel ordre.

06.03 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang) : Je doute de l'utilité de certaines mesures antiterroristes. Elles entravent en tout cas le confort des usagers du train.

Pourquoi lance-t-on aujourd'hui encore des projets pilotes relatifs au ramassage sélectif des déchets ?

Chacun n'est-il pas convaincu de l'utilité de la mesure ?

L'incident est clos.

Le **président** : La question n° 2147 de M. Van Grootenbrulle est retirée.

07 Questions jointes de

- M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les conséquences dues au retard des trains en direction de l'aéroport de Zaventem" (n° 2154)
- M. Olivier Chastel à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les retards sur la ligne SNCB Charleroi-Bruxelles" (n° 2350)
- M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le traitement des problèmes de retard de train par la SNCB" (n° 2523)
- M. Michel Doods à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les problèmes techniques à la SNCB" (n° 2738)

07.01 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Les trains en transit par la gare de Bruxelles-Midi sont l'objet de retards pouvant aller jusqu'à une demi-heure. C'est tout particulièrement un problème pour les personnes allant à l'aéroport de Bruxelles-National et qui risquent de rater leur avion. Cela peut avoir des conséquences financières pour les passagers en terme de non-remboursement du billet d'avion. Pouvez-vous nous rassurer sur le fait que les trains à destination de Zaventem reçoivent un traitement particulier afin de limiter au maximum les retards ? Si ce n'est pas encore le cas, pourriez-vous intervenir auprès de la SNCB afin que ces trains bénéficient d'une priorité lors des répartitions de voies ? En outre, serait-il possible qu'en cas de retard important sur des trajets longs, le service de réclamations de la SNCB rembourse le billet d'avion des voyageurs ratant leur vol ?

07.02 Olivier Chastel (MR) : Les retards des trains semblent être parfois très importants. Grâce à des statistiques collectées par des « correspondants de ligne », le site navetteurs.be met en évidence que 70% des trains accusaient, en janvier, un retard de plus de cinq minutes sur les lignes Soignies – Bruxelles et Braine-le-Comte – Bruxelles. Sur la ligne Charleroi-Bruxelles, les retards moyens mesurés sont tous supérieurs à dix minutes. Quelle crédibilité peut-on encore apporter à la S.N.C.B. ?

07.03 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Le 25 février 2008, voulant prendre le train de 9h08, j'ai attendu pendant de longues minutes avant qu'il ne soit indiqué qu'il me faudrait prendre l'omnibus de 8h40 sans que soit donnée aucune explication. J'ai vaguement entendu par les haut-parleurs du quai que, finalement, ce dernier allait arriver en gare. En sollicitant un agent de quai, j'ai enfin pu apprendre la cause de ces retards et changements : un déraillement. Ne serait-il pas possible en de telles circonstances que la SNCB envoie en express un train depuis Bruxelles ? En outre pourriez-vous demander à la SNCB d'améliorer la qualité de sa communication vers les voyageurs ? Cela dissuaderait peut-être ses clients de retourner vers l'utilisation de leur véhicule.

07.04 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Des retards pouvant atteindre la demi-heure sont toujours le fait d'incidents de diverses natures. Lors de la gestion de ceux-ci, la priorité est toujours accordée aux voyageurs à destination de Bruxelles-National. Une solution est recherchée aussi vite que possible via un transfert vers un autre train ou via un service de bus. Cela n'empêche pas que, dans certaines circonstances, une solution ne peut être trouvée immédiatement. Si les voyageurs à destination de Bruxelles-National encourent un retard important, ils peuvent bénéficier du régime compensatoire élaboré dans le cadre de l'art. 47 du 3^{ème} contrat de gestion entre la SNCB et l'État.

Les statistiques du site « navetteurs.be » sont basées sur la communication volontaire d'expériences de voyage en train. Les clients non satisfaits communiquent leur expérience négative. Les clients satisfaits ne prennent pas cette peine. Cela donne dès lors une image tronquée de la situation. Les statistiques de ponctualité d'Infrabel sont basées sur un mesurage de tous les trains lors de leur arrivée en gare. La ponctualité sur la ligne 96 atteignait, en janvier 2008, un taux de 94,2% à l'arrivée à Bruxelles. Le retard moyen à l'arrivée à Bruxelles s'élevait à une minute vingt-deux secondes. Durant la pointe du matin, la ponctualité était de 85,9%, et le retard moyen par train de deux minutes quarante-six secondes.

Sur la ligne 124, la ponctualité à l'arrivée à Bruxelles a atteint un taux de 85,2%. Durant la pointe du matin, la ponctualité affiche un taux de 80,2%. Pour l'ensemble du réseau, en janvier 2008, il est de 90,7%.

Pour toutes ces questions de ponctualité concernant l'année 2007, on peut consulter le site www.infrabel.be et un nouvel indicateur de ponctualité sera synthétisé lors du nouveau contrat de gestion.

Le 25 février 2008, le train ICF 1708 à destination de Liège a quitté Braine-le-Comte avec 77 minutes de retard à cause d'un accident.

En cas de problème, la SNCB met en œuvre tout ce qui est possible pour organiser des navettes.

L'information et la communication sont un souci essentiel à la SNCB. J'ai commandé une étude qui traitera aussi de la gestion de la communication à la SNCB.

07.05 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Il me semble important qu'un effort soit consenti dans le secteur de la communication. Il y va de la crédibilité de la SNCB.

07.06 Olivier Chastel (MR) : J'ai tendance à faire davantage confiance aux statistiques du site www.navetteur.be qu'aux statistiques officielles données par la SNCB !

L'incident est clos.

08 Question de M. Jan Mortelmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les nuisances sonores causées à Turnhout par la mise en marche et le préchauffage des trains" (n° 2161)

08.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : À Turnhout, l'animation de quartier *De Gulden Vellekens* a entrepris une nouvelle fois de collecter des signatures pour dénoncer les nuisances générées par la mise en route et le préchauffage des moteurs des trains à proximité de la *Hollandsestraat*. Elle se plaint également de la communication de la SNCB qui ne réagit pas. Par le passé, le ministre Tuybens avait indiqué dans cette commission qu'il était possible de déplacer les trains de 200 à 300 mètres, ce que suggère également l'animation de quartier.

Quelles mesures sont prises pour limiter autant que possible les nuisances ? Qu'en est-il de la proposition formulée par l'animation de quartier ? Que peut faire la SNCB pour améliorer sa communication ?

08.02 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais) : A la suite des plaintes qui ont été évoquées, la SNCB a procédé à une enquête de quartier à Turnhout. Elle s'est concertée avec les riverains et a écouté leurs suggestions. Il en est résulté un aménagement de la réglementation qui est suivi d'effet depuis le 25 février.

08.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Je croyais que la solution avait été trouvée, à savoir le déplacement vers l'arrière des motrices dont le moteur est en phase de préchauffage. Espérons que la nouvelle réglementation aura permis de résoudre définitivement le problème.

L'incident est clos.

09 Question de M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le retard dans le paiement de factures par le département des Entreprises publiques" (n° 2204)

09.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Dans le cadre du paiement tardif des factures par les entreprises publiques, je voudrais demander à la ministre quel était le montant total des factures en souffrance au 31 décembre 2007 et au 31 janvier 2008. Combien de factures les entreprises ont-elles payées tardivement au cours de la période de janvier 2007 à janvier 2008 et quelle a été la durée moyenne du dépassement des délais de paiement ? Quel montant représentent chaque mois les factures payées tardivement ? Combien de temps en moyenne un créancier a-t-il dû attendre le paiement de ses factures en 2007 ? Quels frais supplémentaires a entraîné l'absence du paiement de factures par les entreprises publiques ? Des créanciers ont-ils déjà procédé au recouvrement judiciaire de factures non contestées ? Pour quels montants ? Des jugements ont-ils déjà été prononcés contre l'État ? Pourquoi des factures ont-elles été payées en retard ? Quelles mesures le ministre a-t-il prises pour éviter les paiements tardifs ?

09.02 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais) : Je vais commencer par vous communiquer le solde total de

factures à honorer par les différentes entreprises publiques au 31 décembre 2007, étant entendu que ce montant comprend également les factures dont le délai de paiement n'était pas écoulé : le total s'élevait à près de 43 millions d'euros à La Poste, à 83 millions d'euros chez Belgacom, à 135 millions d'euros à la SNCB Holding, à 190 millions d'euros chez Infrabel et à 269 millions d'euros à la SNCB. Au 31 janvier 2008, les montants étaient de 13,5 millions d'euros à La Poste, de 95 millions d'euros chez Belgacom, de 140 millions d'euros à la SNCB Holding, de 143 millions d'euros chez Infrabel et de près de 253 millions d'euros à la SNCB, tous ces montants étant arrondis.

