

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 13 FEBRUARI 2008

Namiddag

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

du

MERCREDI 13 FÉVRIER 2008

Après-midi

La séance est ouverte à 14.06 heures et présidée par M. François Bellot.

De vergadering wordt geopend om 14.06 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 Questions jointes de

- M. Josy Arens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les billets seniors" (n° 1260)

- M. André Perpète à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les restrictions horaires liées au billet seniors de la SNCB" (n° 1725)

01 Samengevoegde vragen van

- de heer Josy Arens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de seniorenbiljetten" (nr. 1260)

- de heer André Perpète aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de uurbeperking voor het seniorenbiljet van de NMBS" (nr. 1725)

01.01 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, madame la ministre, je suis sans cesse interpellé par les citoyens et citoyennes de plus de 65 ans de ma région qui remplissent les conditions pour pouvoir utiliser les billets seniors.

J'avais déjà interrogé votre prédécesseur à ce propos et je me permets de revenir sur cette situation spécifique des zones périphériques en matière d'utilisation de ces titres de transport.

En effet, si les Go Pass et Multi Pass peuvent aujourd'hui être utilisés sans restriction horaire, c'est grâce à la ministre des Transports Isabelle Durant. Ce n'est pas le cas pour le Billet Seniors et les mesures qui sont actuellement d'application paraissent quant à elles plus que discriminatoires pour les habitants des zones périphériques.

Bien entendu, ces décisions sont inscrites dans le contrat de gestion conclu entre l'État et la SNCB dans le but d'attirer de nouveaux voyageurs dans des trains qui circulent de toute façon, mais il s'agissait surtout de ne pas engorger les trains des navetteurs le matin. Je peux vous garantir que l'utilisation à toute heure des Go Pass et des Multi Pass n'a pas engorgé les trains. Je crains en effet que la réponse que vous allez me fournir va être axée sur cette problématique-là. Mais c'est une fausse problématique, il suffit d'une volonté politique pour pouvoir sortir ce dossier et j'y compte beaucoup.

Madame la ministre, quelle est votre position face à cette situation que je considère comme vraiment discriminatoire? Envisagez-vous de prendre des mesures afin de permettre à tous de voyager selon les mêmes avantages? Je suis persuadé que ce sera le cas, comme l'a fait en son temps Isabelle Durant.

01.02 André Perpète (PS): Madame la ministre, comme vous le savez, la SNCB propose à ses clients âgés de 65 et plus une tarification préférentielle de 4 euros, qui est le Billet Seniors, billet de seconde classe valable pour le service intérieur et dans les trains classiques du service international.

Cependant, il existe des restrictions, notamment l'impossibilité de se faire rembourser le ticket ou de l'échanger, pas de retour alternatif, pas de surclassement, qui limitent déjà l'utilisation de ce type de

transport.

Il en est une autre qui limite vraiment l'usage du Billet Seniors pour les habitants des zones rurales plus éloignées géographiquement de l'intérieur et du nord du pays, plus particulièrement la province de Luxembourg, c'est la restriction horaire. En semaine, ce billet ne peut être utilisé qu'à partir de 9.01 heures, ce qui limite l'usage de ce service pour les seniors luxembourgeois. En effet, ce qui compte, c'est l'heure à laquelle on arrive et non celle à laquelle on part. Un coup d'œil aux horaires de la SNCB suffit à se rendre compte qu'un départ après 9.00 heures du matin - il faut parfois attendre jusqu'à 9.45 heures pour avoir le premier train après 9.01 heures au départ d'une gare du sud du pays -, vous fait perdre quasiment une matinée de shopping ou de visite si les gens se rendent à Bruxelles, à Anvers ou, a fortiori, à la mer du Nord.

Les mêmes problèmes ont été rencontrés avec d'autres titres de transport comme le Go Pass et le Rail Pass, mais les restrictions ont finalement pu être levées, alors qu'elles concernaient potentiellement beaucoup plus d'utilisateurs.

Pouvez-vous m'indiquer le nombre de personnes ayant utilisé un Billet Seniors en 2007 ou en 2006, si les chiffres de 2007 ne sont pas encore connus? Croyez-vous que la fin des restrictions horaires que nous réclamons pour le Billet Seniors provoquerait un engorgement des trains nécessitant un accroissement de capacité à certaines heures?

Compte tenu du principe d'égalité qui doit prévaloir en matière de service public pour l'ensemble des citoyens dans le cas d'un service de base comme la SNCB, ne pensez-vous pas qu'il serait juste de revoir les restrictions horaires liées au Billet Seniors pour permettre à l'ensemble des habitants du royaume de pouvoir bénéficier des mêmes avantages?

01.03 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, je ne répéterai pas ce qui a été dit lors des précédentes commissions concernant le contrat de gestion. La tarification fait partie des négociations du contrat de gestion. Je vais demander à la SNCB quelles seraient les conséquences d'une telle décision. Quand je serai en possession de tous les éléments, je prendrai une décision dans le cadre de la négociation du contrat de gestion qui vient de débuter.

01.04 Josy Arens (cdH): Je remercie madame la ministre pour sa réponse. Comme je l'ai dit tout à l'heure, la volonté politique est multiple. Nous sommes en effet plusieurs partis politiques à vous interroger et à vous demander de tout mettre en œuvre pour réussir cette opération. La province du Luxembourg est particulièrement discriminée et ses habitants aiment à se rendre aussi à la mer du Nord.

(...)

Je suis convaincu, tout comme mon collègue, qu'il n'y aura pas de problème de saturation des trains. Nous l'avons vu avec le Multi Pass et le Go Pass, il y a quelques années. Nous suivrons ce dossier de très près, car il est réellement important pour nous ainsi que pour les personnes de plus de 65 ans.

01.05 André Perpète (PS): Je remercie Madame la ministre pour sa réponse. Il faut agir. Si vous estimiez que le risque d'engorgement est vraiment trop grand pour libéraliser le Billet Seniors en une seule fois, je suggère qu'on le fasse pour ceux qui habitent le plus loin de Bruxelles, car la province du Luxembourg est grande.

Nous défendons l'ensemble des citoyens de notre province, mais entre la gare d'Arlon et celles de Jemelle ou Marloie qui se trouvent au nord de la province, il y a 45 minutes de train. Cela fait donc encore une différence pour la personne qui part à 9.01 heures, d'Arlon ou de Jemelle. Je suggérerais donc à titre subsidiaire, s'il était impossible de le faire pour l'ensemble, de commencer par ceux qui sont le plus éloignés et donc le plus pénalisés par la durée du trajet qu'ils empruntent.

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

02 Samengevoegde vragen van

**- de heer Willem-Frederik Schiltz aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over
"de slechte dienstverlening van de NMBS in Brussel ten opzichte van het internationaal**

reizigerspubliek" (nr. 1294)

- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de problemen inzake onthaal en signalisatie in het station Brussel-Nationaal-Luchthaven in Zaventem" (nr. 1770)

02 Questions jointes de

- M. Willem-Frederik Schiltz à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le service insatisfaisant de la SNCB à Bruxelles à l'égard des voyageurs internationaux" (n° 1294)

- M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les problèmes d'accueil et de signalétique à la gare de Bruxelles-National-Aéroport de Zaventem" (n° 1770)

02.01 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Madame la ministre, la gare de Bruxelles-National-Aéroport de Zaventem, bien que qualifiée de "nationale", est essentiellement fréquentée par des non-Belges venus visiter Bruxelles et la Belgique. Aussi quelle n'est pas la surprise de tous ces touristes chinois, japonais, nord-américains ou sud-américains, en sortant d'un aéroport qui affirme jusque dans son logo son rôle d'aéroport de la capitale de l'Europe, de découvrir dans la gare les horaires et autres indications écrits seulement en néerlandais et, lorsqu'ils s'adressent au personnel de la gare, de se voir répondre uniquement dans cette langue.

Outre les difficultés occasionnées à ces personnes, cela donne une image bien peu ouverte de Bruxelles-Capitale, non seulement de la Belgique, mais aussi – de plus en plus – de l'Europe.

Ne serait-il pas souhaitable et possible d'indiquer toutes les informations dans les trois langues nationales, mais aussi en anglais, japonais, chinois et espagnol, et de faire en sorte que les personnes de contact puissent parler l'une des langues nationales et l'anglais?

02.02 **Willem-Frederik Schiltz** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag sluit uiteraard aan bij de vraag van de vorige spreker. In onze hoofdstad, die tevens de hoofdstad van Europa is, worden de stations dagelijks geconfronteerd met een reizigersstroom van duizenden nationale en internationale reizigers. De dienstverlening van de NMBS, vooral in het ondergrondse station van de luchthaven Zaventem, is niet aangepast aan de noden van het internationale reizigerspubliek. Zo wordt er niet gecommuniceerd in het Engels. Er is geen stads- of metroplan te vinden. Nergens hangt er een bord met informatie over overstap- en uitstapmogelijkheden in Brussel. Ook op de Brussels Airport Express zelf treft men nauwelijks conducteurs aan en wordt er niet omgeroepen in welk Brussels station men best uitstapt. Als er al iets wordt omgeroepen, is dat nooit in het Engels.

Hoe komt het dat de NMBS haar dienstverlening nog niet heeft aangepast aan het internationale reizigerspubliek?

Beschikt de NMBS over voldoende personen en middelen om de dienstverlening aan te passen aan de noden van dat reizigerspubliek?

02.03 **Minister Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik vind het internationaal imago van de NMBS belangrijk, omdat wij de ambitie hebben een belangrijke speler te kunnen zijn in de markt die zich nog voort zal ontwikkelen.

Sowieso zal in de toekomst worden gedebatteerd over het kiezen van de trein boven het vliegtuig vanaf bepaalde afstanden om ecologische redenen. De NMBS zal zeker op die boot moeten springen om zich te profileren als een belangrijke speler in de toekomstige ontwikkelingen in het internationaal verkeer, vooral binnen Europa.

Ik kom tot het antwoord op uw vragen. De NMBS-holding zal samen met Brussels Airport Company het nodige doen om de weg naar het treinstation door signalisatie beter aan te duiden. Dat vind ik zelf heel belangrijk. Wij zullen daarop blijven aandringen.

De standaard mondelinge aankondigingen in het station Brussel-Nationaal-Luchthaven gebeuren volgens afspraak in principe in het Nederlands, het Frans, het Duits en het Engels aan de hand van vooraf opgenomen aankondigingen. Het is echter altijd mogelijk dat uitzonderlijke aankondigingen enkel in het Nederlands worden omgeroepen, omdat dat gebeurt vanuit het station Leuven waar eentalig Nederlandstalig personeel de functie van de speaker uitoefent. In principe gebeurt het dus in de vooraf opgenomen andere talen, maar wegens uitzonderlijke redenen gebeurt het soms vanuit Leuven, waar het personeel eentalig

Nederlandstalig is.

Il faut préciser que la Commission permanente de Contrôle linguistique permet une dérogation pour les gares par lesquelles transitent des voyageurs internationaux, autorisant que les annonces y soient effectuées dans quatre langues. C'est le cas pour la gare de Bruxelles-National-Aéroport qui est pourtant située sur le territoire des communes relevant de la région unilingue.

Een stadsplan van Brussel werd in de stationshal vlakbij de loketten uitgehangen. De NMBS zal niettemin voor Brussels Airport de volledige informatieverstrekking aan de reizigers, zowel nationaal als internationaal, analyseren en evalueren, teneinde ze nog meer te verbeteren. Het gaat in dat verband over de real time-informatie, het verkeer, de informatie met betrekking tot de NMBS-reisformules en de dienstregelingen van de treinen, alsook de informatie over complementair, openbaar vervoer. Ook dat is immers een heel belangrijk aspect.

Wat de verbetering van de informatieverstrekking over de stad Brussel en het openbaar vervoer betreft, zal de NMBS de betrokken instanties raadplegen, zodat in de toekomst een gezamenlijk en geïntegreerd informatieconcept aan de reiziger zal kunnen worden aangeboden.

02.04 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, je remercie Mme la ministre pour sa réponse car, à cette occasion, elle a indiqué sa volonté de trouver une solution à ce problème bien réel. Nous serons donc attentifs aux améliorations qu'elle pourra apporter dans les mois à venir.

02.05 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Mevrouw de minister, hartelijk dank voor uw antwoord.

Ik neem akte van de goede intenties die u naar voren brengt. U maakt evenwel melding van het feit dat de aanpassingen ad hoc of in real time wanneer er zich wijzigingen voordoen, voornamelijk vanuit Leuven gebeuren.

02.06 Minister Inge Vervotte: In uitzonderlijke situaties kan het zijn dat er terugval is op Leuven, maar het is zeker niet de regel.

02.07 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Ik dank u voor de precisering. Ik hoop dat in de toekomst voor deze uitzonderlijke situaties zoveel mogelijk in de diverse talen geopereerd kan worden.

Voor het overige dank ik u voor uw goede intenties en wij kijken halsreikend uit naar de verdere ontwikkelingen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Vraag van de heer Bert Schoofs aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de mogelijke realisatie van een grensoverschrijdende spoorwegverbinding tussen de Limburgse industrieregio's Genk/Hasselt (Belgisch-Limburg) en Sittard/Geleen (Nederlands-Limburg)" (nr. 1327)

03 Question de M. Bert Schoofs à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la réalisation éventuelle d'une liaison ferroviaire transfrontalière entre les régions industrielles limbourgeoises Genk/Hasselt (Limbourg belge) et Sittard/Geleen (Limbourg hollandais)" (n° 1327)

03.01 Bert Schoofs (Vlaams Belang): Mevrouw de minister, in de marge van de besprekingen in de Nederlandse Tweede Kamer met betrekking tot de IJzeren Rijn heeft de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat het idee geopperd om de industriezones Genk/Hasselt in Midden-Limburg en Sittard/Geleen in Nederlands-Limburg over de landsgrenzen heen via een spoorwegtraject met mekaar te verbinden. Ik heb me laten vertellen dat dat idee momenteel de projectnaam Fenixspoorlijn krijgt. Ik weet niet of die naam uit Nederland dan wel uit België afkomstig is, maar in elk geval zouden er al internationale investeerders bereid zijn gevonden om dat project mee te financieren, aldus minister Camiel Eurlings.

Bent u op de hoogte van de standpunten van de Nederlandse regering? Heeft men u daarover al gecontacteerd? Hoe zou u tegenover een dergelijk project staan?

Ziet u het eventueel als een alternatief voor de IJzeren Rijn? Ik heb immers een beetje het vermoeden, mevrouw de minister, dat de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat de IJzeren Rijn misschien niet

zo genegen is en dat men dat traject als een goedkoop alternatief wil aanbieden. Dat kan voor mij alleszins niet!

Het is echter wel een interessante denkpiste. Vandaar ook dat ik mij afvraag of u over dat concrete project op korte termijn wilt overleggen met uw Nederlandse ambtscollega. Wilt u eventueel ook die kandidaat-investeerders horen waarover men in Nederland spreekt? Wilt u eventueel checken of dat klopt en, zo ja, in welke mate?

Bent u op de hoogte van eventuele studies die kunnen aantonen welke invloed een dergelijk project zou hebben op sociaaleconomisch vlak? Bent u eventueel bereid om zelf zo'n studie uit te voeren? Wij moeten het idee niet zomaar overnemen omdat het in Nederland is ontstaan, want wij zouden er zelf een leidende rol in kunnen spelen.

03.02 Minister **Inge Vervotte**: Zoals u zelf ook wel zult weten, is het Fenixproject een 100% privé-initiatief. De animator van het project is professor Allaert van de Universiteit van Gent. Infrabel werd nog nooit gecontacteerd door de initiatiefnemer. Ik bezit dan ook geen enkele documentatie over het project.

Op 31 januari is er wel een informatief contact geweest tussen mijn kabinet en de vertegenwoordiger van River to Success, de bedenker van het project. Wij hebben dus wel al een informatief contact gehad. De vertegenwoordiger is ook informatief in contact geweest met de FOD Mobiliteit en Vervoer.

In het kader van de alternatieven voor de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied zijn de initiatiefnemers ook gecontacteerd door het Nederlandse ministerie van Verkeer en Waterstaat. Zoals u zelf ook aangeeft, onthouden wij uit het antwoord van de betrokken Nederlandse ministers in de Tweede Kamer dat de Nederlandse minister het project niet kan beoordelen als alternatief voor de IJzeren Rijn.

Wij moeten de argumentatie verder bekijken. Tijdens gesprekken kunnen wij bekijken wat al dan niet zinvol is. Ik heb ter zake geen bepaalde voorkeuren. Het enige wat ik zou willen zeggen, is dat ik het heel belangrijk vind dat er vooruitgang kan worden geboekt in het dossier van de IJzeren Rijn.

Ik wil absoluut niet dat er bepaalde complexe problemen bijkomen. Het ene hoeft het andere niet in de weg te staan.

Hoe dan ook, ik moet nog verder nagaan waarom de Nederlandse minister het niet ziet als een alternatief. Het enige wat ik op uw vraag kan antwoorden, is dat ik zelf vandaag geen enkele beoordeling ter zake maak. Wij zullen in de loop van de behandeling van het dossier onderzoeken welke pistes bewandeld kunnen worden.

03.03 **Bert Schoofs** (Vlaams Belang): Ik dank u.

Zeer kort, mevrouw de minister, ten eerste, bent u ervan overtuigd dat het de Nederlandse minister er niet om te doen is de ene piste - de lijn Hasselt-Sittard-Geleen - te volgen om de andere, die van de IJzeren Rijn, op de lange baan te schuiven of uit te sluiten? Is het uw opvatting dat men in Nederland ook - letterlijk dan - een tweesporenbeleid kan nastreven?

Ten tweede, de investeerders komen vooral uit Nederland. Het is een Nederlands initiatief en niet zozeer een initiatief dat vanuit Vlaanderen of vanuit Limburg geïnstigeerd wordt.

03.04 Minister **Inge Vervotte**: Inzake het eerste element kan ik niet bevestigend antwoorden. Ik heb de argumentatie ten gronde nog niet vernomen van de minister. Ik wil daar dus ook niet op vooruitlopen. Maar binnenkort is er een ontmoeting met de minister zelf en dan zullen ook die elementen aan bod komen. Ik heb vandaag alvast geen aanwijzing dat de Nederlandse minister bereid zou zijn of elementen op tafel zou gooien om het project van de IJzeren Rijn af te voeren. Hopelijk hoef ik dat evenmin vast te stellen tijdens de gesprekken die wij daarover in de komende periode zullen hebben.

03.05 **Bert Schoofs** (Vlaams Belang): Ik neem wel akte van het feit dat Infrabel, ondanks dat het gaat om spoorlijnen die over het grondgebied van België zullen lopen, zelf geen initiatieven neemt om het project mee te ondersteunen of iets dergelijks. Dat is nu niet aan de orde?

03.06 Minister **Inge Vervotte**: Natuurlijk is het aan de initiatiefnemer om contact te nemen met Infrabel. Als

Infrabel zich moet gaan bezighouden met te kijken welke mogelijke initiatieven er zijn! Ik vind dat het elementaire beleefdheid is om contact met Infrabel te nemen. Ik zou het Infrabel kunnen verwijten als het er niet positief op zou reageren. Infrabel moet op zijn minst ingaan op uitnodigingen voor een gesprek over mogelijke projecten van initiatiefnemers. Maar er is nog geen vraag ter zake geweest.

03.07 Bert Schoofs (Vlaams Belang): Ik noteer dat de lijnen bij u in elk geval openstaan. Dat is positief.

03.08 Minister Inge Vervotte: Wij hebben ook al contact gehad.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Samengevoegde vragen van

- de heer **Stefaan Van Hecke** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "kindercrèches in de NMBS-stations" (nr. 1333)

- de heer **Michel Doomst** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de pendelcrèches" (nr. 1829)

04 Questions jointes de

- M. **Stefaan Van Hecke** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "des crèches dans les gares de la SNCB" (n° 1333)

- M. **Michel Doomst** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les crèches pour navetteurs" (n° 1829)

04.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mevrouw de minister, in 2009 komt er vlakbij het station Charleroi-Zuid een crèche gericht op de kinderen van treinreizigers. Het is een gemeenschappelijk project van een aantal partners, namelijk de NMBS, het Waals Gewest, de Franse Gemeenschap en de stad Charleroi. Het was een primeur in België. Intussen heb ik gehoord dat er plannen zijn om iets gelijkaardigs te organiseren in de buurt van het Sint-Pietersstation in Gent. De crèche wordt gebouwd in een voormalig postsorteercentrum naast het station Charleroi-Zuid. De werken zullen vrij vlug van start gaan en zullen ongeveer 1,3 miljoen euro kosten. Het is een vrij grote crèche, 600 m² en 48 bedden, wat een heel belangrijke verhoging is van de capaciteit voor de stad Charleroi. Dit initiatief komt zeker tegemoet aan een stijgende vraag naar crèches overal in het land. In uw vroegere hoedanigheid van Vlaams minister zult u die problematiek van nabij gekend hebben. De combinatie van spoor en crèche kan voor de pendelende ouder een heel interessante oplossing zijn. Ik denk dan ook dat dit een project is dat mogelijks navolging zou kunnen krijgen.

Mevrouw de minister, ik heb twee concrete vragen. Bent u de mening toegedaan dat dergelijke initiatieven op termijn ook een oplossing kunnen bieden om de combinatie van werk en gezin voor jonge ouders te vergemakkelijken? Heeft de NMBS nog andere gelijkaardige plannen voor initiatieven bij andere stations in dit land? Zo ja, waar en wanneer mogen we nog gelijkaardige initiatieven verwachten? Zo neen, waarom niet?

04.02 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Aansluitend bij wat de collega zegt, denk ik ook dat dit een heel leuk en aantrekkelijk initiatief is. De stationsomgeving kan geen verrassingen genoeg inhouden. Ik herinner mij ook uit jongere jaren dat er in de omgeving van het station heel wat dingen mogelijk zijn in verband met opbouw van gezin en zo. Ik denk dat dit allemaal moet kunnen. Zeker met de huidige nood is het een heel leuke piste om in het station ook de opvang van kinderen mogelijk te maken.

Aansluitend bij de vraag van de collega, in tegenstelling tot Charleroi blijkt de stad Gent de zaak te zullen financieren. Het is wel een stad met heel veel financiële mogelijkheden, maar toch. Het is de bedoeling om in 42 kinderopvangplaatsen te voorzien waarvan de helft voor de pendelaars.

Mevrouw de minister, in welke mate zijn de spoorwegen bereid om zelf mee in dat project te investeren? Hebt u nog plannen om zulke projecten ook elders op te starten? Hoever staan we in Charleroi? Wanneer kan dit officieel ingehuldigd worden?

04.03 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, ik zal eerst een inleiding geven, vooraleer ik op de concrete vragen zal ingaan.

Ik weet dat er in de zoektocht naar een goede combinatie van arbeid en gezin heel wat initiatieven en ideeën

ontstaan. Dat is heel goed. We moeten echter wel voortdurend rekening blijven houden met de haalbaarheid. Er zijn al heel wat initiatieven ontstaan. Het is echter belangrijk dat goed wordt onderzocht wat de haalbaarheid en de opportuniteit zijn.

Ik verwijst in dat verband naar initiatieven in het verleden, waarbij bedrijven met crèches begonnen te werken, waarna na verloop van tijd bleek dat een en ander toch niet zinvol of haalbaar was.

Ik ben niettemin alle initiatieven positief genegen, tenminste als ze voldoen aan de nodige, opgelegde kwalificaties en normen. Dat is en blijft immers een essentiële voorwaarde voor kinderopvang.

Er wordt inderdaad, op het niveau van de betrokken regionale overheid en de stad Charleroi, een crèche-project in de buurt van het station van Charleroi-Zuid uitgewerkt. Verschillende autoriteiten van de NMBS Groep hebben hun akkoord betuigd over een dergelijk initiatief met betrekking tot de organisatie van crèches in de buurt van grote stations en dus voor het genoemde pilootproject. Er moet immers altijd voor worden gezorgd dat, ten bate van de leefbaarheid en haalbaarheid van het project, voldoende capaciteit blijvend kan worden gegarandeerd.

Het directiecomité van de NMBS-Holding gaf in dat kader zijn principieel akkoord aangaande de terbeschikkingstelling van ruimte in de nabijheid van het station Charleroi-Zuid. Bijkomend overleg tussen de initiatiefnemers en de onderneming is ook noodzakelijk.

Bovendien liet de directie Human Resources van de NMBS-Holding een haalbaarheidsstudie uitvoeren betreffende de terbeschikkingstelling van opvangplaatsen in de crèches in de buurt van de stations, bijvoorbeeld voor kinderen van het personeel van de NMBS-Groep en zelfs van reizigers. Het doel is in samenwerking met de betrokken overheden pilootprojecten op te starten. De NMBS is op dat vlak dus een actieve partner en wil er ook een actieve partner in zijn.

Voor een pendelcrèche vlakbij het station Gent-Sint-Pieters kreeg de NMBS-Holding tot nu toe nog geen concrete aanvragen.

Het oprichten van een crèche in de buurt van een station is zeker van die aard dat het voor de jonge ouders tot een verbetering van de combinatie van werk en gezin zal bijdragen. Dat kan natuurlijk alleen maar geschieden in samenwerking met de ter zake bevoegde overheden. Daar staan wij echt wel op. Dat vinden wij heel belangrijk.

Indien echter gerichte vragen of projecten worden geformuleerd, zullen ze met een positieve goodwill door de NMBS worden bekeken, bestudeerd en in overweging genomen.

04.04 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik begrijp dat de NMBS zelf positief staat tegenover de initiatieven, maar wel wacht op een concrete vraag van andere besturen. De NMBS zal dus niet zelf het initiatief nemen, behalve misschien voor het eigen personeel. Voor de crèches wacht zij op vragen van lokale of regionale besturen, waartegenover zij in dat geval positief zal staan.

Ik dank u evenwel voor het antwoord. Ik hoop dat er vele vragen zullen komen en dat u, de NMBS of wie dan ook, positief op de vragen zal reageren.

04.05 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord.

U zegt terecht dat wij moeten voelen of er in die omgeving wel nood aan opvang is. Het is echter een heel goed initiatief om aan lokale overheden een tool voor de combinatie van werk en gezin aan te bieden, waarmee zij heel zinvol aan investeringen kunnen doen.

Het is echter heel goed dat u vanuit de lokale nood vertrekt en aan de lokale overheden dan ook vraagt om eerst op het terrein na te gaan of er voldoende nood is.

Het is echt een initiatief met toekomstperspectieven.

04.06 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, ik wens nog te reageren.

Het is niet correct dat de NMBS een afwachtende houding heeft aangenomen, aangezien zij zelf een haalbaarheidsstudie liet uitvoeren, teneinde na te gaan of zij met pilootprojecten kon starten. Het is dus wel belangrijk om voornoemd nuanceverschil te maken. Ik heb immers niet graag dat daaromtrent misverstanden bestaan. Als we initiatieven hebben genomen, mag dat ook worden gezegd en als positief worden beschouwd.

Natuurlijk, zoals ik al antwoordde, indien er concrete vragen komen, zullen zij positief worden beoordeeld. De NMBS nam echter op een gegeven moment zelf een initiatief door een haalbaarheidsstudie te laten uitvoeren, teneinde na te gaan waar het opportuun en mogelijk zou zijn om zelf pilootprojecten te kunnen opstarten.

Het blijft evenwel belangrijk dat bij dergelijke initiatieven niet alleen de lokale maar ook de regionale overheden worden betrokken, onder andere omwille van de subsidiëring van kinderopvang. Er zijn immers niet alleen privé-initiatiefnemers maar ook gesubsidieerde initiatiefnemers in andere systemen mogelijk. Het blijft dus altijd zinvol en nuttig om de drie overheden bij de plannen te betrekken, teneinde tot een goede afloop van de projecten te kunnen komen.

Het is altijd belangrijk dat de regionale overheden van bij het begin bij de projecten worden betrokken. Zij zijn immers de overheden die de erkenning van de initiatieven al dan niet goedkeuren. Het beste is dus dat zij ruim op voorhand bij de projecten worden betrokken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de geplande maatregelen tegen de geluidsoverlast bij de uitbouw van de GEN-lijn 50a te Itterbeek" (nr. 1335)

05 Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les mesures prévues contre les nuisances sonores dans le cadre de l'aménagement de la ligne 50a du RER à Itterbeek" (n° 1335)

05.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, GEN-lijn 50a kent reeds wat geschiedenis, vooral in de omgeving van Itterbeek. Vandaag wilde ik even polsen hoe het staat op het vlak van het weren van de geluidsoverlast in de omgeving van de bedoelde site.

Iets meer dan een jaar geleden is er een overleg geweest tussen de gemeente en Infrabel. Dat was einde 2006. Toen werd beloofd extra inspanningen te doen tegen geluidsoverlast door het plaatsen in drie zones van geluidschermen. Men heeft toen ook gezegd dat men om die last te verlichten voor sommige woningen in extra geluidsisolatie ging voorzien.

Ik wilde vragen hoever het staat met de aanpassingswerken.

In welke bijkomende maatregelen wordt nog voorzien voor die overlast?

Is er reeds overleg geweest tussen de gemeente Dilbeek en Infrabel?

Hebt u reeds een idee van de kostprijs?

05.02 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, het MER werd op 21 april 2006 conform verklaard. Het uitgevoerde MER stelt heel wat maatregelen voor om de geluidsoverlast te milderen. De toekomstige situatie zal geluidsarmer zijn in vergelijking met de bestaande situatie.