Sous ma tutelle, Belgacom a payé toutes les factures à temps. Je ne puis affirmer à ce jour que la SNCB a payé toutes ses factures à temps. Je communiquerai ces données ultérieurement par écrit.

Au cours du premier trimestre 2007, La Poste a réglé 20,2% de ses factures à temps et ce pourcentage a atteint 66,2% au cours du quatrième trimestre 2007. Le dépassement moyen des délais de paiement est passé de 26 à 18 jours au cours de cette même période. Belgacom a respecté tous les délais de paiement et il en va en principe de même pour la SNCB.

De janvier 2007 à janvier 2008, les surcoûts liés aux paiements tardifs pour La Poste s'élevaient à environ 600 euros. Belgacom a payé toutes les factures à temps. Je communiquerai par écrit les surcoûts mensuels dus aux paiements tardifs pour la SNCB. Au total, la SNCB-Holding a versé 140.940 euros supplémentaires et Infrabel, 171.722 euros. Le groupe SNCB a payé des surcoûts à concurrence d'environ 2.600 euros.

Aucune facture n'a été exigée par le biais d'une procédure judiciaire.

Les paiements tardifs de La Poste sont dus à des problèmes d'ordre administratif et organisationnel chez les fournisseurs et dans les services internes. Au sein de la SNCB, les retards sont dus uniquement à des différends ou à la réception tardive de factures. Au sein de La Poste, le projet *order to pay* a été lancé afin de raccourcir le délai de paiement grâce au traitement administratif automatisé des factures.

09.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!) : La ministre me prend quelque peu au dépourvu en annonçant tous ces chiffres. Je les examinerai en détail.

Il y a des différences d'une entreprise publique à l'autre. Belgacom a manifestement développé un système efficace pour que tous les paiements soient réalisés à temps, alors que des problèmes se posent dans les autres entreprises publiques. Il est important que les factures soient payées à temps pour éviter les surcoûts, mais aussi pour ne pas mettre les fournisseurs en difficulté.

09.04 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Je suis d'accord avec vous mais comme l'indique ma réponse, les entreprises publiques paient généralement leurs factures à temps.

L'incident est clos.

Le **président** : La question n° 2239 de M. Lavaux sur les futures rames automotrices du RER est transformée en question écrite.

10 Question de M. Olivier Chastel à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le bilan des investissements de la SNCB pour 2007" (n° 2255)

10.01 Olivier Chastel (MR) : A la lecture de l'arrêté royal du 14 décembre 2007 relatif au versement des moyens d'investissement non utilisés par le groupe SNCB sur le compte du Fonds des investissements ferroviaires, il apparaît que 134,1 millions d'euros des moyens d'investissement disponibles pour 2007 ne pourront ou n'ont pas été utilisés. Pour 2007, faut-il considérer que cette somme, qui représente 25 % des possibilités d'investissement, est perdue ?

Le rapport relatif à la gestion du Fonds d'investissements ferroviaires, qui devait être présenté au gouvernement par la SNCB pour le 31 janvier 2008, l'a-t-il été ? La gestion financière du groupe SNCB vous

semble-t-elle optimale ? La dotation de la SNCB doit-elle être revue ?

10.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Le rapport m'a été adressé le 30 janvier. Les investissements non exécutés en 2007 ne doivent pas être considérés comme perdus, puisqu'ils sont reportés et inclus dans le programme d'investissements 2008.

Le groupe SNCB gère les fonds « en bon père de famille » pour l'accomplissement de ses tâches de service public. Les fonds disponibles fin 2007 correspondent surtout à des dotations reçues et non encore dépensées, mais pour lesquelles sont pris des engagements futurs en investissements et en exploitation.

Les montants empruntés par la SNCB-Holding en faveur d'Infrabel correspondent à des accords pour le financement des travaux TGV et des projets d'investissements prioritaires.

Conformément au contrat de gestion, les dotations d'exploitation et d'investissement sont alignées sur le plan d'entreprise et le plan d'investissement pluriannuel.

10.03 Olivier Chastel (MR) : A force de reporter des investissements d'année en année, la situation perd en clarté ; il conviendrait d'organiser un audit financier.

L'incident est clos.

11 Question de M. Francis Van den Eynde à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le nombre d'affaires confiées au bureau d'avocats Uyttendaele, Gérard et associés" (n° 2297)

11.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Il est apparu que, sous la précédente législature, de très nombreux marchés publics ont été attribués au bureau d'avocats de M. Uyttendaele, le mari de la ministre Onkelinx. J'ai interrogé tous les ministres à ce propos. Des honoraires d'un montant global d'au moins 12 millions d'euros ont été versés dans ce cadre. Certains ministres ont toutefois refusé de répondre ou n'ont fourni qu'une réponse partielle. De nombreux autres dossiers étaient en outre pendants.

Le bureau d'avocats aurait mis au point un plan stratégique pour obtenir que des marchés publics lui soient aussi attribués par le nouveau gouvernement.

Quels montants d'honoraires ont été versés à ce bureau d'avocats dans le cadre de dossiers pendants depuis l'entrée en fonction de Mme Vervotte ? Combien de dossiers sont encore pendants aujourd'hui ? Mme Vervotte a-t-elle encore fait appel à ce bureau depuis son entrée en fonction ?

11.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Je n'ai encore jamais fait appel à ce cabinet d'avocats depuis que je dispose de compétences ministérielles.

11.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Il n'y a pas non plus de dossiers en cours de traitement ?

11.04 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Pas en ce qui me concerne.

L'incident est clos.

12 Questions jointes de

- **M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le projet Eurocaprail et l'opportunité de l'utilisation de trains pendulaires pour la liaison ferroviaire Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg" (n° 2300)**

- **M. André Perpète à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le projet de mise en service de trains pendulaires sur la ligne Bruxelles-Luxembourg" (n° 2343)**

- **Mme Kattrin Jadin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la circulation de trains pendulaires sur la ligne Bruxelles-Luxembourg" (n° 2464)**

12.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Renforcer la ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg devrait constituer une priorité pour la SNCB afin de compenser l'augmentation du temps de parcours sur cette ligne

et de mettre en place une liaison rapide, efficace et peu polluante entre les deux capitales de l'Europe.

Le projet Eurocaprail a été soutenu par les Verts et un plan de financement avait été mis au point par le ministre régional Daras, à l'époque de la coalition arc-en-ciel. Mais il semble que cette piste ne soit plus soutenue ni par la Région wallonne, ni par la SNCB.

La SNCF travaille à la mise sur pied d'un Thalys Bruxelles-Strasbourg qui permettrait aux eurodéputés de faire, en 3 h 30, la navette via Paris. La rame serait affrétée par le Parlement européen et réservée aux fonctionnaires européens et aux eurodéputés. Si ce projet aboutit, nous aurions loupé une belle opportunité de renforcement de l'offre de trains en Belgique.

Parallèlement, une autre idée a été ressortie des cartons, celle de trains pendulaires qui, pour un coût limité et rapidement, pourraient diminuer le temps de transport sur cette même ligne grâce à leurs performances dans les courbes, nombreuses entre Bruxelles et le Grand-Duché. Dès la fin des années 1980, Ecolo a défendu le train pendulaire comme alternative au TGV et se réjouit que cette hypothèse soit remise sur la table.

Il faut cependant s'assurer qu'il ne s'agit pas d'un effet d'annonce supplémentaire et que ce projet voie le jour.

Confirmez-vous les contacts avec la SNCF pour la mise en place d'un TGV Bruxelles-Paris-Strasbourg ? Cela signifie-t-il que le projet Eurocaprail est définitivement abandonné par la SNCB ? Si oui, pourquoi ?

L'utilisation de trains pendulaires sur la ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg est-elle effectivement étudiée ? Quel est le degré de probabilité qu'elle aboutisse et dans quels délais ? Confirmez-vous l'échéance de janvier 2010 annoncée dans la presse ? L'utilisation de trains pendulaires est-elle envisagée sur d'autres lignes ?

12.02 André Perpète (PS) : Comme s'en faisait écho la presse, il semble que la SNCB soit intéressée par un partenariat qui permettrait d'ici 2010 la mise en place de trains pendulaires sur la ligne 161-162. Ces nouvelles machines permettraient un gain de temps de vingt minutes, la ligne étant ensuite prolongée vers Strasbourg et Bâle.