De aanbevelingen opgenomen in het MER worden onverkort overgenomen in het aanvraagdossier en de stedenbouwkundige vergunningen en omgezet naar specifieke maatregelen, met name de bouw van geluidschermen in bebouwde zones en een bijkomende monitoring in een aantal minder dichtbewoonde straten, voornamelijk in Dilbeek.

Als gevolg van bijkomend overleg tussen de gemeente Dilbeek en Infrabel werden in de op 30 oktober 2007 afgeleverde bouwvergunning de volgende maatregelen opgenomen: een bijkomend geluidscherm op het

viaduct, een bijkomend geluidscherm ter hoogte van Kouter en de Bullenbergstraat aan de noordzijde over 600 meter, reflecterende schermen worden absorberend en bijkomende geluidschermen ter hoogte van de Herdebeekstraat aan de zuidzijde over 150 meter.

Sinds de aflevering van de bouwvergunning vond geen overleg meer plaats.

Door de gemeente Dilbeek enerzijds en de drie buurtbewoners anderzijds werd er een schorsing en vernietigingsberoep ingesteld tegen het GRUP en tegen de bouwvergunning. De bijkomende investeringskost wordt geraamd op 600.000 euro.

05.03 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor dit zéér concrete antwoord. Het lijkt alsof u in de buurt woont zo concreet antwoordde u op de vragen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het PIDAAS-project" (nr. 1336)

06 Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le projet PIDAAS" (n° 1336)

06.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, heel aantrekkelijk, alleen al qua benaming, klinkt het PIDAAS-project. Het heeft iets aantrekkelijk, bijna sexy, voor de spoorwegen. Er is aangekondigd dat vanaf 2012/2013 dit project, Passengers Information Display And Audio System, volledig operationeel zou zijn.

Dat project houdt heel wat in. Ik had graag vernomen hoever het staat met de ontwikkeling van dit toch wel intrigerende project. Is het pilootproject al van start gegaan? Zijn er al eerste bevindingen ter zake? Er is ook sprake van een investeringsbudget van 16,5 miljoen euro gedurende 7 tot 8 jaar. Blijven die cijfers en gerelateerde inspanningen ongewijzigd?

06.02 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, het PIDAAS-project bestaat inderdaad uit twee delen. Het eerste deel is natuurlijk de ontwikkeling en implementatie van het nieuwe systeem dat zal instaan voor de automatische visuele en audio-informatieverschaffing in stations en stopplaatsen. Het tweede gedeelte betreft de vernieuwing en/of uitbreiding van verouderde treinaankondigingsschermen in de stations.

De ontwikkeling van het systeem is opgedeeld in twee hoofdfasen met elk nog eens bijhorende testfasen. De firma Fabricom is volop bezig aan de ontwikkeling van het gedeelte audio-informatieverschaffing. Eind 2008 zal het prototype worden geplaatst voor de testfase. Deze planning is afhankelijk van het concentratieprogramma van de zone Etterbeek, de bediening van de oproepinstallaties van Haren, Bordet, Evere, Meiser en Merode.

Einde van het eerste semester van 2009 zal aanvullend ook de testfase voor de visuele informatieverschaffing geïmplementeerd worden op het prototype voor de bediening van de infoschermen van de verschillende stations binnen de zone Etterbeek, beginnend met deze van Brussel-Luxemburg en Brussel-Schuman. Eind 2009 zouden volgens de huidige planning de eerste PIDAAS-systemen dan ook in exploitatie moeten kunnen worden genomen.

De volledige ontwikkeling van het PIDAAS-systeem dient te zijn afgerond in het eerste semester van 2010. Momenteel zijn er reeds een 300-tal moderne informatieschermen geplaatst en in dienst. Het oorspronkelijke budget blijft aangehouden.

06.03 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Bedankt, mevrouw de minister, voor de concrete informatie. Wij kijken uit naar de opvolging en de uitwerking van dat systeem zodat stipte treinen stipt kunnen worden aangekondigd.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

over "de mogelijkheid om vervoersbewijzen te verkopen via mobiele telefoon" (nr. 1337)

07 Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la possibilité de vendre des titres de transport par le biais du téléphone portable" (n° 1337)

07.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, de interesse om de minister in haar nieuwe job te zien evolueren, is blijkbaar zeer groot. Bovendien nemen gsm en sms op alle domeinen van het maatschappelijk leven in belang toe wanneer we recente krantenartikels moeten geloven en volgen. We denken dat het ook niet slecht is om inspanningen te leveren ten gunste van de mogelijkheid om ook via mobiele telefoon vervoersbewijzen te verkopen.

In Duitsland heeft de Deutsche Bahn die mogelijkheid midden 2006 ingevoerd. Men zou ook via het gsm-toestel het ticket kunnen aankopen. De toenmalige staatssecretaris heeft destijds gezegd dat wij de mogelijkheid om dat systeem in België in te voeren, zouden willen onderzoeken; ze zou in het kader van de alsmaar toenemende vormen van distributie bekeken worden.

Hoever staat het met dat onderzoek. Worden er inderdaad andere kanalen onderzocht? Als u mij daar een sms'je over stuurt, is dat genoeg.

07.02 Minister **Inge Vervotte**: Maar u mag dat dan niet in De Standaard zetten!

De NMBS heeft inderdaad een aantal buitenlandse gsm-ticketingconcepten onderzocht. Meestal gaat het slechts om proefprojecten of blijft het aantal verkochte tickets beperkt. Dat concludeert zij op basis van de buitenlandse systemen die onderzocht zijn. Belangrijkste problemen daarbij blijken zich voor te doen op het vlak van de betaling en gebruikersgemak. Er zijn ook problemen inzake de veiligheid bij de controle en er ontbreken standaarden op het vlak van de gsm-technologie.

NMBS onderzoekt in eerste instantie een ticketingconcept gebaseerd op het verzenden van sms-berichten om het gsm-ticket zo toegankelijk en eenvoudig mogelijk te houden. In de loop van 2008 zal er dan ook een proefproject gelanceerd worden.

De bemande stations blijven natuurlijk een van de belangrijkste pijlers van de distributie, dat vinden wij ook heel belangrijk. De verkoop via internet en via automaten en mobiele toepassingen zal verder worden ontwikkeld om de beschikbaarheid en de kwaliteit van de verkoop nog verder te vergroten. Er wordt in alternatieven van voorverkoop voorzien om de verkoop op de treinen te voorkomen; dat is trouwens een van onze visies.

Om het distributienetwerk verder uit te breiden, en aldus een ruimere dienstverlening aan te bieden aan de klanten, zal de NMBS ook nagaan welke nationale of specifieke lokale partners kunnen fungeren als extern verkoopkanaal. Het is een hele oefening om die verkoop vlotter toegankelijk en beter te laten verlopen.

07.03 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Ik dank u voor het antwoord. Ik denk dat het ook een goed proefproject is en ik kijk ernaar uit om in 2008 de mensen sneller van de auto naar de trein te doen overstappen. Ik denk dat wij daarvoor alle middelen, en ook communicatiemiddelen, zullen moeten gebruiken. Ik denk dat dat hiertoe een goede aanzet is.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Questions jointes de

- Mme Camille Dieu à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la liaison ferroviaire Mons-Quévrain-Valenciennes" (n° 1349)

- M. Eric Thiébaud à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le projet de tramway reliant Valenciennes à Quévrain" (n° 2026)

08 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Camille Dieu aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de spoorverbinding Bergen-Quévrain-Valenciennes" (nr. 1349)

- de heer Eric Thiébaud aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de plannen voor een tramlijn tussen Valenciennes en Quévrain" (nr. 2026)

08.01 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, madame la ministre, le dossier en question remonte à

quelques années déjà. En effet, la liaison entre Quiévrain et Valenciennes est une ancienne revendication tant des usagers que des cheminots belges.

Un article intitulé "Les petites lignes de chemin de fer renaissent à la périphérie des villes", paru dans "Le Monde" du 6 avril 2005, livrait la liste des réouvertures françaises, dont celle de la ligne ferroviaire Quiévrain-Valenciennes.

En mai 2005, j'interrogeais le ministre de l'époque, à savoir M. Landuyt. Il me répondit qu'une étude sur la réouverture de cette ligne était reprise au contrat de gestion de la SNCB. Cette étude concernait essentiellement le trafic voyageurs et devait redémarrer dans un avenir proche, à la suite du lancement par la SNCF d'un cahier spécial de charges relatif à la finalisation du dossier. Bien entendu, plusieurs mois étaient nécessaires à l'obtention d'un résultat concret.

M. Landuyt ajoutait à l'époque que B-Cargo était intéressée par le projet et en effectuait la promotion auprès des instances locales, régionales, syndicales, nationales, belges et françaises depuis quatre ans. M. Landuyt nous précisait également qu'il souhaitait mettre en œuvre le plus rapidement possible un projet marchandises peu coûteux, dont les résultats seraient immédiats, sans attendre ceux de l'étude voyageurs de plus grande envergure.

En 2006, j'interrogeais le ministre Tuybens sur le même dossier. Il me répondit que le réseau ferroviaire français avait désigné un consultant privé, qui avait pris contact avec la SNCB et Infrabel afin de disposer d'une étude technique (coûts, etc.).

M. Tuybens me précisait alors que la SNCB et Infrabel avaient participé à une réunion du comité de pilotage en décembre 2005 à la sous-préfecture de Valenciennes en présence des forces vives régionales. Il apparaissait que la région Nord-Pas-de-Calais, la chambre de commerce ainsi que d'autres intervenants, dont B-Cargo, insistaient sur la réouverture de cette ligne tant pour le fret que pour le trafic voyageurs.

Les travaux étant de faible importance, selon M. Tuybens, la Belgique devait prévoir un budget de 2 millions d'euros. Les travaux pouvaient être terminés en 2010.

Du côté français, on a lancé la concertation publique sous l'égide de Valenciennes Métropole. M. Borloo, ancien maire de Valenciennes et actuel président de "Valenciennes Métropole", rêvait de mettre ce tronçon en service. Ce dernier n'avait plus été utilisé depuis 1954.

Si vous habitez Valenciennes et que vous vous rendez à Bruxelles, soit vous devez passer par Lille, ce qui est une absurdité, en accomplissant une "marche d'Echternach" et en prenant un TGV, soit vous passez par Quiévrain. La remise en service du tronçon Quiévrain-Valenciennes présentait tous les avantages.

Depuis octobre 2006, le projet français a évolué à son tour. Vu le succès du tramway à Valenciennes, la France avec le soutien du fonds FEDER, préférerait miser sur l'intermodalité puisque le tramway remplacerait le train et irait en 2011 jusqu'à la gare de Quiévrain, reliant ainsi Bruxelles à Valenciennes, ce qui représenterait de toute façon 13 kilomètres de voie à créer.

Je voulais connaître votre sentiment à cet égard. Êtes-vous favorable à la remise en service de la liaison Quiévrain-Valenciennes pour lequel l'investissement du côté belge est très réduit puisqu'il y a moins d'un kilomètre de voie ferrée entre Quiévrain et Blanc Misseron à la frontière? Le tramway ne concernant que les voyageurs et pas le fret, savez-vous si la France est toujours intéressée par une exploitation de cette liaison ferroviaire pour le fret? Quelle est notre position? Si toutes les conditions sont réunies, comptez-vous reprendre cette liaison transfrontalière dans le prochain contrat de gestion de la SNCB, si tant est qu'on ne doive le faire que pour le fret?

08.02 Eric Thiébaud (PS): Je vais compléter l'exposé de Mme Dieu qui était parlementaire avant moi et connaît tout l'historique du dossier. Il se fait que je suis aussi bourgmestre de la commune voisine de Quiévrain et qu'à ce titre, j'ai été contacté par les autorités françaises au sujet du tramway, ce qui explique mon intervention d'aujourd'hui. D'une part, je suis très sensible au développement économique de la région de Mons-Borinage. Je souhaitais donc attirer votre attention sur ce projet transfrontalier de création d'une première ligne de tramway franco-belge qui permet de relier Valenciennes à Quiévrain et par extension Mons à Bruxelles.

À l'initiative du ministre Jean-Louis Borloo, maire en exercice de Valenciennes, et du SITURV (Syndicat intercommunal des Transports urbains de la Région de Valenciennes), les Français souhaiteraient effectivement étendre leur réseau actuel de tramways qui est en service aux alentours de Valenciennes depuis juillet 2006 et le faire aboutir outre la frontière franco-belge à la gare de Quiévrain. D'une longueur de 13,5 kilomètres, cette extension dont la mise en service serait effectuée dans le courant de l'année 2011 aurait pour caractéristique majeure de quitter la voie routière et d'aller partager la plate-forme de la voie ferrée internationale Valenciennes–Mons pour traverser la frontière et avoir son terminus dans la gare SNCB de Quiévrain.

De la sorte, la santé économique de nos voisins français autour de Valenciennes pourrait contribuer à dynamiser encore davantage une région de Mons-Borinage en moins bonne forme pour l'instant. Parmi les autres avantages, cette ligne constituerait aussi une facilité substantielle pour les voyageurs venant de Valenciennes et du Nord-Pas-de-Calais. Actuellement, comme ma collègue l'a dit, ceux-ci doivent souvent transiter par Lille pour rejoindre en train Quiévrain, Saint-Ghislain et Mons. En outre, cette liaison permettrait de mettre le centre de Valenciennes à 100 minutes à peine de Bruxelles grâce aux nombreuses liaisons ferroviaires existantes à la gare de Quiévrain.

J'entretiens des contacts avec les responsables du SITURV qui m'ont présenté récemment leur projet. Le président m'a rappelé voici une dizaine de jours, car il leur faut rencontrer dans l'urgence des décideurs de la SNCB. En effet, le SITURV a l'opportunité de recevoir deux millions d'euros de fonds européens dans le cadre du programme "Interreg", en collaboration avec un partenaire hollandais qui réalise une jonction ferroviaire entre les Pays-Bas et l'Allemagne. Or, pour eux, le temps presse, car ils doivent respecter les échéances afin de déposer le dossier franco-belge, et ils ne peuvent le faire s'ils n'ont pas obtenu l'accord des autorités belges sur l'utilisation des quelques centaines de mètres de voies désaffectées entre la frontière et la gare de Quiévrain.

Le président du SITURV, M. Decourrière, ancien député européen proche du ministre Borloo, et dont la fille siège comme ministre dans le gouvernement français, serait prêt à vous recevoir avec un membre du gouvernement français en vue de conclure et de médiatiser un accord.

Madame la ministre, pourriez-vous nous donner votre avis sur le projet et sur la proposition de rencontre? Pour ma part, j'estime qu'il s'agit d'un projet très novateur, dans la mesure où ce serait la première fois qu'une ligne de tramway traverserait une frontière nationale en Europe.

Je me permets également d'insister sur le caractère très urgent de ma demande pour les raisons évoquées plus haut. Je vous avais d'ailleurs confié un dossier en mains propres lors de la dernière séance plénière.