Cette nouvelle technologie serait disponible dès 2010. Il semble que cela signifie une mise au placard du projet Eurocaprail. La solution que privilégie la SNCB ne serait pas aussi coûteuse que le projet Eurocaprail. De plus, pour limiter les coûts de ces trains pendulaires, la SNCB pourrait s'orienter vers un partenariat avec le Grand-Duché de Luxembourg, la France et peut-être aussi la Suisse.

Je me permets d'insister sur l'importance de ce dossier car, aujourd'hui, il faut plus de temps pour faire Arlon-Bruxelles que dans les années soixante !

Quand on connaît l'importance de cette ligne, pensez-vous que la SNCB va réellement soutenir le projet de mise en service de trains pendulaires en 2010 ? Disposez-vous déjà de chiffres quant aux investissements et aménagements à réaliser ? Pensez-vous qu'un délai d'à peine deux ans soit suffisant pour réaliser les travaux et aménagements nécessaires ?

Des discussions avec vos homologues luxembourgeois, suisses et français ont-elles eu lieu ou sont-elles envisagées sur ce projet ?

12.03 Kattrin Jadin (MR) : J'aimerais également interroger la ministre sur l'opportunité de mettre en circulation des trains pendulaires sur la ligne Bruxelles-Luxembourg. Pourquoi ne pas l'étendre aux autres régions frontalières qui connaissent un important dénivelé ?

Le constructeur Alstom s'est dit prêt à aider la SNCB pour la réalisation des études techniques liées à la circulation des pendulaires. L'idée d'un pendulaire n'est pas neuve, puisque l'opportunité d'un tel projet avait déjà été étudiée en 1991.

Confirmez-vous l'intérêt de la SNCB de développer le pendulaire sur la ligne Bruxelles-Luxembourg, puis pour des liaisons entre Liège et Aix-la-Chapelle, qui présentent la même constitution de dénivellement ? Si oui, qu'en est-il des investissements à consentir par les pouvoirs publics et des délais impartis ? La date de 2010 est-elle correcte pour la mise en fonction du pendulaire ?

12.04 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : La SNCF a contacté les eurodéputés pour envisager un train charter entre Bruxelles et Strasbourg pour les sessions parlementaires pendant la présidence française de l'Union européenne. Pour réaliser ce charter, la SNCF a fait appel au parc de rames Thalys.

Les discussions sur le contrat sont toujours en cours. Ce train ne serait pas accessible à la clientèle normale. Dans le projet Eurocaprail, la SNCB, la CFL et la SNCF étaient impliquées. Ce projet qui envisageait la mise en service d'un tronçon à 300 km/heure dans les Ardennes n'a pas pu être mené à bien sur la base de résultats financiers insuffisants, sachant qu'un tel projet doit être rentable sans support externe.

La SNCB ne pouvant supporter seule les risques d'un tel projet, des contacts avec d'autres parties n'ont pas été poursuivis. La SNCB a étudié plusieurs variantes pour améliorer la vitesse sur les lignes 161 et 162 et a opté pour l'amélioration de l'infrastructure actuelle.

Quatre options sont à prendre en compte ici : l'utilisation d'un matériel classique apte, la prolongation du TGV Strasbourg-Luxembourg jusqu'à Bruxelles, la prolongation des trains IC suisses de Bâle vers Luxembourg et Bruxelles et la prolongation de trains pendulaires CFF vers la Belgique via Strasbourg, Luxembourg et Bruxelles.

Parallèlement, la SNCB a rencontré les partenaires potentiels (CLF, SNCF et CFF) sur le sujet. Au terme des études techniques, il devrait être possible d'évaluer la faisabilité des différentes variantes.

Les aménagements et investissements planifiés répondront aux trois premières options. Pour l'utilisation des trains pendulaires, les adaptations nécessaires seront étudiées dans un groupe de travail commun SNCB-Infrabel. Il est trop tôt pour fixer une date de mise en service, mais la SNCB veut se positionner comme acteur de référence sur cet axe avant la libéralisation du trafic des passagers au niveau international.

Les trains pendulaires ne sont justifiés que sur une infrastructure sinueuse, avec une clientèle suffisante et commercialement intéressante. Il faut un nombre limité d'arrêts et des distances suffisantes pour circuler à la vitesse maximale.

À part l'axe Bruxelles-Namur-Luxembourg, il n'y a donc pas d'autre axe sur lequel des trains pendulaires soient envisagés pour le moment.

12.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Il devient urgent de trouver une solution pour cette ligne capitale. On a abandonné le projet Eurocaprail. La SNCF envisage une solution qui ne serait pas ouverte au grand public ; ce n'est pas satisfaisant, même si je préfère que les eurodéputés prennent le TGV plutôt que leur voiture ou l'avion.

Le train pendulaire qu'ECOLO avait proposé nous semble une bonne hypothèse. Je vous demanderai d'activer les choses pour que les réponses arrivent rapidement. Ce sont des investissements lourds, ils ne doivent donc pas être réalisés à la légère. Mais pendant qu'on étudie des hypothèses, il n'y a pas de solutions. Or, elles sont urgentes vu la concurrence et le caractère stratégique de cet axe.

12.06 André Perpète (PS) : Merci pour votre réponse et pour votre visite d'hier dans le Sud-Luxembourg,

pour mieux vous rendre compte des réalités locales. Bien entendu, pour les trains pendulaires, nous visons la ligne 161-162 Luxembourg-Bruxelles. Il y a une partie très sinueuse, où les trains pendulaires pourraient attendre des vitesses supérieures. Je suis heureux de voir que des études sont envisagées et que des partenariats ou des contacts sont établis avec d'autres opérateurs ferroviaires des pays concernés.

12.07 Katrin Jadin (MR) : J'entends que des investissements devront être réalisés sur la ligne Bruxelles-Luxembourg qui est d'une grande importance stratégique. Les pendulaires peuvent constituer une réponse adéquate au trajet Bruxelles-Luxembourg voire Strasbourg.

À ce jour, une seule ligne est concernée par ce train pendulaire. Il y a aussi la ligne Liège-Cologne qui se développe et possède des caractéristiques semblables.

L'incident est clos.

13 Question de M. Bruno Stevenheydens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la lutte contre les vols de cuivre au détriment des chemins de fer" (n° 2325)

13.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : Le nombre de vols de cuivre au préjudice des chemins de fer a considérablement augmenté depuis 2005. Pas moins de 252 kilomètres de câbles ont été volés en deux ans. Le 22 octobre 2007, une concertation s'est tenue à ce sujet entre le secrétaire d'État aux Entreprises publiques, le ministre de l'Intérieur, la SNCB et Infrabel. La SNCB a ensuite été dotée d'un coordinateur pour assurer le suivi des vols. Des mesures de sécurité avaient également été annoncées.

Le nombre de vols a-t-il augmenté ou diminué au cours du dernier trimestre de 2007 ? La collaboration entre les différentes instances a-t-elle produit des effets ?

13.02 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais) : Le nombre de vols de cuivre en 2007 présente une courbe singulière. Une augmentation frappante a été enregistrée entre janvier et septembre et elle a été suivie d'un recul tout aussi frappant dans les mois suivants. Ce recul pourrait résulter de la collaboration renforcée entre tous les acteurs concernés et d'une vigilance accrue au sein de la SNCB. Tant que le prix du cuivre restera à son niveau actuel, de nouveaux vols seront à déplorer. Il faudra donc rester vigilant.

Le nouveau plan d'action Sécurité prévoit 10 millions d'euros pour couvrir des mesures destinées à accroître la sécurité. Une partie de ces moyens pourrait être destinée à la lutte contre les vols de cuivre. Toute initiative doit bien évidemment émaner de la SNCB.

13.03 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : La ministre a-t-elle connaissance de recommandations formulées par le groupe de travail institué l'an dernier ?

13.04 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais) : Non. Je vais faire examiner la question.

L'incident est clos.

14 Question de M. Bruno Stevenheydens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les projets relatifs à la construction d'une nouvelle liaison ferroviaire, le long de l'Expresweg (N49-E34), entre le port du pays de Waas et les ports de Gand et de Zeebrugge" (n° 2326)

14.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : Le plan stratégique pour le développement du port d'Anvers, le plan MER, est en pleine phase de préparation. Divers projets d'expansion prévoient l'aménagement d'une ligne ferroviaire portuaire entre le *Waaslandhaven* via Gand vers Zeebrugge, le long de la voie express N49. Ce scénario n'est pas nouveau mais il ne figure ni dans l'actuel plan de secteur ni dans le plan d'exécution spatial *Waaslandhaven I*. La suggestion de mettre en place cette ligne ferroviaire portuaire a été présentée en mars 2007 aux états-généraux de la mobilité de Flandre occidentale. Le plan n'avait toutefois pas séduit M. Tuybens, alors secrétaire d'État, qui estimait que l'infrastructure actuelle pour le transport de marchandises n'offrait pas suffisamment de possibilités.

Qu'en pense la ministre ?

14.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Le projet de ligne ferroviaire le long de la voie rapide fait partie du plan structurel flamand d'aménagement du territoire. Infrabel fait en sorte que la zone concernée soit réservée à cet effet. Le gouvernement flamand ne m'a pas encore approchée à ce propos.

Le projet n'est cependant pas compris dans le programme d'investissements d'Infrabel, ce dernier accordant actuellement une priorité plus élevée à la mise à quatre voies de la liaison Bruxelles-Gand et à l'adaptation de la ligne Gand-Anvers. La courbe de Gand, qui sera normalement mise en service le 6 avril 2008, permettra aux trains venant de la rive gauche de l'Escaut à Anvers de se diriger directement vers Gand en évitant le détour par Zwijndrecht. Une solution reposant sur l'aménagement de voies d'évitement rapides, et visant à encore augmenter la capacité, est actuellement à l'étude. Ces investissements devraient influencer positivement sur le transport ferroviaire, qu'il s'agisse de passagers ou de marchandises.

14.03 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : Je demande instamment à la ministre de se concerter le plus rapidement possible avec le gouvernement flamand concernant ce dossier. Les administrations communales s'interrogent à ce sujet mais ignorent à quelle administration elles doivent s'adresser. Il faut une communication claire.

L'incident est clos.

15 Question de M. Philippe Henry à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la réouverture de la gare de Chaudfontaine" (n° 2375)

15.01 Philippe Henry (Ecolo-Groen!) : La gare de Chaudfontaine est malheureusement fermée depuis quelques années. Le bâtiment est classé et a été transformé en espace culturel. Or, il semblerait qu'une réouverture de cette gare soit envisagée, ce qui me paraît très positif.

Confirmez-vous cette information ? Si oui, selon quelle échéance l'ouverture est-elle programmée ? La SNCB prévoit-elle d'augmenter l'offre de mobilité sur la ligne entre Liège et Verviers ? Des parkings destinés aux vélos sont-ils prévus ? Quid des aménagements en termes d'offre de stationnement ? Des contacts sont-ils en cours avec les TEC aux fins d'une éventuelle adaptation de l'offre de bus ? Enfin, la réaffectation des quais prendra-t-elle en compte les personnes à mobilité réduite ?

15.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : La réouverture de la gare de Chaudfontaine n'est pas planifiée.

L'optimisation de l'offre des transports et l'amélioration des connexions multimodales dans la zone de Liège feront l'objet d'un examen approfondi qui tiendra compte, entre autres, des modifications de la demande dues à l'évolution du marché du travail et de la distribution spatiale de l'habitat.

15.03 Philippe Henry (Ecolo-Groen!) : Beaucoup de gares ont été fermées dans la région, ce qui provoque beaucoup de difficulté pour prendre le train en amont de Liège.

Quand l'examen approfondi sur la zone de Liège sera-t-il achevé ?

15.04 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Je l'ignore. Je vous répondrai plus tard.

15.05 Philippe Henry (Ecolo-Groen!) : Il serait très intéressant de pouvoir participer à ce débat, je pense particulièrement aux communes concernées.

L'incident est clos.

16 Questions jointes de

- **M. Robert Van de Velde à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la déduction des intérêts notionnels par les entreprises publiques" (n° 2394)**

- **M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'utilisation de la déduction des intérêts notionnels par les entreprises publiques" (n° 2722)**

Le **président** : M. Van de Velde est absent.

16.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Nous essayons vainement d'obtenir du ministre des Finances des informations claires relatives à la façon dont fonctionne le mécanisme des intérêts notionnels. Dès lors, nous en sommes réduits à travailler par coups de sonde.

Les entreprises publiques - La Poste, la SNCB ou Belgacom - ont-elles eu recours lors des derniers exercices fiscaux au mécanisme des intérêts notionnels ? Quel gain fiscal en résulta-t-il ? Ce gain fiscal correspond-il à de nouveaux investissements réalisés en vue d'une amélioration de la qualité du service fourni ou rendu aux usagers ou a-t-il permis la création d'emplois nouveaux ?

Au regard de l'utilisation faite des intérêts notionnels par des entreprises publiques, quel est votre regard critique sur cette mesure ? Ne conviendrait-il pas de conditionner le bénéfice de cet avantage à la création ou au maintien de l'emploi ? Cette aide publique indirecte ne devrait-elle pas être plus ciblée ou conditionnée par des objectifs à atteindre ?

16.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Il va de soi que nous avons examiné cette question pour les entreprises publiques. Mais je voudrais dire que dans toutes ces entreprises publiques, nous avons des partenaires privés qui y sont très attentifs aussi.

Comme toute entreprise assujettie à l'impôt des sociétés, La Poste, Belgacom, la holding SNCB et la SNCB peuvent déduire des intérêts notionnels de leur montant imposable de base. Les possibilités varient d'une entreprise à l'autre.

Pour 2006, La Poste a ainsi réalisé une économie de 8,5 millions d'euros. Pour la Holding SNCB et la SNCB, l'incidence de la déduction des intérêts notionnels est, en revanche, nulle. Infrabel n'étant pas assujettie à l'impôt des sociétés mais à l'impôt des personnes morales, elle ne tire aucun avantage en la matière. Pour le Groupe SNCB, l'économie est de 1,4 million d'euros. Belgacom ne bénéficie pas de l'application de la déductibilité des intérêts notionnels parce qu'elle tombe sous l'application des règles en matière de fonds propres.

(*En français*) Quelques sociétés de droit privé appartenant au groupe Belgacom ont pu faire usage de cette mesure, tout comme leurs concurrents.

La Poste a investi des montants de 150 millions et 98 millions d'euros en 2007 et 2006 respectivement en immobilisations corporelles et incorporelles. Pour financer ces investissements, elle doit enregistrer des résultats positifs. Il est normal que les entreprises publiques fassent usage, dans les limites prévues par la loi, de la déduction des intérêts notionnels.

(*En néerlandais*) Pour le surplus, je me réfère aux récentes décisions du gouvernement concernant la déduction des intérêts notionnels qui vaut pour les entreprises publiques au même titre que pour d'autres entreprises.

16.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Madame la ministre, vous affirmez que Belgacom n'a pas bénéficié de la mesure, contrairement aux sociétés privées liées à Belgacom. Si vous ne pouvez nous fournir de chiffres, cela pose un problème de transparence et de capacité de contrôle de notre Parlement.

16.04 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Je ne pense pas : je connais tous les chiffres et je ne vois aucun problème de transparence. Je dois vérifier si je suis compétente pour vous fournir ces informations.

16.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Je suis déçu de ne pas obtenir cette information qui permettrait d'évaluer l'impact de cette mesure.

Si les entreprises publiques ont des partenaires privés qui demandent des retours sur investissements, comment conserver un service correct à la population avec une éthique de service public ?

Est-il normal de récompenser les mesures de restructuration prises par La Poste, problématiques en termes de service au public, par des mesures fiscales qui lui permettent de réaliser un boni ?

C'est d'ailleurs le sens de l'amendement que nous avons déposé à l'époque à la loi sur les intérêts notionnels. Il nous semble que les entreprises publiques doivent pouvoir fonctionner selon des critères différents du secteur privé pur.

16.06 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Lorsque des partenaires privés font partie de l'actionnariat d'entreprises publiques, l'égalité de traitement ne va pas de soi. Belgacom et La Poste se trouvent dans cette situation. Il est donc indispensable de nuancer quelque peu le débat sur l'égalité ou l'absence d'égalité de traitement.

16.07 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : L'un des enjeux vise à faire comprendre aux investisseurs privés intéressés par ces entreprises publiques qu'il s'agit d'un secteur de service au public dont les critères de fonctionnement diffèrent de ceux en vigueur dans le leur. Je ne dis pas qu'il faudrait viser un équilibre budgétaire, que ce soit dans le secteur public pur ou dans le semi-public. Seulement, le domaine postal sous-entend un système de livraison de courrier cinq fois par semaine. Vous me direz que si l'on supprime certains bureaux de poste pour obtenir plus de gains, c'est la logique du privé. Or, il s'agit d'un service public qui est fortement co-financé par l'État.