08.03 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, dans le cadre du contrat de gestion actuel, une étude est en cours sur la desserte Valenciennes. Plusieurs scénarios ont été étudiés par les autorités françaises dont certains prennent en compte les trains de marchandises et d'autres privilégient le transport de voyageurs en train ou en tramway.

En juillet 2007, Infrabel a été informée par la commune de Quiévrain du projet de tramway Valenciennes-Quiévrain, développé par le SITURV. Une pré-étude démontre qu'il devrait être possible d'accueillir une voie de tram sur l'assiette de la ligne ferroviaire entre la frontière et la gare de Quiévrain, et ce, sans rendre impossible une éventuelle réouverture du tronçon d'une ligne Quiévrain-frontière. En novembre 2007, Infrabel a rencontré les services de la commune de Quiévrain à ce propos.

Depuis l'existence du projet de tramway, Infrabel n'a pas reçu d'information confirmant la poursuite du projet ferroviaire développé sur le territoire français. La presque totalité du tronçon de voie ferrée entre Quiévrain et Valenciennes est située en territoire français. La décision d'une réouverture éventuelle dépend donc essentiellement d'une volonté française.

Actuellement, la communauté d'agglomération de Valenciennes Métropole souhaite que soit créée une ligne de tram plutôt qu'une remise en service de la voie ferrée. La ligne de tram aboutirait sur la place de la gare même de Quiévrain. La réalisation sur le territoire belge des travaux nécessaires à la reprise de la liaison transfrontalière Mons-Valenciennes ne pose pas de problème spécifique à Infrabel. N'oublions pas qu'il s'agit d'un investissement de 50 millions d'euros par la France et seulement de 2 millions d'euros pour nous.

Au départ du projet, la France a toujours signalé son intérêt principal pour un trafic voyageurs plutôt que

marchandises. Je traiterai le sujet lors des discussions concernant le nouveau contrat de gestion dont le "light rail" (investissement et exploitation) est un point de discussion. Cependant, comme vous le savez, pour ce dossier, tout dépend en premier lieu des décisions prises par la France.

Pour conclure, à ce jour, je n'ai pas reçu d'invitation à une rencontre de la part du président du SITURV.

08.04 Camille Dieu (PS): Quand ils parlent d'un tramway, s'agit-il d'un "light rail"?

08.05 Inge Vervotte, ministre: Je suppose.

08.06 Camille Dieu (PS): Les trams ne peuvent pas utiliser les voies de chemin de fer car l'écartement est différent. Il doit donc bien s'agir d'un "light rail".

Cela me convient si l'on procède de la sorte et si cela n'entraîne pas d'investissements plus importants que ceux qui avaient été imaginés. Vous avez cité un chiffre de deux millions d'euros, ce qui était déjà le cas pour le train.

Sommes-nous intéressés par une ligne de fret? Dans l'affirmative, il s'agira alors d'un vrai train car on ne transporte pas de marchandises avec un "light rail". Tant mieux si le projet de tram se réalise mais qu'en sera-t-il du transport des marchandises? Existe-il une étude à ce sujet? Le degré de nécessité est-il identique à celui identifié en 2003?

08.07 Eric Thiébaut (PS): Monsieur le président, je remercie la ministre pour ces éclaircissements. Je pense que dans les deux jours qui viennent, elle recevra certainement une invitation du président du SITURV car il est très pressé concernant ce dossier, qui est déjà bien engagé dans les services de la ministre.

En France, il y a une opposition citoyenne de certains villages pour la réouverture de la ligne. Les Français ont préféré utiliser un tramway qui rencontre un très grand succès dans le centre de Valenciennes. Le tramway qui serait en service serait du même modèle que celui de Valenciennes.

Cette utilisation du petit morceau de voies ferrées entre la frontière française et la gare de Quiévrain, qui ne fait que quelques centaines de mètres, n'hypothèque pas la future remise en service de la ligne pour du fret. Pour nous, c'est une opération qui n'hypothèque pas du tout les futures communications internationales en termes de transport de marchandises.

Comme ma collègue, je dirais que nous allons attendre de voir. Madame la ministre, je vais m'adresser au président du SITURV pour qu'il vous rencontre très rapidement à Valenciennes ou à Bruxelles.

08.08 Inge Vervotte, ministre: B-Cargo est intéressé; cela ne pose donc aucun problème de son côté. Mais tout dépend de la volonté française.

08.09 Eric Thiébaut (PS): Elle existe!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les quotas de PV à dresser pour les accompagnateurs de train" (n° 1411)

09 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het aantal pv's dat van de treinbegeleiders wordt verwacht" (nr. 1411)

09.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, madame la ministre, on l'a vu à de nombreuses reprises ces dernières semaines, le travail des accompagnateurs de train est ingrat et difficile.

Les accompagnateurs ont une compétence particulière en matière de sécurité, leur permettant par exemple de dresser un procès-verbal en cas d'infraction, malgré laquelle pourtant ils restent souvent impuissants face à des actes de violence plus ou moins lourde.

Ces derniers mois à la SNCB ont été rythmés par plusieurs arrêts de travail, dont certains faisaient suite à des agressions sur des accompagnateurs de train. Nous aurons l'occasion d'y revenir dans cette commission.

D'après les témoignages que l'on a pu entendre, la peur est présente chez beaucoup de travailleurs au moment de prendre son service. "La tentation est grande de rester dans son fourgon", disait un délégué syndical dans la presse. Si la peur est mauvaise conseillère, on peut attendre de la part des gestionnaires de la SNCB qu'ils y répondent de la manière la plus efficace possible.

Une des réponses qui semble être donnée est la surveillance, mais une surveillance qui ne se fait pas toujours dans le sens attendu: on ne surveille pas seulement les gares, mais aussi les accompagnateurs. Ainsi, les accompagnateurs qui dressent un nombre de procès-verbaux statistiquement inférieur à leurs collègues seraient identifiés, et sommés de revenir à des statistiques plus "normales". C'est ce que j'ai pu lire dans le journal "Le Soir".

À mon sens, c'est déplacer le problème: au lieu de gérer globalement les incivilités pour les diminuer structurellement, il est demandé aux accompagnateurs de verbaliser plus, de faire du chiffre. De même, ça peut conduire à un zèle excessif de la part de contrôleurs soucieux de rester dans la norme et d'éviter des problèmes, alors que parfois des problèmes peuvent être gérés en souplesse et avec le sourire. C'est d'ailleurs beaucoup plus agréable pour tout le monde.

Madame la ministre, pouvez-vous me dire s'il est exact que des statistiques sont établies concernant le nombre de procès-verbaux dressés par les accompagnateurs? Selon quels critères?

À quelles fins sont utilisées ces statistiques?

Est-il exact que les accompagnateurs qui dressent moins de procès-verbaux que leurs collègues sont rappelés à l'ordre? Si oui, par qui, selon quelle procédure et selon quels critères?

Estimez-vous réellement que ce contrôle des contrôleurs peut avoir un effet positif sur la sécurité des usagers, qui est un objectif que nous partageons évidemment?

09.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, il n'est jamais demandé aux accompagnateurs de respecter un quota de bulletins de régularisation. Le nombre de ceux-ci est égal au nombre de voyageurs qui ne sont pas en ordre lors du contrôle. Il ne s'agit pas d'un procès-verbal, mais d'un constat d'irrégularité, donc d'une procédure administrative.

Un constat d'irrégularité – c'est-à-dire le formulaire C170 – est rédigé par le personnel d'accompagnement des trains lorsque, au cours du contrôle, le voyageur ne peut produire aucun titre de transport ou aucun titre valable. Il dispose de quinze jours calendrier pour régulariser sa situation dans la gare de son choix. En cas de contestation, il peut toujours faire valoir ses arguments auprès du service central clientèle, dont les coordonnées figurent au dos du document. Ce service assure la gestion centralisée des constats d'irrégularité. Si le contrevenant ne s'est pas mis en ordre dans le délai prescrit, une procédure est appliquée en vue de récupérer le montant dû.

La SNCB dément totalement l'existence d'un quelconque contrôle effectué sur le nombre de constats d'irrégularité rédigés par les accompagnateurs de trains et n'y voit, par ailleurs, aucun intérêt. De même, il n'est nullement question d'exercer une pression à l'encontre du personnel d'accompagnement en vue de les contraindre à rédiger un maximum de C170. Il n'y a lieu d'en rédiger un que dans le cas où une irrégularité a été observée.

09.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je m'en réjouis. Si vous le souhaitez, je peux vous communiquer les références de l'article paru dans "Le Soir". Ces informations étaient donc fausses, et je m'en félicite. Votre éclaircissement fut fort utile.

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

10 Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les mesures entreprises pour répondre aux incidents à répétition sur les lignes SNCB Liège-

Namur, Dinant-Namur et Namur-Bruxelles" (n° 1412)

10 Vraag van de heer **Georges Gilkinet** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de maatregelen tegen de veelvuldige incidenten op de NMBS-lijnen Luik-Namen, Dinant-Namen en Namen-Brussel" (nr. 1412)

10.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, madame la ministre, malgré les engagements de la SNCB et les ajustements horaires apportés par celle-ci au sortir des vacances de Noël – cette question date déjà –, les navetteurs namurois ont été soumis à de multiples désagréments ces derniers mois, qui ne font que confirmer les difficultés rencontrées avant celles-ci.

Au-delà des cas particuliers que je vais exposer, cela dénote d'une baisse de la qualité du service de transport par rail, d'autant plus dommageable dans le contexte climatique, environnemental et énergétique qui est le nôtre. Cela crée une mauvaise humeur sur les quais – je peux en témoigner – qui n'est pas au crédit de la SNCB et du train.

Plus précisément, le problème est le suivant. Depuis le mois de décembre, de nombreux trains P double-étage de type M5 ont été supprimés sur la ligne Namur-Bruxelles, parfois en plein parcours obligeant les voyageurs à attendre un autre convoi, à cause apparemment de défaillances de matériel.

De même, à plusieurs reprises, le nombre insuffisant de voitures disponibles sur la ligne Dinant-Namur ou Liège-Namur a conduit à une surcharge obligeant les passagers entre Namur et Bruxelles à voyager dans des conditions inconfortables, dès lors que leur train, à une heure de pointe, comportait moins de voitures qu'à la normale.

À plusieurs reprises, ces deux problèmes se sont cumulés, conduisant à des scènes proches du métro de Tokyo ou d'Istanbul et poussant l'exaspération des usagers à son comble.

Madame la ministre, pouvez-vous me dire le nombre de trains P de type M5 sur la ligne Namur-Bruxelles et retour qui ont été annulés depuis le mois de décembre 2007? Qu'est-ce qui justifie ces suppressions de train? Les problèmes sont-ils humains ou matériels? Qu'est-ce qui a été entrepris pour y remédier? Les trains de type M5 ne mériteraient-ils pas une révision rapide et en profondeur?

Qu'est-ce qui explique la limitation fréquente, aux heures de pointe, du train assurant la liaison entre Dinant et Namur à seulement trois voitures? Qu'est-ce qui justifie cette limitation des places disponibles dans ce train? Les problèmes sont-ils humains ou matériels? Qu'est-ce qui a été entrepris pour y remédier?

Des investissements humains ou financiers ou de nouvelles adaptations d'horaires sont-ils programmés à court terme pour améliorer la situation sur ces lignes?

10.02 **Inge Vervotte**, ministre: Monsieur le président, monsieur Gilkinet, les trains P circulant entre Namur et Bruxelles-Midi composés de voitures M5 sont les suivants: le P7600, le P7405, le P7602, le P8600, le P8602 et le P8405.

Entre le 1^{er} décembre 2007 et le 18 janvier 2008, nous avons enregistré 9 suppressions de l'un de ces trains pour les jours de circulation prévus. Cela représente un pourcentage de 4,8%. Ces suppressions étaient la conséquence d'avaries au matériel. Nous avons recensé 7 cas d'avaries à la locomotive de traction – il s'agit de locomotives différentes vu qu'il y a une rotation régulière du matériel pour assurer leur passage en atelier d'entretien – et 2 cas d'avaries à la rame M5 proprement dite.

La révision de la modernisation approfondie des voitures de type M5 vient de débuter à l'atelier de Cuesmes. Les prototypes de modernisation devraient être finalisés pour l'été 2008. Quant à la locomotive de remorque de ce train, la révision se poursuit à l'atelier central de Salzinnes à Namur.

La relation Dinant-Namur est couplée avec la relation Liège-Namur pour former à Namur un train vers Bruxelles. Le matériel utilisé est une automotrice de type break et, aux heures de pointe, la composition prévue est de 4 automotrices au départ de Namur. Ces automotrices sont très sollicitées aux heures de pointe car elles offrent une capacité importante aux voyageurs. Celles-ci ont été mises en service au début des années 80 et doivent être révisées.

La révision ainsi que la modernisation de ce matériel sont programmées en 2009. La disponibilité de ces

automotrices est donc variable malgré les efforts des ateliers d'entretien, ce qui explique que les trains prévus avec une composition maximale sont déforcés en cas de pénurie d'automotrices.

Depuis le 10 janvier 2008, les instructions nécessaires ont été données aux services concernés afin de garantir la composition prévue du train P2528 entre Dinant et Namur, qui est le train de pointe le plus important sur la ligne.

10.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je vous remercie pour ces précisions. Ce train P est manifestement victime de la loi des séries puisque les problèmes sont de natures différentes. Dans l'absolu, neuf suppressions de train (4,8%), ce n'est pas beaucoup mais peu de trains connaissent le même pourcentage d'annulations. Il y avait donc vraiment un problème et vous essayez de le résoudre. Je constate avec plaisir que depuis le dépôt de ma question, le 10 janvier, des instructions ont été données pour empêcher cette sous-charge et éviter de se retrouver avec la moitié du charroi utile au transport des voyageurs sur ces lignes de plus en plus fréquentées.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'amélioration des liaisons ferroviaires transfrontalières, notamment pour ce qui concerne les usagers des régions de Gouvvy, Vielsalm et Trois-Ponts se rendant au Grand-Duché de Luxembourg" (n° 1413)

11 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verbetering van de grensoverschrijdende treinverbindingen, in het bijzonder voor de treingebruikers uit de regio's Gouvvy, Vielsalm en Trois-Ponts die naar het Groothertogdom Luxemburg reizen" (nr. 1413)

Le **président**: Je dois vous signaler que cette question a déjà été posée il y a quinze jours, pratiquement dans les mêmes termes, par M. Perpète.

11.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Je l'ai déposée le 17 janvier: elle aurait donc dû être jointe à la sienne.

11.02 Inge Vervotte, ministre: De toute manière, j'allais vous donner la même réponse.

11.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Le dossier n'a donc pas évolué depuis cette date? Dans ma question, il y avait notamment l'aspect tarifaire des liaisons transfrontalières. Je ne vais pas vous obliger à relire une réponse donnée.

Le **président**: Je vous propose de prendre connaissance de la réponse de la ministre et de compléter éventuellement votre question ultérieurement.