16.08 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Les négociations sur le contrat de gestion et le coût sont une chose, tout ce qui concerne la bonne gestion d'une entreprise en est une autre. Il faut éviter toute confusion entre les deux.

Le **président** : Chaque entreprise publique est liée au gouvernement par une loi spécifique, qui s'écarte parfois très largement de la loi de 1991. Il faut donc aller voir dans les clauses relatives aux relations qui se trouvent dans ces lois. Des accords ont été conclus lors de la création de ces entreprises publiques qui ne dépendent pas toutes de la loi de 1991.

16.09 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Une entreprise comme Electrabel a réalisé, grâce aux intérêts notionnels, un bénéfice substantiel. Si elle avait décidé de procéder à des restructurations de personnel et à une diminution de l'emploi, elle aurait pu, malgré tout obtenir ce bénéfice des intérêts notionnels. Pour nous, c'est là que se situe le problème : La Poste diminue son réseau pour des raisons budgétaires et bénéficie néanmoins des intérêts notionnels. Je mets en cause la loi elle-même. Ce n'est peut-être pas à la ministre des Entreprises publiques que je dois m'adresser mais au ministre des Finances. Toutefois vous faites partie du gouvernement qui a toujours la possibilité de corriger la loi.

L'incident est clos.

17 Question de Mme Colette Burgeon à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la rénovation des gares de Binche, La Louvière et Leval" (n° 2395)

17.01 Colette Burgeon (PS) : Si vous venez visiter les gares de Binche, La Louvière et Leval-Trahegnies, vous verrez qu'elles sont dans un état lamentable. Les quais sont détériorés, les vitres sont brisées, les toilettes sont inaccessibles, etc. Comment voulez-vous attirer des voyageurs dans de telles conditions? C'est sans parler du vieux matériel qui relie Binche-La Louvière à Bruxelles! Existe-t-il un plan de réhabilitation des gares de la région du Centre ainsi que du matériel roulant?

17.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Il n'existe actuellement pas de projet de rénovation de la gare de Binche. Seule une partie est utilisée par le groupe SNCB. Un projet d'installation d'une bibliothèque dans la partie inoccupée par les services ferroviaires a été envisagé. Pour Leval, il s'agit d'un point d'arrêt. Des travaux de modernisation des quais et des abris ont été réalisés en 2005. L'ancien bâtiment de la gare ainsi que le hangar à marchandises ont été loués à un tiers. Pour La Louvière Sud, il n'y a aucun bâtiment de gare. Seule une adaptation du parking et de la gare d'autobus est prévue à terme. Pour ce qui est de La Louvière Centre, un budget sera dégagé pour rénover le bâtiment voyageurs. Un avant-projet datant de 2003 doit être réactualisé. Sauf imprévus, les travaux pourraient commencer en 2009. En ce qui concerne le matériel roulant, un vaste programme d'acquisition de nouveau matériel est actuellement en cours au sein du

groupe SNCB.

17.03 Colette Burgeon (PS) : Au niveau de l'acquisition du nouveau matériel roulant, sera-t-il destiné à cette ligne ou hériterons-nous de l'autre matériel roulant tandis que le nouveau matériel sera affecté à d'autres lignes? Nous avons l'impression de récupérer les vieilles machines. Les usagers voyagent dans l'inconfort. Il serait judicieux de pouvoir au moins disposer de matériel au top. Cela donnerait moins envie aux navetteurs de les abîmer.

17.04 Inge Vervotte, ministre (en français) : Je ne peux tout vous préciser, mais il s'agira normalement d'un "doorstroming"!

(En néerlandais) Quoi qu'il en soit, le matériel sera amélioré, soit par la mise en service de nouveau matériel, soit par le passage à un matériel de meilleure qualité.

L'incident est clos.

18 Question de M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les passages à niveau et les 'voies lentes' (n° 2702)

18.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!) : Infrabel souhaite supprimer tous les passages à niveau de catégorie 3 et 4 ou améliorer leur sécurité. Une sécurisation supplémentaire est évidemment une bonne chose mais il est manifestement moins onéreux de supprimer des passages à niveau que de les moderniser. Un certain nombre de « voies lentes » risquent ainsi d'être coupées à la circulation. De telles voies revêtent une grande importance comme patrimoine historique, comme support de petits éléments paysagers permettant d'éviter l'érosion ou les inondations, comme axe de circulation de rechange pour le trafic lent et comme atout récréatif. Les voies lentes ne pourront subsister que si elles restent accessibles.

Quelle est la politique d'Infrabel en ce qui concerne les voies lentes ? Quels sont les critères retenus lors de la décision de supprimer des passages à niveau ? Combien de passages à niveau ont été supprimés au cours des cinq dernières années et combien de voies lentes ont ainsi été coupées ? Infrabel se concerta-t-il avec les autorités locales et provinciales ? La ministre prendra-t-elle des mesures pour garantir le maintien des voies lentes ?

18.02 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais) : Infrabel souhaite réduire le nombre de passages à niveau de catégorie 3 et 4 sur les lignes ferroviaires où la vitesse minimale est de 70 km/h. L'ensemble des passages à niveau concernés a été visité en collaboration avec le SPF Mobilité. Il a été décidé de supprimer tous les passages à niveau de catégorie 4 et de conserver uniquement les passages à niveau de catégorie 3 qui ne servent qu'aux piétons ou aux cyclistes.

Là où cela s'avère possible, les passages à niveau seront supprimés. Les passages à niveau constituent toujours un point dangereux, parce que la sécurité ne dépend pas uniquement du bon fonctionnement de la signalisation mais également du comportement des usagers de la route.

Sur un total de 126 passages à niveau, 30 de troisième catégorie seront maintenus, 33 seront revalorisés et 63 seront supprimés. La suppression d'un passage à niveau requiert l'autorisation des autorités locales et du gestionnaire de voirie. Il s'ensuit une enquête publique, au cours de laquelle la population peut formuler ses éventuelles objections. Tant les communes que les gestionnaires de voirie et les usagers de la route sont donc consultés avant qu'un passage à niveau soit supprimé. Enfin, la suppression d'un passage à niveau est réglée par voie d'arrêté royal.

Personnellement, j'accorde une importance particulière à la concertation avec les autorités locales et à l'adhésion de la population mais les procédures de concertation sont parfois très complexes. Je partage toutefois les préoccupations de M. Van Hecke.

18.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!) : Cette réponse témoigne de l'engagement du ministre. Les procédures d'enquête publique sont suivies mais les autorités locales sont-elles vraiment associées à la démarche ? Dans le cadre de la politique menée, il conviendrait de prévoir une concertation avec les autres autorités. Il serait dommage que la suppression de passages à niveau mette fin à quelques beaux projets. La

sécurité est certes importante mais je crains que la suppression de voies lentes soit définitive. Une concertation doit être organisée à ce sujet.

18.04 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Une concertation est menée mais je reconnais que le processus pourrait être amélioré. La collaboration avec les autorités locales peut encore être renforcée et j'en fais d'ailleurs un point de départ des négociations menées avec la SNCB à propos du nouveau contrat de gestion. Dans le cadre de la structure actuelle de la SNCB, le citoyen éprouve parfois des difficultés à déterminer à qui il peut adresser ses questions ou ses plaintes. Cet aspect fait actuellement l'objet d'une étude.

L'incident est clos.

19 Question de M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'applicabilité du système des bonus au personnel des entreprises publiques" (n° 2474)

19.01 François Bellot (MR) : Depuis début janvier, les entreprises peuvent octroyer des bonus à leurs employés.

Le personnel des entreprises publiques, exclu de la loi du 5 décembre 1968, est-il exclu de ce système et y existe-t-il une alternative ?

Il semblerait que certains membres du personnel bénéficient de *stock-options* ; n'est-ce pas contraire aux règles susmentionnées ?

19.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Le nouveau système de bonus n'est pas applicable au personnel statutaire et contractuel des entreprises publiques. Dans l'état actuel des textes, il n'existe aucune alternative.

Mes services étudient la possibilité d'étendre ce régime aux entreprises publiques dans la mesure où une inégalité de traitement est constatée.

La question des *stock-options* est réglée par la loi du 26 mars 1999 qui n'exclut pas les entreprises autonomes de son champ d'application.

19.03 François Bellot (MR) : La loi que nous avons votée dit que le personnel doit avoir un accès égal aux avantages. Il faudrait examiner la situation en fonction de l'évolution du caractère d'entreprise publique autonome.

19.04 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Il y a effectivement une inégalité à résoudre.

L'incident est clos.

20 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la surpopulation des trains de 18h59 sur la ligne Bruxelles-Quévry" (n° 2521)

20.01 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Faisant suite à ma question du 25 février 2008 concernant le train de 15h05 sur la ligne Bruxelles Quévry, je viens vous interpellier au sujet de la capacité du train de 18 h 59 sur la même ligne.

Les trois wagons mis à disposition des voyageurs se retrouvent bondés chaque soir !
En attendant la mise en circulation des nouvelles voitures, ne serait-il pas possible d'ajouter un wagon ?

Président: M. André Perpète.

20.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Concernant le train de 15 h 05, je vous revoie à ma réponse du 25 février.

Concernant le train de 18 h 59, il est effectivement bien occupé jusqu'à Hal. La SNCB va examiner la situation.

L'incident est clos.

21 Questions jointes de

- **M. Jan Jambon à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la fermeture prévue du bureau de poste situé De Bist à Ekeren - Sint-Mariaburg" (n° 2527)**

- **M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la fermeture du bureau de poste situé De Bist à Ekeren" (n° 2774)**

21.01 Jan Jambon (CD&V - N-VA) : Chaque bureau de poste qui est fermé doit être remplacé par un Point Poste. Loin de moi l'idée de démolir ce système, mais il est perfectible à certains égards. Le bureau de poste situé De Bist à Ekeren fonctionne bien, mais il sera fermé prochainement. Les habitants du quartier Sint-Mariaburg pourront alors effectuer les opérations simples dans un Point Poste mais, pour la plupart de leurs opérations postales, ils devront se rendre au bureau de poste d'Ekeren-Centrum, où il n'y a guère de possibilités de parking. Les associations de quartier, qui ont déjà interrogé La Poste et le médiateur sur les raisons de la fermeture, n'ont pas encore obtenu de réponse précise et motivée.

Pourquoi a-t-on décidé de fermer le bureau de poste Ekeren-De Bist ? Depuis janvier 2007, combien de bureaux de poste ont-ils été fermés et remplacés par des Points Poste dans la région ? Quels bureaux seront fermés et remplacés en 2008 ?

Président : M. François Bellot.

21.02 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : Le problème ne réside pas, en effet, dans la fermeture d'un bureau mais plutôt dans le choix du bureau Ekeren-De Bist. En effet, ce dernier est nettement plus accessible que celui d'Ekeren-Centrum. La ministre peut-elle justifier le choix de fermer le bureau d'Ekeren-De Bist plutôt que celui d'Ekeren-Centrum ? Selon quels critères La Poste décide-t-elle de fermer tel ou tel bureau ?

21.03 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais) : Il a été opté pour le maintien du bureau d'Ekeren centre dans la mesure où il occupe une situation centrale et où il s'agit du bureau comptabilisant le plus grand nombre de contacts client. L'infrastructure dont dispose ce bureau permet en outre de prendre en charge toutes les activités du bureau De Bist. Le contraire ne serait pas possible sans procéder à d'importants investissements au niveau des infrastructures. Enfin, il a également été tenu compte de la répartition géographique des Points Poste. Ekeren centre permet dans ce cadre de mieux couvrir le terrain.

En 2007, les bureaux de Ekeren-Donk et Kalmthout-Heide ont été fermés dans la région et remplacés par un Point Poste. En 2008, il sera procédé à la fermeture des bureaux de Ekeren-De Bist, Putte-Kapellen, Brasschaat-Kaart, Brasschaat-Maria-ter-Heide et Brasschaat-Driehoek. A Brasschaat et Ekeren, la procédure de sélection pour les Points Poste est terminée. La procédure est encore en cours pour les bureaux de Putte et Hoevenen.

21.04 Jan Jambon (CD&V - N-VA) : Si, sur le papier, il semble peut-être y avoir de bonnes raisons de fermer Ekeren-De Bist, dans la pratique, toutefois, ce bureau est nettement plus convivial. Il me paraît également plus facile de trouver des candidats pour un Point Poste au centre.

21.05 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais) : D'après les informations dont je dispose, le nombre de contacts-clients est le plus élevé au centre. Et il n'était pas plus simple de trouver des candidats pour l'ouverture d'un Point Poste. L'ensemble des critères intervient bien sûr dans la décision.

21.06 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : J'aimerais connaître les chiffres relatifs aux contacts-clients. À Ekeren, en effet, l'on est convaincu que le bureau de De Bist est le plus convivial et le mieux situé - le conseil de district s'est d'ailleurs déjà prononcé dans ce sens aussi. Le point de vue local s'oppose donc diamétralement aux arguments de La Poste.

21.07 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Je suis pour la transparence. Je veillerai à ce qu'une concertation soit organisée sur ce dossier, afin que la clarté soit faite à propos de la différence de perception entre les acteurs de terrain et nos données.

L'incident est clos.

22 Question de Mme Katrien Schryvers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les mesures de sécurité à prendre dans le 'tunnel des trains' sur la ligne à grande vitesse en bordure de l'E19 et à la hauteur de Brasschaat, Schoten, Brecht" (n° 2546)

22.01 Katrien Schryvers (CD&V - N-VA) : La sécurité des tunnels ferroviaires relève normalement de la responsabilité d'Infrabel. Cette sécurité est-elle effectivement garantie si un accident grave devait se produire dans le tunnel du TGV longeant la E19 à hauteur de Schoten et Brecht. Les services d'incendie et de police de ces communes ont en tout état de cause des doutes à ce sujet. Quelle est la répartition des tâches et comment sera organisée la communication à ce sujet ? L'endroit est-il suffisamment accessible ? Il serait préférable d'être préparé à toutes les éventualités et de prendre donc toutes les mesures utiles avant que les trains ne commencent à circuler.

22.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Conformément à la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire et à la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure est chargé d'élaborer un plan interne d'urgence et d'intervention qui coordonne les procédures d'urgence avec toutes les sociétés de chemins de fer qui utilisent son infrastructure.

Le plan interne d'urgence et d'intervention d'Infrabel s'applique également aux lignes à grande vitesse, ainsi qu'au pertuis du Peerdsbos.

Il s'agit d'un pertuis avec un mur qui ouvre sur la E 19 et qui s'apparente plutôt à une construction avec une structure de toit qu'à un tunnel. Le passage d'un train dans ce pertuis s'effectue en 55 secondes. La probabilité qu'un train en situation d'urgence s'y immobilise est donc infime. Ce pertuis est équipé de tout un éventail de dispositifs de sécurité, ainsi que de voies d'évacuation et d'issues de secours.

En bordure du Peerdsbos, les issues de secours sont accessibles aux équipes d'intervention par le biais de voies publiques parallèles et des voies de service d'Infrabel. Via la E 19, les issues de secours sont accessibles depuis la bande d'arrêt d'urgence, par le biais d'ouvertures à travers les blocs de béton.

Les services de secours ont reçu le dossier technique relatif au pertuis du Peerdsbos. Des visites guidées et des présentations ont été organisées. Quelques exercices d'alerte et d'incendie ont également été organisés.

Infrabel met tout en œuvre pour identifier le risque préventivement, l'évaluer correctement et le réduire.

22.03 Katrien Schryvers (CD&V - N-VA) : Je constate avec satisfaction qu'Infrabel et toutes les communes concernées accordent leurs violons. Il est effectivement peu probable qu'un accident se produise à cet endroit mais, si tel devait malgré tout être le cas, les conséquences seraient terribles.

L'incident est clos.

23 Question de M. Peter Logghe à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la perte d'envois recommandés à La Poste" (n° 2753)

23.01 Peter Logghe (Vlaams Belang) : Un envoi en recommandé qui se perd est toujours chose fâcheuse, surtout si son contenu est précieux. La Poste est-elle dans ce cas responsable de la perte subie par le client ? Il ne serait pas normal que le client doive lui-même s'assurer contre une perte éventuelle. Combien d'envois recommandés se sont-ils perdus au cours des dernières années ? La Poste est-elle contractuellement obligée de verser une indemnisation ? La Poste s'assure-t-elle elle-même contre la perte, le détournement ou le vol d'envois recommandés ?