11.04 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Comme la séance est particulièrement longue, je vais épargner à la ministre de se répéter.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 Interpellatie van de heer Francis Van den Eynde tot de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de minimale dienstverlening in geval van staking bij de NMBS" (nr. 17)

12 Interpellation de M. Francis Van den Eynde à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'instauration d'un service minimum en cas de grève à la SNCB" (n° 17)

12.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het begin van mijn interpellatie is tot u beiden gericht.

Het is niet normaal dat ik hier vandaag interpelleer over deze materie. Recent nog hadden we hieromtrent een discussie met verschillende leden van de commissie en de minister. Bovendien heeft de commissie een plethora aan deskundigen uitgenodigd om ons te informeren over de minimale dienstverlening. Het lijkt dus

volkomen ongepast om daarover nu te interpellieren, ik geef dit graag toe.

De reden waarom ik het toch doe, houdt verband met die hoorzittingen. Daar ligt het kalf gebonden. Wij hebben een plethora van mensen uitgenodigd om hun mening te komen verkondigen. Dit heeft echter geen zin als wij weten dat de regering in geen enkel opzicht van zin is een stap in die richting te doen. Daar ligt het probleem. U zult zich herinneren dat u ons heeft gezegd - ik probeer zo precies mogelijk te herhalen wat u zei – dat u niet meteen negatief reageerde op het idee een minimale dienstverlening te verzekeren in geval van stakingen. Als u meent dat ik uw verklaringen verkeerd weergeef, dan moet u de teksten er eens op nahouden. Ik heb u destijds nog gefeliciteerd met die uitspraak.

Voor ons leek een dergelijk idee mogelijk omdat het in de verkiezingsperiode, zowel bij uw partij als bij de Open Vld, werd voorgesteld als iets wat kan gerealiseerd worden. Wij meenden dus positief te mogen reageren tot u ons een koude douche bezorgde nadat u, op het einde van de week, in verschillende interviews leek terug te komen op uw aanvankelijke en wat ik daarnet noemde niet meteen negatieve reactie.

U zei toen dat het niet mogelijk zou zijn, want wat er werd gevraagd, een trein om het uur, is moeilijk te organiseren, enzovoort. Dat laatste is overigens juist, maar daar heeft niemand naar gevraagd. Een trein om het uur garanderen, lijkt mij inderdaad niet altijd makkelijk of toch niet zo evident.

De minimale dienstverlening houdt feitelijk in, hoe men het ook draait of keert, dat de mensen op hun werk moeten kunnen geraken en 's avonds weer thuis. Dat dat niet zo eenvoudig is in geval van staking, dat zal wel zijn. Dat het moeilijk kan verlopen of tijd kan kosten, dat wil ik allemaal graag geloven. Maar de situatie zoals ze nu is, wanneer zo plots een staking uit de lucht valt, dat is, nogmaals, een ervaring die ik niemand toewens. U moet hier maar eens in het Zuidstation of in het Centraal Station staan en werkelijk massa's aan volksverhuizingen zien van de ene trein naar de andere, die op de trein niet geraken; als het lukt, moeten ze zich tussen een andere massa wringen; die trein maakt dan een omweg. Enfin, dat is niet te doen; men gijzelt heel de natie, en dat kan niet.

Vandaar dat ik vandaag toch durf terug te komen op die zaak.

Ik wil vragen aan de regering of wij ervan uit moeten gaan dat het idee van de minimale dienstverlening totaal begraven is. Nog eens, ik zou dat betreuren. Dat is een eerste zaak. Dat geef ik toe.

Maar er is een bijkomende reden. Als dat idee totaal begraven wordt door de regering – ik richt mij nu weer tot de voorzitter –, dan hebben al die hoorzittingen geen enkele zin meer, tenzij ter aanvulling van de documentatie van de parlementsleden op een soort van academische wijze. Dat heeft uiteraard ook zijn waarde, maar het is toch iets heel anders.

Mevrouw de minister, op dit ogenblik bestaat ongetwijfeld in het Parlement het gevoel dat er op dat vlak iets mogelijk was, want anders zouden die hoorzittingen niet zijn georganiseerd. Vandaar dat ik opnieuw bij u kom aankloppen.

12.02 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer Van den Eynde, om nu toch wel een ding heel duidelijk te stellen: in dit dossier heb ik nooit iets anders gezegd. U suggereert dat ik van gedacht veranderd zou zijn. Ik ben altijd en bewust zeer consequent geweest in de uitspraken die ik daaromtrent heb gedaan. Die uitspraken kaderen in de overeenkomst die wij hebben gemaakt met de interim-regering en het programma van de interim-regering, waar ik telkenmale ook naar heb verwezen en waar ik vandaag nog steeds naar verwijst. Ik doel op de zin die verwijst naar het feit dat wij overleg zullen opstarten over de continuïteit van de dienstverlening.

De continuïteit van de dienstverlening proberen te verzekeren betekent in mijn interpretatie, dat we te allen tijde moeten zoeken naar manieren om sociale conflicten te vermijden en onaangekondigde en spontane acties toch aan te kondigen. Vooral wanneer het om fysieke agressie tegenover een collega van de NMBS gaat, wat onvoorspelbaar is en waaraan we al veel hebben geredieerd, ontstaat er een emotionele reactie bij het personeel. Het komt er dan op aan dat we die reactie zo snel mogelijk kanaliseren om de schade voor de gebruikers zoveel mogelijk te beperken. Dat blijft voor ons het uitgangspunt.

In elk geval wordt het overleg met NMBS en vakbonden opgestart. Daarin zullen we bespreken hoe we kunnen komen tot een goed werkend sociaal overleg, hoe we sociale conflicten zoveel mogelijk kunnen

vermijden en welke procedures de onaangekondigde acties tot een minimum zouden kunnen herleiden. Het is evident dat we tijdens die gesprekken minimale afspraken zullen maken en spelregels opstellen voor de onaangekondigde acties die zich nog zouden voordoen. Dat is wat ik altijd heb gezegd, van de eerste dag, en zal blijven verdedigen. Dat is de correcte invulling van onze gezamenlijke afspraken. Daarbij is er volgens mij geen conflict bij de regering. Het komt er voor iedereen op aan ervoor te zorgen dat de reizigers de trein kunnen blijven gebruiken en kunnen rekenen op de NMBS als betrouwbare partner.

12.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mevrouw de minister, bedankt voor uw antwoord.

Uw antwoord gaf me stof om de heer Van den Bergh tegen te spreken, die zei dat daarover nooit is gesproken. Het staat zelfs in de regeringsverklaring.

Mevrouw de minister, ik heb goed geluisterd. U had het in uw antwoord over het verzekeren van de continuïteit van de dienstverlening. U zult moeten toegeven dat dat zeer dubbelzinnig is, zeker nu men al maanden vraagt naar een minimale dienstverlening. In een regeringsverklaring schrijven dat men zal proberen de continuïteit van de dienstverlening te verzekeren, is zeer dubbelzinnig.

Voor de consument, de reiziger – het eenvoudige oppositielid dat ik ben – betekent dat men eindelijk iets zal doen aan de minimale dienstverlening. Nu bevestigt u in feite dat dit niet de bedoeling is.

U zegt dat u wel onder meer sociaal overleg zult plegen. Dat geloof ik zeer graag. Het zou er nog aan moeten mankeren dat men het sociaal overleg overboord gooit. Stel u voor! Waar gaan we naartoe? Ik zou het willen verklaren met de woorden uit de oude catechismus – die ken ik nog van buiten. Het is een plicht van staat van een werkgever een behoorlijk sociaal overleg met de werknemer te organiseren.

Dat heeft echter niets te maken met wat mag worden verwacht door de reiziger. Op dat vlak is het zeer ontgoochelend. Ik blijf bij de indruk dat men in die fameuze regeringstekst iets anders heeft bedoeld. Er zijn echter hogere machten die zich in een syndicaal kamp situeren en die zeker niet democratisch aan het bewind zijn. Er zijn immers geen democratische vakbondsverkiezingen bij de NMBS en de gedelegeerden worden niet aangeduid door de werknemers. Wegens die hogere machten heeft men de regering op dat vlak teruggefloten. Ik dacht dat de liberalen zich daardoor niet zouden laten vloeren. Maar het blijkt dat dit ook het geval is.

12.04 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Eynde, ik ben het totaal oneens met de analyse die u maakt. Wat de reizigers en deze regering wensen, zijn haalbare, realistische en uitvoerbare afspraken om de doelstelling, die wij allen delen en die u niet meer deelt dan alle andere aanwezige commissieleden, in de praktijk te realiseren. Dus ik deel uw analyse van daarnet absoluut niet.

12.05 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, of ik dat niet meer deel dan anderen, daaraan twijfel ik, want ik kom alle dagen met de trein. Ik weet dus wat het is. Ik deel het lijden van de reizigers, met betrekking tot veel zaken, niet alleen op dit vlak. Over die andere zaken zal ik u af en toe wel eens aan de tand komen voelen.

12.06 Minister Inge Vervotte: Dat is uw democratische plicht.

12.07 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Dat is inderdaad met democratische plicht.

Daarnaast denk ik dat de allergrootste meerderheid van de reizigers haar hoop stelt in die fameuze minimale dienstverlening. Het zal voor die personen wel een ontgoocheling zijn. Zij verwachten toch meer van de regering dan wat hen op dit ogenblik wordt toegezegd.

Mijnheer de voorzitter, in de omstandigheden die hier worden geschetst, stel ik mij de vraag of het nog zin heeft die hoorzitting te organiseren.

Le **président**: La commission jugera. Elle a décidé d'en organiser une en tout cas.

Moties
Motions

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

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

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer Francis Van den Eynde

en het antwoord van de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven,

verzoekt deze laatste

onverwijld de nodige stappen te ondernemen om in samenspraak met alle betrokkenen de minimale dienstverlening in geval van staking bij de spoorwegen te organiseren."

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

"La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de M. Francis Van den Eynde

et la réponse de la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques,

invite cette dernière

à prendre sans délai les mesures nécessaires en vue d'organiser, en concertation avec tous les acteurs concernés, un service minimum en cas de grève des chemins de fer."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Jef Van den Bergh, François Bellot en David Lavaux.

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

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

13 Questions jointes de

- **M. Josy Arens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le nouveau plan de La Poste" (n° 1524)**

- **M. Bruno Stevenheydens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la fermeture de Points Poste" (n° 1553)**

- **M. Ludo Van Campenhout à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'implantation des Points Poste et le calendrier prévu à ce sujet" (n° 1613)**

- **M. Bruno Stevenheydens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la fermeture annoncée du bureau de poste de Melsele avant même l'ouverture d'un Point Poste" (n° 1617)**

- **M. Denis Ducarme à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la fermeture de la poste de Gozée (Thuin) et la situation de blocage relative à l'ouverture d'un Point Poste dans cette même commune" (n° 1760)**

- **Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le service offert par La Poste à Roesbrugge-Haringe" (n° 1774)**

- **Mme Sarah Smeyers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la fermeture de plusieurs bureaux de poste" (n° 1785)**

- **M. Stefaan Vercamer à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les réformes prévues à La Poste dans la région d'Alost-Audenarde" (n° 1883)**

- **M. André Perpète à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les restructurations prévues à La Poste en province de Luxembourg" (n° 1917)**

- **M. André Perpète à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les différents rapports annuels relatifs aux activités de La Poste" (n° 1918)**

- **M. Stefaan Vercamer à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les réformes prévues à La Poste dans la région d'Alost-Audenarde" (n° 1994)**

- **M. Éric Thiébaud à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la fermeture de bureaux de poste dans la région de Mons" (n° 2020)**

- **Mme Camille Dieu à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la fermeture de bureaux de poste dans la région de Mons-Borinage" (n° 2024)**

13 Samengevoegde vragen van

- **de heer Josy Arens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het nieuwe plan van De Post" (nr. 1524)**

- **de heer Bruno Stevenheydens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de sluiting van PostPunten" (nr. 1553)**

- de heer Ludo Van Campenhout aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de inplanting van PostPunten en de timing daarvan" (nr. 1613)
- de heer Bruno Stevenheydens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aankondigde sluiting van het postkantoor in Melsele voordat er een PostPunt opent" (nr. 1617)
- de heer Denis Ducarme aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de sluiting van het postkantoor in Gozée (Thuin) en de patstelling in verband met de opening van een PostPunt in dezelfde gemeente" (nr. 1760)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de dienstverlening van De Post in Roesbrugge-Haringe" (nr. 1774)
- mevrouw Sarah Smeyers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de sluiting van verscheidene postkantoren" (nr. 1785)
- de heer Stefaan Vercamer aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de voorziene hervormingen bij De Post in de regio Aalst-Oudenaarde" (nr. 1883)
- de heer André Perpète aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de geplande herstructurerings bij De Post in de provincie Luxemburg" (nr. 1917)
- de heer André Perpète aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verschillende jaarverslagen over de werking van De Post" (nr. 1918)
- de heer Stefaan Vercamer aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de voorziene hervormingen bij De Post in de regio Aalst-Oudenaarde" (nr. 1994)
- de heer Éric Thiébaud aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de sluiting van postkantoren in de streek van Bergen" (nr. 2020)
- mevrouw Camille Dieu aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de sluiting van postkantoren in de regio Bergen-Borinage" (nr. 2024)

13.01 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, madame la ministre, La Poste poursuit actuellement la fermeture de différents bureaux de poste. Ainsi, un bureau de poste d'Arlon pourtant très fréquenté a encore été fermé conformément au plan de gestion. Il est impératif de revoir ce plan, car la situation est inacceptable. J'ai d'ailleurs l'intention de revenir sur ce point dans les semaines à venir.

Madame la ministre, il semble qu'un plan de la direction soit actuellement en discussion. L'application de ce plan engendrerait de gros changements dans l'organisation du courrier. Des bureaux de poste seraient remplacés par des "clusters", sorte de plates-formes regroupant plusieurs entités. En province de Luxembourg, les 26 bureaux seraient ainsi remplacés par 5 "clusters", ce qui nous semble inimaginable.

Actuellement, le courrier est amené de Liège par camion dans les 26 bureaux de poste où les facteurs organisent leurs tournées et à partir desquels ils entament leur distribution. D'après les informations qui m'ont été fournies, ce plan prévoit que le courrier sera envoyé à partir du centre de tri vers les plates-formes où les facteurs prépareront les tournées qui seront ensuite acheminées vers de petits dépôts (un par commune). Ce ne sont plus les facteurs qui seront chargés de la distribution du courrier, mais bien des livreurs, ce qui est une nouvelle fois inimaginable.

La tâche du facteur se réduira à payer les pensions et à acheminer les petits colis chez les gens, mais il ne pourra plus vendre des timbres ou réceptionner du courrier. Les habitants de nos communes rurales, qui ont assisté récemment à la suppression de leur bureau de poste, vont donc voir également disparaître leur facteur et le rôle social important que jouait celui-ci. Ce sont à nouveau les habitants des zones rurales qui seront discriminés par ce nouveau plan.

De plus, le fait d'embaucher des livreurs pour des tournées de quelques heures n'assurera pas une stabilité de l'emploi. Un mouvement de personnel est dès lors fort probable. Par ailleurs, les livreurs ne connaîtront pas les quartiers et les rues et ne pourront pas se renseigner auprès de qui que ce soit.

Madame la ministre, j'imagine que vous avez pris connaissance de ce plan. Pourriez-vous me faire part de votre position en la matière? J'espère que vous partagez l'avis de vos collègues parlementaires à ce sujet. Envisagez-vous de prendre des mesures afin de permettre au facteur de continuer ses tournées comme il le fait actuellement et d'assumer son rôle social dans nos régions rurales? Enfin, comptez-vous prendre les dispositions nécessaires afin que La Poste ne puisse pas mettre ce plan inacceptable en application?

13.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ook ik heb een vraag in verband met het afbouwen of sluiten van kantoren van De Post.

In het kader van de reorganisatie van het kantorennetwerk, die de economische en financiële leefbaarheid van het netwerk mogelijk moet houden, zal ook het kantorennetwerk in Poperinge dit jaar worden aangepast. Nadat de kantoren van de deelgemeenten Reningelst en Watou reeds de deuren moesten sluiten en er een postpunt in de plaats kwam, wordt nu ook gesproken over de sluiting van het kantoor in Roesbrugge-Haringe.

Ik wil u vandaag vragen of die informatie juist is. Is de informatie juist dat nu ook het postkantoor in Roesbrugge-Haringe moet sluiten zodat er nog één kantoor rest in Poperinge, namelijk het hoofdpstkantoor? Vanaf wanneer precies is in de sluiting voorzien?

Is het juist dat in het beheerscontract staat dat er in een straal van 10 kilometer een postkantoor met volledige dienstverlening operationeel moet zijn? Als dit kantoor in Roesbrugge-Haringe wordt gesloten, dan zal de afstand meer dan 10 kilometer bedragen met het hoofdpstkantoor van Poperinge. Is dit geen reden om het postkantoor van Roesbrugge te behouden?

Hoeveel kantoren heeft De Post sinds het begin van de reorganisatie reeds gesloten? Hoeveel volgen er nog in de toekomst? Hoeveel kantoren waren er voor het begin van de reorganisatie?

13.03 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, madame la ministre, il y a beaucoup de questions aujourd'hui et je ne ferai pas un historique des fermetures de bureaux de poste que nous avons dû subir dans notre région de Mons-Borinage. Ces fermetures ont lieu à un rythme soutenu et la population ne comprend pas bien. Nous savons que cela fait partie du contrat de gestion. La Poste est soumise à une grande concurrence et doit rester compétitive face à la libéralisation du marché. Je déplore cet état de fait (...).

Je me concentrerai sur un point particulier. Il s'agit de la commune de Saint-Ghislain, (...) dans le Borinage. M. Daniel Olivier, son bourgmestre, m'a fait part de cette situation. Cette entité compte 22.700 habitants et il n'y restera qu'un seul bureau de poste, avec bien entendu des Points Poste.

Il y a dans cette entité un village appelé Sirault où un Point Poste était prévu à la rue Emile Lété. Celui-ci n'a toujours pas été créé, et même la boîte postale a disparu. (...) D'autre part, Baudour et Saint-Ghislain sont les deux villages importants de cette entité. Il n'y aura rien à Baudour et par contre un Point Poste sera créé à Douvrain, à deux kilomètres du centre névralgique du village.

Malgré les impératifs économiques, il me semble que cette situation est dommageable à la fois pour les citoyens et pour l'image de La Poste elle-même. Comment comptez-vous nous aider à régler ce problème rapidement? En effet, les Points Poste annoncés ne sont pas tous en place.

13.04 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, recent werd bekend dat het postpunt in de deelgemeente Sinaai van de gemeente Sint-Niklaas binnenkort zal sluiten. Het postpunt is gevestigd in een bankkantoor van Fortis en werd een jaar geleden geopend na de sluiting van het postkantoor in Sinaai. Onder het mom van een gewijzigde commerciële strategie heeft Fortis de samenwerking met De Post of de postpunten opgezegd. Zover gaat mijn informatie.

Het stadsbestuur van Sint-Niklaas heeft gezegd dat ofwel een ander postpunt moet worden geopend ofwel het oude postkantoor moet worden heropend.

Mevrouw de minister, bent u op de hoogte van de sluiting van het postpunt in Sinaai? Wordt momenteel naar alternatieven gezocht? Wanneer werd algemeen het eerste postpunt geopend? Hoeveel postpunten zijn er momenteel in heel het land? Werden reeds andere postpunten gesloten en hoeveel? In hoeveel gemeenten baat Fortis een postpunt uit? Is alleen het postpunt van Sinaai bedreigd of betekent dit dat Fortis de samenwerking met De Post in het algemeen heeft opgezegd en dat alle postpunten in de kantoren van Fortis zullen worden gesloten? Zijn er gegevens beschikbaar waar de meeste postpunten worden uitgebaat? Zijn dat bijvoorbeeld handelszaken, banken, gemeentehuizen? Bestaat daarover informatie? Werd de werking van de postpunten al geëvalueerd?

Tot daar mijn eerste vraag. Dan ga ik over tot mijn tweede vraag.

Eind 2006 werd door De Post bekendgemaakt dat het kantoor in Melsele, een deelgemeente van Beveren-Waas met meer dan 10.000 inwoners, zal sluiten. Gedurende een heel jaar werd geen geschikte partner

gefounden voor het uitbaten van een postpunt. Vorig jaar heb ik dit reeds ter sprake gebracht bij de toen bevoegde staatssecretaris die in november zei dat het postkantoor in Melsele niet zal sluiten voordat een alternatief via een postpunt wordt gevonden. Volgens mijn recente informatie zal het postkantoor eind volgende maand wel sluiten, hoewel er nog steeds geen locatie voor een postpunt zou zijn gevonden.

Mevrouw de minister, is deze informatie correct? Wat is uw standpunt daarover? Hoeveel aanbestedingen van postpunten werden uitgeschreven voor de deelgemeente Melsele? Hoeveel kandidaten heeft dit opgeleverd? Zijn er gelijkaardige problemen voor het vinden van een postpunt in andere gemeenten?

Ik kan mij inbeelden dat het uitbaten van een postpunt in een kleine gemeente van enkele duizenden inwoners gemakkelijker is om in de dienstverlening te voorzien, maar dat het in een middelgrote deelgemeente met meer dan 10.000 inwoners geen eenvoudige zaak is om de dienstverlening van de Post die moet aangeboden worden in een postpunt daar ook werkelijk aan te bieden. Vandaar mijn vraag, zijn de problemen afhankelijk van het inwonersaantal?

13.05 André Perpète (PS): Monsieur le président, madame la ministre, au sujet des restructurations de La Poste prévues dans la province du Luxembourg, cette fois-ci, il semble que ce soient les bureaux de distribution de courrier qui soient visés. Ils sont pour l'instant au nombre de 27. Dans une note de travail du plan stratégique 2008-2012, La Poste prévoit de les ramener à seulement cinq plates-formes. Dans le nord et le centre du Luxembourg, de telles plates-formes pourraient regrouper jusqu'à une dizaine de localités, ce qui représente un nombre élevé de kilomètres que les facteurs devraient parcourir pour se rendre sur leur lieu de travail. Ces changements toucheraient les facteurs, qui verraient leurs tâches modifiées – le travail de terrain notamment consisterait alors principalement au paiement des pensions et à la collecte –, mais ils concerneraient aussi les employés attachés au courrier puisque ces dépôts seront vides de tout personnel et la distribution dans les boîtes aux lettres serait alors effectuée par des livreurs.

Pour La Poste, cette nouvelle mesure serait certainement une manière de diminuer les frais liés à son parc immobilier et d'augmenter la productivité mais le personnel et les habitants des zones plus isolées, les zones rurales, pour qui le facteur remplit encore un rôle social, seront les grands perdants de cette éventuelle réforme. Il est temps de réagir, madame la ministre, pour que La Poste cesse de fermer ses structures l'une après l'autre dans les zones rurales et pas uniquement dans la province de Luxembourg. S'il est vrai qu'on doit prendre en compte certains objectifs de productivité et de rentabilité, il ne faut pas oublier que La Poste est une entreprise publique et qu'elle doit jouer son rôle de façon équilibrée sur l'ensemble du territoire national.

Mes questions sont les suivantes. Quel rôle les facteurs joueront-ils à l'avenir dans notre entreprise publique dans ces conditions? Combien d'emplois pourraient être perdus si la décision était réellement prise de suivre les desiderata de La Poste dans cette nouvelle restructuration? Pouvez-vous préciser ce que La Poste entend exactement par les termes "livreur de courrier"? La Poste compte-t-elle réorienter les facteurs actuels vers cette fonction et alors qu'en serait-il de leur statut? Faudrait-il engager du nouveau personnel ou recourir à des sous-traitants ou à une entreprise tierce? Je vous remercie de répondre à ce sujet-là car le personnel et les clients de La Poste doivent être rassurés quant aux objectifs réels des dirigeants de l'entreprise.

Ma deuxième question concerne les rapports annuels relatifs aux activités de La Poste et notamment les rapports 2006 de La Poste et du service de médiation de La Poste qui sont édifiants et dont les conclusions sont très différentes. Selon le rapport de La Poste et son CEO, tout va bien! Pour résumer, le personnel est satisfait, la suppression des boîtes aux lettres passe comme une lettre à la poste, les clients ne disent rien. Avec des chiffres, on nous explique que 73% de travailleurs motivés, c'est mieux que 67% l'année précédente et que la satisfaction de la clientèle passe de 81% en 1995 à 82%.

J'ai l'impression que nous ne rencontrons pas les mêmes personnes dans la rue. À lire ces données, on se demande si la direction de La Poste est bien consciente des réalités et se rend sur le terrain.

En effet, rien qu'en 2006, on a assisté à la suppression de presque 700 équivalents temps plein. Quelque travailleur de La Poste que l'on rencontre, à quelque niveau que ce soit, ne cesse de se plaindre de ses conditions de travail, du manque d'effectifs, de l'accélération des cadences, entre autres. Les nouveaux engagements se font dans l'urgence pour les tâches bien définies ou pour remplacer des travailleurs malades, ce qui entraîne inévitablement des conditions de travail précaires pour les travailleurs intérimaires qui n'ont aucune connaissance de base, qui ne disposent pas d'uniforme. C'est la grande improvisation.

Quant à la satisfaction des clients, le nombre de plaintes auprès du service de médiation n'a jamais été aussi important. Les problèmes les plus souvent avancés sont la fermeture des bureaux de proximité, la suppression des boîtes aux lettres et les Points Poste. Il faut un certain culot à La Poste pour choisir comme slogan "C'est pour mieux vous servir". Malheureusement, les problèmes rencontrés partout sont d'autant plus sensibles en milieu rural et auprès des personnes déjà fragilisées ou isolées.

C'est pourquoi, madame la ministre, j'aurais voulu que vous nous expliquiez, si possible, la différence entre la perception des problèmes quotidiens par les usagers du service postal et par les responsables de La Poste.

Au vu des chiffres, le nombre de travailleurs est de moins en moins important à La Poste et le nombre de bureaux diminue de façon importante.

Quelles restructurations supplémentaires sont-elles réellement à l'ordre du jour?

Qu'en sera-t-il des engagements futurs au sein de l'entreprise publique?

Quelles sont les intentions du gouvernement par rapport aux futurs contrats de gestion?

Enfin, les contrats de travail intérimaires semblent se multiplier: le procédé se systématisera-t-il ou bien en reviendrons-nous à un recrutement plus organisé et à une formation plus cohérente du personnel?

Ma dernière question concerne les Points Poste: ils sont moins bien perçus par la population que La Poste ne l'affirme et moins accessibles que La Poste ne le pense. Pour moi, ils ne peuvent pas constituer une solution structurelle mais plutôt un pis-aller.

13.06 Eric Thiébaut (PS): Monsieur le président, madame la ministre, la fermeture annoncée du bureau de poste de Cuesmes, une importante localité de la ville de Mons, comptant 10.000 habitants, a suscité un vif mécontentement parmi la population, d'ailleurs largement répercuté dans la presse.

Cuesmes n'est pas le seul endroit concerné par la vague de suppressions de bureaux dans ma région, loin de là: la liste communiquée par La Poste prévoit, pour 2008, la fermeture des bureaux de Boussu, de la place de Paturages, de Thulin, de Cuesmes, de Flénu, de Ghlin (installé d'ailleurs rue de la Poste), du chemin des Mourdreux et de la digue des Peupliers à Mons, du SHAPE, de la place du Sud à Quaregnon, de Baudour – Camille Dieu en a parlé – et, enfin, de Tertre.

Je suis particulièrement étonné de lire que ces fermetures s'inscrivent dans le cadre de l'amélioration du service à la clientèle. Ainsi, j'ai du mal à imaginer que les habitants de Cuesmes puissent considérer la fermeture de leur bureau de poste comme une amélioration du service postal. La vague de protestation au sein de la population de cette commune en offre d'ailleurs une preuve éclatante. Par ailleurs, La Poste a annoncé qu'elle souhaitait ne conserver qu'un bureau de poste par entité dans le cadre du long processus qui aboutira à la libéralisation de son secteur. Cela me paraît fort peu crédible puisque la taille des communes varie grandement, tant en termes de population que de superficie.

Bien que le débat sur les critères de fermeture ait été maintes fois abordé et que ceux-ci trouvent leur origine dans le dernier contrat de gestion de La Poste, ils restent trop vagues et doivent pouvoir être évalués au cas par cas. Dans la commune d'Hensies, dont je suis le bourgmestre, c'est le bureau de Thulin qui va fermer ses portes. J'ai eu l'occasion d'exprimer mon mécontentement auprès de votre prédécesseur et de l'administrateur délégué de La Poste. Les citoyens de la commune ont été mis devant le fait accompli, sans aucune possibilité de négociation.

Devant ce constat, et afin de ne pas laisser les habitants de ce village sans bureau, mon administration s'est proposée pour accueillir dans ses locaux un Point Poste qui sera opérationnel dans le courant du mois d'avril. Cette installation engendrera toutefois des coûts non négligeables pour mon administration. Par conséquent, je considère que ma commune a dû suppléer, comme en d'autres matières d'ailleurs, à une forme d'abandon d'un service public qui relève encore du fédéral.

Ceci étant dit, j'en viens à mes questions précises.

Dans le cadre de la fermeture du bureau de poste de Cuesmes, sur base de quels critères précis cette décision a-t-elle été prise? Ces derniers sont-ils pertinents au regard des besoins de la population de la commune?