Un porte parole de La Poste a récemment parlé d' "envois assurés". S'agit-il d'un produit officiel et quel est dans ce cas la différence avec un envoi recommandé ?

Président: M. Jef Van den Bergh.

23.02 Inge Vervotte , ministre (*en néerlandais*) : Pour les envois recommandés, La Poste fournit un récépissé à l'expéditeur au moment de l'expédition et l'envoi est délivré au destinataire ou à son mandataire moyennant sa signature. L'expéditeur peut suivre le statut de son envoi sur le site internet de La Poste au moyen d'un code à barres unique. Les conditions générales ne mentionnent pas d'assurance du contenu.

Le nombre d'envois recommandés qui n'arrivent pas à destination est très faible : un sur huit mille. Cette part est stable depuis de nombreuses années déjà. Il apparaît qu'en outre, dans 30 pour cent des plaintes, l'envoi est encore délivré par la suite.

En cas de perte d'un envoi recommandé, une somme de 39 euros maximum est due. La Poste est assurée pour cette indemnisation, qui est formellement fixée.

Les envois avec valeur déclarée sont aussi des envois recommandés, mais l'expéditeur paie un service supplémentaire pour l'assurance du contenu. En cas de perte, La Poste rembourse la valeur du contenu à concurrence du montant assuré. L'envoi est assuré à concurrence de 0,50 euro par tranche déclarée de 25 euros, avec un maximum de 7.500 euros.

L'incident est clos.

24 Questions jointes de

- **M. André Perpète à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la taxe frontalière dont sont redevables les usagers du rail entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg" (n° 2671)**
- **M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la surtaxe pour des voyages internationaux en train sur de courtes distances" (n° 2797)**

24.01 André Perpète (PS) : La mobilité des habitants de la province de Luxembourg est très importante. Malheureusement, les héritages du passé sont encore nombreux. Je fais référence à la taxe frontière de 4 euros toujours d'application sur le trajet du Grand-Duché mais aussi vers la France.

Cette taxe fait donc gonfler le prix des billets, surtout sur des trajets courts. Le billet de train entre Arlon et Klein-Bettingen est plus cher qu'entre Klein-Bettingen et Luxembourg, alors que la distance de ce trajet-ci est triple. On pourrait multiplier les exemples. Cela amène certains usagers du train à prendre leur voiture pour se rendre à la gare de l'autre côté de la frontière où ils prennent un billet non frappé de cette taxe, ce qui entraîne des difficultés de déplacement et réduit l'attrait du train.

Cette taxe est-elle d'application avec tous les pays voisins ? Son application est-elle systématique et uniforme ? La SNCB compte-t-elle supprimer cette taxe prochainement ?

Le **président** : M. Gilkinet est absent.

24.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Il n'y a pas d'application d'une taxe « frontière ». Le prix du billet international est parfois plus élevé que celui du billet en service intérieur belge en raison d'un système et d'un niveau de prix différents.

Contrairement au trafic intérieur, les tarifs internationaux ne sont pas subventionnés. Les prix du trajet d'une gare belge vers une gare étrangère sont calculés en fonction de la distance sur chaque réseau. Chaque réseau détermine sa part et le prix total est composé de l'addition de ces parts.

Les prix de ces tarifs transfrontaliers courtes distances aller-retour un jour et Cartes Train sont très avantageux et offrent une réduction importante.

Enfin, en vertu de l'article 31 du contrat de gestion, la SNCB peut proposer une tarification plus favorable sous réserve de compensation par l'autorité de tutelle. Cette matière sera reprise lors des négociations du nouveau contrat de gestion. J'ai déjà commencé à négocier avec la SNCB pour remédier aux différents tarifs et pour améliorer la mobilité des habitants des zones frontalières.

24.03 André Perpète (PS) : Mais les professionnels des milieux du rail expliquent que le surcoût sur les billets pour de courts trajets vers le Luxembourg est dû à une taxe frontière !

Vous dites qu'il n'y a pas de taxe, et qu'il n'y a donc pas de raison de demander sa suppression. Je vais quand même vérifier car les informations qu'on m'a transmises n'étaient pas ou plus exactes.

Et, s'il n'y a pas de texte, reste quand même un problème de coût. En est-il de même pour les trajets vers la Hollande, la France ou l'Allemagne ?

24.04 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Il est pour moi essentiel de s'attaquer à la concurrence déloyale transfrontalière. La SNCB doit porter toute l'attention voulue à cette question.

L'incident est clos.

25 Questions jointes de

- **M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les problèmes de management du service Cleaning de La Poste" (n° 2798)**

- **M. Roel Deseyn à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les conditions d'emploi précaires au sein du département Cleaning de La Poste" (n° 2807)**

25.01 Roel Deseyn (CD&V - N-VA) : En conséquence de la réorganisation intervenue au département Cleaning de La Poste, le personnel de nettoyage a vu ses heures de travail diminuer substantiellement. Je puis comprendre la nécessité d'une réorganisation, eu égard à la fermeture de bureaux de poste, mais il est tout de même question de la perte de 80 emplois à temps plein en Flandre. Comment va-t-on compenser ces pertes ? Quels engagements la ministre attend-elle de La Poste en matière de travail qualitatif et de sécurité pour les travailleurs et quels engagements compte-t-elle prendre vis-à-vis de La Poste ?

25.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Je n'ai pas reçu la question de M. Deseyn mais bien celle de M. Gilkinet, qui porte sur le même sujet. Ma réponse ne sera donc pas complète.

25.03 Roel Deseyn (CD&V - N-VA) : J'attendrai éventuellement un complément écrit à la réponse fournie aujourd'hui, eu égard à l'importance du thème.

25.04 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : En 2003, La Poste a créé le service Cleaning pour effectuer les missions de nettoyage de ses locaux. Ce service, qui gère lui-même les ressources humaines, la gestion administrative et les paiements des employés du service, connaîtrait en ces matières de lourdes difficultés.

Ainsi, certains jours de congé n'ont pas été payés correctement, des paiements ont été effectués avec énormément de retard, les employés auraient été « invités » à demander « volontairement » leurs prestations à temps partiel, les horaires ne seraient pas transmis suffisamment à l'avance.

Certains de ces problèmes ont d'ailleurs fait l'objet de plusieurs plaintes auprès du SPF Emploi.

Quelles sont les missions concrètes du service Cleaning ? Son cadre était-il complet en 2007 ? Quelle est la convention collective qui régit les relations sociales au sein du service Cleaning ? Est-elle différente de celle

des employés de La Poste ? Quelles sont les statistiques d'emploi au sein du service Cleaning pour 2002 à 2007 pour ce qui concerne le nombre d'employés, leur temps de travail et le type de contrat ? Quelle est la politique des horaires du service Cleaning ? Est-il exact que certains des employés ne connaissent pas leur horaire du jour, notamment au Centre Monnaie ? Quels sont le délai et la méthode utilisés pour communiquer les horaires aux employés ? La gestion administrative a-t-elle été régularisée pour tous les employés ? Les arriérés de paiement ont-ils été résolus ?

25.05 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Dans le cadre de telles opérations, je voudrais insister sur l'importance du respect mutuel et du respect pour le dialogue social. Je me rends très bien compte du fait que de tels changements sont difficiles à vivre pour le personnel.

(*En français*) Le personnel du service Cleaning fait partie intégrante du personnel de La Poste, et relève donc de la même commission paritaire de La Poste.

Concernant le personnel contractuel, je dispose de tous les chiffres, que je communiquerai au secrétariat de la commission. Concernant le personnel intérimaire, je vous fournirai les informations par écrit. En fonction du cadre rempli à 95 %, on peut estimer que 5 % de la charge de travail est assurée par du personnel intérimaire.

La répartition par contrats à durée indéterminée ou déterminée a été estimée pour 2003. La Poste ne dispose pas d'informations pour 2002. Je dispose de statistiques concernant les heures supplémentaires, les équivalents temps plein payés, le nombre de personnes rémunérées. Ces informations seront également transmises.

Depuis le 1^{er} décembre 2007 et suite à la réorganisation des services Cleaning, tous les services ont été définis avec mention des heures de prestation.

Enfin, les employés ont reçu une fiche reprenant les tâches quotidiennes et périodiques à effectuer.

En 2006, le département Cleaning a assuré lui-même la gestion administrative et cela a effectivement engendré de nombreux problèmes. Fin 2006, début 2007, les régularisations ont été effectuées et tous les processus ont été transférés vers le département Ressources humaines de La Poste. Depuis lors, tout doit être sous contrôle.

25.06 Roel Deseyn (CD&V - N-VA) : On constate tout de même souvent dans la pratique qu'il est bel et bien question de dégagement de personnel, quelque que soit la créativité dont il est fait preuve pour éviter les licenciements secs. Puis-je suggérer à la ministre d'envoyer de temps à autre quelqu'un dans les locaux inoccupés pour un petit entretien et un contrôle ? Ceci pourrait probablement encore sauver quelques heures de travail. Je remercie en tout état de cause la ministre pour l'attention qu'elle porte aux aspects sociaux.

25.07 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Il faut éviter que l'ouverture du marché postal se fasse au détriment des travailleurs.

D'après mes informations, un problème réel se posait vis-à-vis du personnel de nettoyage. Vous m'avez dit que ces problèmes étaient en voie de résolution. Je ne peux que prendre acte de votre réponse. Je resterai attentif à ce que les travailleurs ne soient pas les victimes des événements.

L'incident est clos.

26 Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la traque aux absents à La Poste" (n° 2796)

26.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : La lutte contre l'absentéisme injustifié implique un coût important et reporte la charge de travail sur les autres employés. Cependant, elle doit se dérouler dans les formes légales et dans le respect du droit élémentaire à se soigner.

Il semble que la direction de La Poste ait fait inscrire, dans la liste des critères d'évaluation des directeurs, leur aptitude à traquer le personnel faussement convalescent.

Confirmez-vous cette politique de quotas d'absentéisme ? Estimez-vous que cette méthode est conforme aux droits des travailleurs ?

Ne risque-t-elle pas de conduire à certaines dérives ? Quelles sont les balises qui ont été placées pour éviter des excès dans le chef des directions concernées ?

N'existe-t-il pas d'autres manières de combattre l'absentéisme ? Quel est votre plan en ce domaine ?

26.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : La gestion de l'absentéisme n'est pas limitée à un contrôle des absents mais relève de l'administration de la totalité du personnel. Il est normal que ce critère fasse partie du processus d'évaluation des managers.

Le plan de lutte contre l'absentéisme se déroule dans le plus grand respect du droit du travail et des dispositions statutaires de La Poste et même dans le respect le plus profond de chaque individu, assurant un suivi et un soutien individualisé des absents, en vue d'améliorer le bien-être au travail.

Afin de prévenir tout risque de dérive, une évaluation permanente a été instaurée.

Il pourrait être intéressant d'inviter en commission un responsable de La Poste pour faire le point sur l'absentéisme. Je sens qu'il y a beaucoup de questions à ce sujet.

26.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Je suis entièrement d'accord.

La note que j'ai sous les yeux prévoit qu'on veillera à ce que chaque manager diminue le nombre d'absences de courte durée, qu'on va interroger les médecins et les dissuader de délivrer des certificats. Je m'inquiète de possibles manquements au droit des travailleurs et quant à l'éthique d'une entreprise publique.

J'ai l'impression qu'on s'approche de la limite à ne pas dépasser en matière de respect des droits des travailleurs. Je vous engage à être claire vis-à-vis de la direction de La Poste sur le fait qu'il faut respecter les lois et les travailleurs.

26.04 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : J'estime qu'il s'agit d'un thème important. Il y a toujours lieu de détecter les abus et d'assurer le suivi nécessaire. Si vous pouvez me fournir des preuves concrètes, je n'hésiterai pas à m'attaquer aux problèmes. Je défendrai toujours le plan, parce qu'il se fonde sur la justice sociale et parce qu'il vise à lutter contre les abus. Cela dit, si le plan était exécuté d'une façon autre que celle qui avait été prévue, j'insisterais pour qu'on m'en informe, car je ne pourrais défendre une telle façon d'agir.

26.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Je ne doute pas de l'attention que vous accordez au respect des travailleurs tout autant qu'à la bonne gestion des entreprises publiques. Je m'inquiète des lignes générales données qui peuvent être interprétées différemment sur le terrain. Je vous invite à être vigilante quant à tout excès. Un changement de culture s'est dessiné à La Poste. Il pourrait s'avérer top brutal vis-à-vis des travailleurs et finalement contre-productif.

L'incident est clos.

27 Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la sécurisation des gares sans guichet Assesse, Lustin et Namèche" (n° 2799)

27.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Il importe de réaffecter les bâtiments des gares dont les guichets ont récemment été fermés et d'y maintenir un service de qualité ainsi que la sécurité des usagers. Ceci implique une signalisation sonore des trains en passage, un éclairage efficace, l'entretien des abords, des abris pour les voyageurs ainsi que des parkings sécurisés – à Ottignies et à Namur par exemple, les usagers cofinancent les installations mises à dispositions par la SNCB, en collaboration avec les communes.

En tant que nouvelle ministre, il est important que vous fixiez des priorités en cette matière.

Comptez-vous fixer des objectifs quant à la sécurisation des points d'arrêt sans guichets ? Qu'est-il prévu concernant les gares d'Assesse, de Namèche et de Lustin ?

Une collaboration systématique est-elle envisagée avec les communes ?
Un plan existe-t-il concernant les cyclistes et motocyclistes ?

27.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Le projet Pidaas de gestion des panneaux d'affichage et de sonorisation dans les gares générera des annonces automatiques en temps réel sur l'ensemble du réseau. L'annonce de l'arrivée des trains et des trains de passage devrait être effective dans tous les points d'arrêt dans le courant du premier semestre 2010.

Les abords sont quotidiennement contrôlés et entretenus par la brigade « *Network Intervention Team* ».

Chaque point d'arrêt dispose d'un abri. Des travaux de réhabilitation des quais sont également programmés. Les boxes pour les deux roues à Namur et à Ottignies sont des initiatives des administrations communales, en collaboration avec la SRWT. Il n'entre pas dans les intentions de la SNCB Holding de généraliser ce type d'équipement aux gares.

Des râteliers deux roues devraient être installés sur l'ensemble du district Sud-Est. Ces trois gares, faiblement fréquentées, ne sont pas prioritaires. Il n'est pas prévu d'y agrandir le parking voitures.

La gare d'Assesse sera démolie à cause de problèmes de structure du bâtiment. Les bâtiments de Lustin et Namèche seront proposés à la vente ou à la location.

27.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : En ce qui concerne la signalisation sonore, j'ai pris bonne connaissance des objectifs du premier semestre 2010. Ma question fondamentale est : quand le matériel existe et fonctionne parfois, je ne comprends pas pourquoi il ne fonctionne pas toujours ! Faut-il attendre que tout le système soit prêt ou peut-il déjà être mis en œuvre là où les équipements existent ? C'est le cas en gare d'Assesse : sur dix fois que je prends le train, j'entends une fois les informations sonores. Les neuf autres fois, rien. Puisque cela existe et que ça ne coûte pas plus cher à la SNCB, pourquoi ne pas devancer ce délai du premier semestre 2010 ? Concernant les boxes sécurisés dans les gares, vous m'avez répondu que la SNCB ne comptait pas prendre l'initiative d'une généralisation. J'estime que vous pourriez prendre contact avec les communes pour leur expliquer le partenariat réalisé avec les communes d'Ottignies, Louvain-la-Neuve et Namur pour généraliser ce type d'opération. Disposer d'un endroit où entreposer son vélo correspond à une réelle demande de la part des usagers.

Vous dites que des brigades passent régulièrement et que chaque point d'arrêt dispose d'un abri. Je peux vous citer des contre-exemples. Je ne peux que vous encourager à accentuer les efforts et à ce qu'on n'oublie pas les petits points d'arrêt.

Je suis déçu par l'annonce de la démolition de la gare d'Assesse. Depuis qu'elle a été fermée, elle s'est fortement dégradée. Selon moi, il ne s'agit pas d'une bonne gestion du patrimoine. Ce bâtiment avait une certaine qualité architecturale. On va l'abattre faute d'avoir investi dans son entretien. Peut-être ne pourra-t-on plus rien faire pour la gare d'Assesse mais je vous encourage, en tant que nouvelle ministre, à donner des consignes claires en la matière.

En conclusion, vous dites que les bâtiments de Lustin et Namèche seront prochainement mis en vente ou en location. J'estime que les pouvoirs publics locaux devraient être prioritaires pour qu'ils prennent en charge la réouverture éventuelle de ces locaux.

Il y a là tout un patrimoine public, qui pourrait être utile au public, sous forme d'espaces sanitaires ou d'accueil, par exemple.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 41.