Pouvons-nous envisager que La Poste reconsidère sa fermeture à la suite d'une évaluation pertinente des besoins des habitants concernés?

Avez-vous connaissance de l'établissement de Points Poste alternatifs au sein de la commune, afin de pallier cette suppression? Une concertation a-t-elle eu lieu avec les autorités de la ville de Mons?

S'agissant du bureau de Thulin, pourquoi La Poste refuse-t-elle à l'administration communale qui va gérer le futur Point Poste la possibilité d'élargir les services disponibles à tous ceux offerts par un bureau de poste classique, c'est-à-dire l'extension aux services bancaires de La Poste?

Enfin, pourquoi cette dernière n'a-t-elle pas essayé systématiquement de former des synergies avec les pouvoirs locaux? Des collaborations auraient-elles permis, par exemple, de partager des locaux équipés de guichets, réalisant de la sorte d'importantes économies d'échelle?

13.07 Sarah Smeyers (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, naar aanleiding van een vraag van een gemeenteraadslid uit Sint-Niklaas, Lieven Dehandschutter, in de gemeenteraad van januari 2008 werd duidelijk dat er in Sint-Niklaas door De Post negen bestaande postkantoren worden gesloten en dat er slechts twee openblijven. De kantoren die open zullen blijven zijn twee hoofdgebouwen die beide op korte afstand van mekaar in de stadskern van Sint-Niklaas liggen. Ook in de buurgemeente Beveren zal slechts één kantoor openblijven, voor acht deelgemeenten.

Omdat ik vanwege deze voorkennis mijn twijfels heb bij de klantvriendelijkheid van deze politiek, wil ik graag enkele vragen stellen over het beleid van De Post. De vragen vloeien voort uit de concrete situatie in Sint-Niklaas, maar zijn, gelet op de andere vragen die hieraan zijn gekoppeld, ook toepasbaar in een meer algemene context.

Mevrouw de minister, vindt u de politiek van centralisatie een goede zaak, als men weet dat de wachttijden in de twee overblijvende kantoren nu reeds vaak erg hoog oplopen en dat de klanten en ook bedrijven heel regelmatig uit eigen beweging de snellere en efficiëntere dienstverlening in kleinere kantoren, onder andere in de deelgemeenten van Sint-Niklaas, gaan opzoeken?

Mevrouw de minister, ten tweede, vindt u het normaal dat sommige inwoners van de deelgemeenten nu een halfuur met de wagen onderweg zijn naar het dichtstbijzijnde postkantoor in de stad, terwijl zij vroeger een kantoor vonden in hun eigen dorpskern?

Uiteraard is er een evenwicht nodig tussen centralisatie en spreiding, tussen het maken van kosten door de uitbating van kantoren en het principe dat De Post een rendabel bedrijf moet zijn. De klantvriendelijkheid van het bedrijf moet echter eveneens een voortdurende bezorgdheid zijn.

Mevrouw de minister, vindt u dat daarmee in deze situatie voldoende rekening wordt gehouden? Behoren regionale spreiding en toegankelijkheid niet tot het basispakket van de klantvriendelijkheid?

Vindt u het normaal dat De Post aankondigt zeven kantoren te sluiten vooraleer duidelijk is of en waar er nieuwe postpunten komen?

Ten slotte, blijkbaar vindt De Post dat zij met deze installatie van een postpunt voldoende dienstverlening aanbiedt aan de modale klant, terwijl het aanbod van zo'n postpunt toch heel wat beperkter is dan het aanbod van een volwaardig postkantoor. Kan u deze keuze verdedigen? Kan u deze keuze ook verdedigen tegenover bedrijven die zoals hierboven reeds werd aangehaald, ook vaak gebruikmaken van de verdwijnende kantoren en onvoldoende worden geholpen in een postpunt?

13.08 Stefaan Vercamer (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, afgaande op het aantal vragen aan de minister over de lopende reorganisatie van De Post, is dat niet alleen een hot item in mijn streek, maar overal te lande. Het publiek is er dus mee bezig. Om te vermijden dat ik de komende maanden op geregelde tijdstippen concrete en punctuele vragen per gemeente zou moeten stellen, stel ik mijn vraag meteen voor de twee arrondissementen Aalst en Oudenaarde samen.

Graag had ik voor beide arrondissementen een beter zicht gekregen op de hervorming waarin De Post voorziet voor de verdere duur van de lopende beheersovereenkomst. Ik zal in het kort de concrete zaken overlopen waarop ik graag een beter zicht had gekregen.

Ten eerste, er is de sluiting van de postkantoren en de toename van de postpunten. Worden er daar nog postkantoren gesloten? En zo ja, hoeveel? Hoeveel postpunten zullen daar worden geopend?

Ten tweede, blijft het aantal rode brievenbussen op het huidige peil of zal dat aantal nog dalen? Wat is de timing voor het plaatsen van blauwe brievenbussen aan de postpunten? Wij moeten de rode postpunten en de blauwe brievenbussen goed uit elkaar houden.

Ten derde, wat is de timing voor de terbeschikkingstelling van de diensten van de Bank van De Post, de zogenaamde bankhoek of de shop in de shop, in elk postkantoor?

Ten vierde, wat is de specifieke timing voor de invoering van georoutes 3 en 4 in twee voornoemde arrondissementen?

Ten slotte, wat is de timing voor de omvorming van de uitreikingskantoren naar platformen, ook met betrekking tot de parcels en de expressdiensten, en in het bijzonder met betrekking tot de verkorte en halftijdse uitreikingsrondes en het inzetten van de postbezorgers?

13.09 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, ik zou wel beknopt willen reageren, maar toch zal ik een gedetailleerd antwoord geven, hoewel dit onderwerp in deze commissie al meermaals aan bod is gekomen. Ik dreig dus in herhaling te vallen, maar ik zal toch alle nodige informatie verstrekken gezien het belang van het onderwerp.

Eerst en vooral wil ik een aantal punten duidelijk maken omtrent de reorganisatie van het verkoopnetwerk van De Post zelf. De reorganisatie van het kantorennetwerk is niet alleen een politiek van centralisatie maar vooral een politiek van diversificatie. De Post implementeert momenteel een nieuwe visie op haar kantorennetwerk, mee ingegeven door onderzoek en door een studie vanuit het cliëntenprofiel. Hierbij wordt afgestapt van een eendimensionale benadering waarbij het postkantoor het enige toegangspunt zou zijn tot de postale dienstverlening. Voortaan zijn er naast postkantoren ook postpunten en zegelwinkels. Ook de nieuwe technieken zoals homebanking via internet of telefoon worden in de toekomst – het blijkt dat dit een groeimarkt is – via callcenters of online shopping op het internet toegepast. Ik vind dat heel belangrijk.

Ik ben mij zeer goed bewust van de gevoeligheid die er bestaat rond de postkantoren. Ik kom straks terug op de vraag wat wij allemaal moeten doen om ervoor te zorgen dat de dienstverlening en de kwaliteit ervan gegarandeerd blijven. Dit mag echter niet enkel en alleen worden gezien als een operatie in het kader van reorganisatie en besparingen. Daarnaast is er ook een diversificatie om de dienstverlening op verschillende manieren actief aan te bieden.

Waarom was dat allemaal nodig? Dat zijn beslissingen die dateren uit het verleden. Zij laten toe dat De Post het zwaar verlieslatende netwerk van 1.300 postkantoren omvormt tot een netwerk van minimaal 1.300 postale servicepunten waarbij afgesproken werd dat 650 kantoren gegarandeerd blijven en dat er ook 650 postpunten gegarandeerd moeten zijn. Deze reorganisatie is begonnen in 2007 en loopt tot 2009. In de loop van 2008 en 2009 zullen wij dus constant met deze transitie worden geconfronteerd.

Het engagement van De Post om bij sluiting van een kantoor telkens een alternatief te voorzien in de vorm van een postpunt is hieraan verbonden. Ik wil preciseren dat in de beheersovereenkomst eigenlijk niet staat dat een postkantoor pas kan sluiten wanneer er een postpunt is. Dat is niet opgenomen in de beheersovereenkomst. Wettelijk gezien heb ik dus geen mogelijkheid om De Post daartoe te dwingen.

Politiek heb ik in elk geval in overleg met De Post gevraagd om zich daartoe te engageren om blijvend een draagvlak te kunnen hebben bij de bevolking. De Post heeft zich bereid verklaard om dat engagement te proberen waarmaken. Ik zeg dit voor alle duidelijkheid opdat wij goed zouden weten waarover wij aan het praten zijn.

De operatie van de omvorming van kantoren naar postpunten is een essentiële operatie gezien de zwaar verlieslatende situatie van het verkoopsnetwerk. Het is ook van het uiterste belang dat De Post zich

voorbereidt op de volle opening van de markt. Ook de lopende organisatie kadert hierin. U weet dat wij daarover de komende maanden debatten zullen voeren om na te gaan hoe De Post zich het beste kan voorbereiden op de beslissing die Europa heeft genomen en welke beslissingen wij nog zullen moeten nemen op het niveau van de regelgeving om dat op een goede en correcte manier te laten verlopen.

Ik wil er nog aan toevoegen dat, ook al dateert de beslissing van de transitie van voor mijn tijd, ik het onverantwoord zou vinden nu plots een koerswijziging door te voeren. Ik zal dat ten volle proberen verdedigen mits aan de randvoorwaarden, waarop ik telkenmale blijf aandringen bij De Post, is voldaan.

U mag ook van mij weten dat ik het heel belangrijk vind om de evaluatie, de evolutie, de kwaliteit en de continuïteit van de postpunten nauwgezet te blijven opvolgen. Het is volgens mij immers noodzakelijk voor de evaluatie om dat te blijven doen.

Ik kom terug op de diversificatie. Die verlaagt in aanzienlijke mate de reden om zich te moeten verplaatsen naar een postkantoor, temeer omdat De Post zich heeft geëngageerd een postpunt te openen in de buurt van een te sluiten kantoor. Voor courante verrichtingen zoals postzegelverkoop, frankeringsadvies, afgifte en ophaling van aangetekende zendingen en pakjes en betalingen van facturen tot 300 euro, is een verplaatsing naar een postkantoor niet nodig.

Bovendien bestaan er nog andere mogelijkheden. Een tweede aanbieding van een aangetekende zending of een pakje aan huis of op de werkplaats is hiervan een voorbeeld. Postbodes kunnen ook een aantal basisdiensten aan huis bieden aan minder mobiele mensen. Er zijn verschillende diensten die daarop zijn geënt.

Uit een recent klantenonderzoek blijkt dat de klantentevredenheid omtrent het verkoopsnetwerk is toegenomen bij zowel de particuliere klant als de zelfstandige als de kmo's. De veelheid aan toepassingsmogelijkheden, de ruimere openingsuren van de postpunten en de vierentwintiguurbeschikbaarheid van de e-shop worden in het bijzonder geapprecieerd.

Deze diversificatie blijft een hoge toegankelijkheid van de dienstverlening garanderen. Voor bedrijven bestaan er dan weer specifieke oplossingen zoals afhaling van de briefwisseling in het kantoor of frankering van de briefwisseling door De Post zelf.

Zoals eerder aangehaald kan de klant in een postpunt terecht voor een basisdienstverlening die zowat 90% van de loketverrichtingen in een postkantoor vertegenwoordigt.

Les différents services offerts par un bureau de poste et un point-poste sont d'ailleurs également définis dans le contrat de gestion qui fait référence à un assortiment de base et un assortiment complet.

Les activités liées à l'assortiment de base représentent en moyenne 90% de l'activité d'un bureau de poste en termes de transactions individuelles.

In een multikanaalaanpak blijft dit een hoge bereikbaarheid en toegang tot de dienstverlening garanderen conform de bepalingen van de vierde beheersovereenkomst met De Post. Wat betreft het aankondigen van sluitingen vooraleer de exacte locatie van de vervangende postpunten is gekend, wil ik benadrukken dat dit bedoeld is om de communicatie omtrent de reorganisatie zo transparant mogelijk te maken.

Heel wat voorafgaande stappen zijn nodig om te komen tot de daadwerkelijke opening van een postpunt en de sluiting van het postkantoor. Zo zijn er bijvoorbeeld de opening van de lokale aanbesteding, de onderhandelingen met potentiële partners en het overleg met plaatselijk postpersoneel. Hiermee wordt trouwens tegemoetgekomen aan een reële verwachting van steden en gemeenten. Op het ogenblik waarop de concrete data gekend zijn, brengt De Post het gemeentebestuur hiervan op de hoogte en organiseert ze een informatiecampagne voor het grote publiek, onder meer via een huis-aan-huisfolder. Ik vind het belangrijk om dit te bewaken. Met het oog op het draagvlak voor deze transitie – die niet zo evident is – vind ik belangrijk dat De Post er voldoende aandacht aan besteedt om het op een zo goed mogelijke manier waar te maken.

Iedere sluiting van een kantoor en iedere opening van een postpunt is gebaseerd op een zeer gedetailleerd en volledig onderzoek. Bij dit onderzoek wordt rekening gehouden met verschillende elementen zoals de richtlijnen van de vierde beheersovereenkomst aangeven, namelijk de aanwezigheid van commerciële

polen, het marktpotentieel van de dichtheid van de bevolking, de aanwezigheid van zelfstandigen en KMO's en de organisatie en huidige segmentatie van het kantorennetwerk alsook de infrastructuur en de economische en financiële levensvatbaarheid van het kantoor. Er zitten verschillende elementen in de beslissingen. Dat is ook zo opgenomen in de beheersovereenkomst.

Drie vragen hebben echter niet te maken met de sluiting van postkantoren maar eerder met de evolutie van de organisatie van de distributie. Ik zal ze als laatste beantwoorden.

Ik ga nu eerst in op de specifieke vragen over de sluitingen. Wat betreft de postpunten die zijn gevestigd in de agentschappen van Fortis, is het correct dat De Post en Fortis in onderling akkoord hebben besloten om de samenwerking rond de postpunten te stoppen. Hierdoor zullen alle postpunten die in agentschappen van Fortis werden gevestigd stelselmatig worden stopgezet. De Post engageert zich om telkens voor een Fortis-postpunt een ander postpunt operationeel te hebben. De sluiting van het postpunt in de lokalen van Fortis in Sinaai zal in maart van dit jaar plaatsvinden. Een alternatief postpunt is al gevonden en zal dus voor de sluiting worden geopend.

Er zijn 18 postpunten in Fortis-agentschappen, zij zullen allemaal worden gesloten tegen september 2008. De Post engageert zich om bij alle sluitingen een alternatief postpunt operationeel te hebben. Alle aanbestedingen om de vervangende postpunten te zoeken, werden eind januari gepubliceerd.

Het eerste postpunt werd op 4 november 2004 geopend. Op dit moment zijn er 360 postpunten en er werden al 6 postpunten gesloten. Het is belangrijk om op te merken dat deze situatie niet uitzonderlijk is. Er zullen altijd postpunten open en dichtgaan zolang dat de voorwaarden van de vierde beheersovereenkomst van De Post blijven gerespecteerd, onder meer wat betreft de omvang van het verkoopnetwerk: dat zal moeten blijven bestaan uit 1300 punten, waaronder minimum 1 postkantoor per gemeente. De Post blijft ook de kwaliteit van de dienstverlening nagaan in het postpuntennetwerk. Zoals ik al heb gezegd, heb ik er expliciet de nadruk op gelegd in de gesprekken die ik voer met De Post.

In geval postpunten niet aan de kwaliteitseisen van De Post voldoen, kunnen ze uiteraard ook worden gesloten. Ook dat is iets waaraan wij nu meer aandacht en meer energie besteden. Evenwel kan de uitbater van een postpunt de beslissing nemen om er zelf ook mee te stoppen. Hij kan daar zelf constant over beslissen. Daar moeten wij ook rekening mee houden.

De meeste postpunten worden in handelszaken uitgebaat. In de meeste gevallen is dit bij lokale zelfstandigen waar 64% van de postpunten gevestigd zijn. 27% van de postpunten bevinden zich in de grootdistributie. De rest is verdeeld tussen de financiële en de openbare sector.

Mijnheer Van Campenhout is er niet, dus ga ik niet op antwoorden op zijn specifieke vragen.

De sluiting van het postkantoor van Melsele is inderdaad voorzien voor einde maart 2008. Tegelijkertijd blijft De Post zich engageren om zo spoedig mogelijk een vervangend postpunt operationeel te hebben in de omgeving. Mijn vraag is om niet te sluiten alvorens er een alternatief is. De selectieprocedure om een partner te vinden voor de uitbating van een postpunt is volop bezig en zal wellicht kunnen worden afgerond. Voor deze specifieke aanbesteding werden twee kandidaturen ontvangen en geëvalueerd.

In een beperkt aantal andere gemeenten is het eveneens moeilijk om een geschikte partner te vinden, maar er is meestal geen verband met het aantal inwoners. Het zijn meestal andere redenen die daar spelen.

De sluiting van het postkantoor Roesbrugge-Haringe is inderdaad voorzien en is gepland voor 28 april van dit jaar. Dit betekent dat op het einde van de reorganisatie van het netwerk van De Post er 1 postkantoor zal bestaan in Poperinge en 3 postpunten in Reningelst, in Watou en in Proven. Dit laatste zal worden gevestigd in de Proxy Delhaize te Proven en komt in vervanging van het postkantoor in Roesbrugge-Haringe. Het zal op 20 februari operationeel zijn.

Voor elk postal service punt met basisassortiment moet er volgens de beheersovereenkomst op een maximale afstand van 10 km over de weg een postkantoor met het volledige assortiment zijn gevestigd. Het postkantoor Oost-Vleteren ligt op 9,4 km van Proven. Het beheerscontract wordt dus gerespecteerd.

Er waren 1.294 postkantoren op 1 januari 2006, het begin van deze reorganisatie. In 2006 heeft De Post 46 postkantoren gesloten en 5 kantoren geopend. In 2007 werden er 251 postkantoren gesloten en 6 kantoren

geopend. In 2008 en 2009 is de sluiting van respectievelijk 300 en een 40-tal kantoren gepland.

En ce qui concerne la région de Mons-Borinage, pour la commune de Saint-Ghislain, la réorganisation se traduit à l'horizon mi-2009 par le maintien du bureau de poste offrant un assortiment complet et des quatre Points Poste offrant un assortiment de base.

En ce qui concerne le bureau de Sirault fermé suite à une répétition de hold-up, il sera prochainement remplacé par un Point Poste. La date d'ouverture n'est pas encore fixée en raison de travaux qui doivent être menés par les partenaires choisis.

En ce qui concerne le bureau de Baudour, le seul candidat ayant manifesté son intérêt pour l'ouverture d'un Point Poste est celui qui a été sélectionné.

Dans le cadre des fermetures annoncées dans la région de Mons-Borinage, La Poste garantit l'ouverture de Points Poste avant les fermetures, ce qui est déjà le cas actuellement pour Quaregnon, Baudour et Hensies.

J'avais quelques informations à transmettre à M. Ducarme qui avait déposé une question au sujet de Gozée. Il n'est pas présent et cela m'aide car j'avais besoin d'éléments complémentaires. Il pourra reposer sa question plus tard.

La décision de fermeture du bureau de Cuesmes cadre avec le plan de transformation et de rentabilisation que mène actuellement La Poste et dont nous avons déjà parlé. Les critères fixés pour déterminer la fermeture de ce bureau sont les mêmes que ceux utilisés pour les autres fermetures. La sélection du bureau à fermer s'opère dans le cadre des règles fixées par le contrat de gestion et est basée principalement sur le fait qu'au moins un bureau doit être maintenu par commune fusionnée, soit 589 bureaux.

À propos du solde des bureaux à maintenir, le plan stratégique qui prévoit le maintien de 650 bureaux de poste est déterminé en fonction d'un modèle visant à assurer la rentabilité du réseau de points de vente de La Poste, la couverture du terrain en termes d'habitants et de trafic. Si une commune dispose actuellement de plus d'un bureau, le choix du bureau ou des bureaux à maintenir se fait sur base d'une analyse locale (coût de l'infrastructure, opportunités, typologie des activités du bureau, potentiel du bureau, etc.).

La fermeture du bureau de Cuesmes ne devait pas faire l'objet d'une concertation avec les autorités communales, conformément au contrat de gestion. Cependant, dans un souci de transparence de La Poste, celles-ci ont été informées de la décision de fermeture de ce bureau.

Je demanderai également à La Poste de garantir une ouverture d'un Point Poste préalable à la fermeture du bureau.

Zoals overall elders in het land zal De Post ook in de regio Aalst-Oudenaarde de reorganisatie van het kantorennetwerk voortzetten. Dat betekent concreet dat er in de periode tot midden 2009 nog vijf sluitingen zijn gepland. Tegen dan zal elke fusiegemeente over een postkantoor beschikken, behalve de gemeente Aalst, waar in twee kantoren zal worden voorzien. De nog te sluiten postkantoren zullen door postpunten worden vervangen.

Inzake rode en blauwe postpunten zijn er geen plannen voor een vermindering van het huidige aantal rode brievenbussen. Door de sluiting van sommige kantoren en het openen van postpunten is het wel mogelijk dat brievenbussen van plaats veranderen. De blauwe brievenbussen, waarin klanten hun overschrijvingsformulieren voor de bank van De Post kunnen deponeren, zullen tussen 15 februari en eind juni 2008 in de postpunten worden geplaatst.

De dienstverlening van de bank van De Post is nu reeds beschikbaar in alle postkantoren. Het concept bankhoek of "shop-in-de-shop" zal worden toegepast waar het ruimtelijk mogelijk is. In grotere of vernieuwende kantoren is nu reeds in een aparte ruimte voorzien.

Veeleer dan te spreken over Georoute 3 en Georoute 4 moeten de reorganisatie van de uitreiking en de daaraan verbonden aanpassingen van de dienstenorganisatie als een soort van permanent proces worden beschouwd. Hierbij zal de werkorganisatie worden aangepast aan de doelstellingen betreffende de productiviteit, de evolutie van het werkvolume en de vernieuwingsprojecten, zoals de automatische rondesortering of de sortering op volgorde. Het streefdoel is dat eenmaal per jaar de dienstenorganisaties

worden aangepast.

Je voudrais passer maintenant aux aspects de la réorganisation de la distribution du courrier. Avant toute chose, vous devez savoir que le plan d'entreprise 2008-2012 ne constitue pas un nouveau plan mais une actualisation des projets de changements menés par La Poste depuis 2003. Ces projets visent la réduction des coûts et l'amélioration du service pour la clientèle. Ce plan stratégique devrait également permettre à La Poste d'absorber le choc de la libéralisation totale du marché votée par le Parlement européen. La Poste a en effet intégré dans son plan stratégique 2008-2012 une évolution importante de son réseau de distribution qui s'appuiera sur environ 150 plates-formes et 1.500 dépôts en lieu et place des 500 bureaux distributeurs actuels.

Il est important de distinguer la notion de bureau de poste telle qu'elle est envisagée ici, c'est-à-dire un bâtiment logistique lié à l'organisation de la distribution du courrier, de celle du bureau de poste accueillant des clients, plus connue du grand public. Même si l'un et l'autre sont souvent situés dans des bâtiments communs à l'heure actuelle, ceci ne constitue ni une exigence réglementaire ni une nécessité opérationnelle. À ce stade et en fonction des éléments connus de ce plan, celui-ci est en conformité avec le contrat de gestion.

Ce projet à long terme (minimum cinq ans) est clair au niveau des principes mais pas encore au niveau de ses détails. Aucun plan précis ou planning détaillé ne sera disponible avant plusieurs mois. Ce plan vise à réduire les coûts de fonctionnement de La Poste dans le contexte de compétition croissante qu'elle connaît. Cette réduction se traduira notamment par une réduction de la facture énergétique: d'une part, au moyen d'une réduction du nombre de bâtiments et donc des coûts de chauffage et, d'autre part, au moyen d'une réduction des transports. En effet, le grand nombre de points de départ des tournées (1.500 au lieu de 500) en augmentera la dispersion géographique et la proximité avec le lieu effectif de distribution.

Par ailleurs, cette nouvelle structure du réseau de distribution n'aura pas d'impact sur le service offert à la clientèle, ni en zone urbaine, ni en zone rurale. Il s'agit seulement d'une adaptation de l'organisation interne. Comme je vous le disais plus haut, ceci n'est en aucun cas lié aux bureaux de poste accessibles au public. En outre, la dimension sociale du contrat population-facteur a toujours été prise en compte par La Poste et elle le restera.

Je voudrais souligner à cet égard l'initiative de La Poste de promouvoir la possibilité de demander certains services au facteur en tournée en apposant une affiche ou un autocollant "S'il te plaît facteur" sur son habitation.

Enfin, comme toujours à La Poste, toute modification de l'organisation fera l'objet de concertations approfondies avec les organisations syndicales. La Poste s'est par ailleurs engagée à ne procéder à aucun licenciement sec.

13.10 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, il y a un an, Johnny Thijs a rencontré les bourgmestres de Wallonie; c'est ainsi qu'avec le groupe de bourgmestres du Sud-Luxembourg, j'avais eu l'occasion de l'entendre, ce qui m'avait presque rassuré. À présent, je pense réellement que la réactualisation du plan est prévue en profondeur, pour ne pas dire qu'il s'agit d'un nouveau plan. En effet, beaucoup d'éléments sortent aujourd'hui au sujet desquels il ne nous a jamais entretenus.

Je reste donc sur trois questions essentielles.

D'abord, que reste-t-il du service public de La Poste? Je ne le sais plus.

Le rôle social du facteur: vous semblez dire qu'il est pris en considération, qu'il s'agit d'apposer une affiche sur l'habitation pour que le facteur sache que... J'espère que cela se passera ainsi. Dans les régions rurales à faible densité de population, pour certaines personnes dont les gens âgés, le facteur est une des seules personnes qu'elles rencontrent encore. J'avais insisté très fort auprès de Johnny Thijs pour que le facteur puisse au moins poursuivre ce rôle social.

Madame la ministre, comme vous êtes aujourd'hui la représentante du gouvernement auprès de La Poste, j'espère que, dans les futures discussions, vous défendrez ces demandes de profiter encore d'un certain service public, du rôle social du facteur et d'un service postal correct dans les zones rurales à faible densité de population, comme la province de Luxembourg.

13.11 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik heb vorige maand reeds betreurd dat De Post geen rekening houdt met dichtbevolkte deelgemeenten en uitgestrekte fusiegemeenten. Ik geef een voorbeeld. Na Antwerpen en Gent is Beveren-Waas de meest uitgestrekte gemeente van Vlaanderen. Momenteel zijn er daar nog vier postkantoren. De Post wil daar een postkantoor overhouden. Dat betekent meer dan veertig kilometer heen en terug en meer dan een uur onderweg van de noordelijke deelgemeente naar het enige overblijvende postkantoor. We weten nog altijd niet wat er zal gebeuren met de publiciteitsbladen die momenteel moeten worden aangeboden in de postkantoren in de deelgemeente in het noorden. Daarover is er nog steeds onduidelijkheid.

U hebt het gehad over de communicatie van De Post. Ik deel uw mening niet. Ik geef het voorbeeld van het postkantoor van Kieldrecht waarvan De Post vorige maand heeft bekendgemaakt dat het zal verdwijnen. Toen die lijst op het internet beschikbaar werd, was het personeel van het postkantoor nog niet op de hoogte en was de brief naar het gemeentebestuur nog onderweg.

Wat het engagement van De Post betreft in verband met het vinden van een postpunt, toont het voorbeeld van de gemeente Melsele een en ander duidelijk aan. Het kan toch niet dat De Post al voor de tweede keer een sluitingsdatum vooropstelt en de woordvoerder van De Post nu zegt dat het menens is en dat men het postkantoor van Melsele eind maart wil sluiten, terwijl er nog geen uitbater van een postpunt is gevonden. Dat men aan het onderhandelen is, is niet voldoende. Die onderhandelingen kunnen immers nog altijd afspringen.

Mevrouw de minister, ik wil er daarom op aandringen dat u er alles aan doet opdat, als er geen postpunt wordt gevonden, het kantoor in Melsele daadwerkelijk zou openblijven.

13.12 Sarah Smeyers (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord.

Ik noteer dat De Post het principe hanteert van geen sluiting vooraleer een alternatief wordt gevonden. Ik deel echter de mening van de heer Stevenheydens dat de praktijk anders doet vermoeden. Ik wil dat u erover waakt dat De Post haar engagement zal eerbiedigen dat er geen postkantoren zullen worden gesloten vooraleer een postpunt is geopend.

Ik begrijp uw bezorgdheid over de rentabiliteit van De Post en ik begrijp dat er een evenwicht nodig is tussen centralisatie en spreiding. Beveren-Waas en ook Sint-Niklaas zijn wat bevolkingsdichtheid betreft echter zeer verspreide gebieden. Ik denk dat het daar toch wel was aangewezen een meer doorgedreven studie te doen.

Ik begrijp dat u zult waken over de rentabiliteit en de efficiëntie van de postpunten.

13.13 Stefaan Vercamer (CD&V - N-VA): Ik dank de minister voor haar antwoord.

Is het mogelijk om de concrete locaties van de postkantoren die worden gesloten, en van de postpunten die worden geopend, ter beschikking te stellen?

13.14 André Perpète (PS): Monsieur le président, madame la ministre, j'estime ne pas avoir eu de réponse satisfaisante aux questions que je vous ai posées. J'imagine qu'il n'est pas évident de répondre à une dizaine de questions en même temps. J'aurai l'occasion de revenir sur le sujet ultérieurement.

En ce qui concerne les Points Poste, il faudra évaluer le rôle réel qu'ils jouent envers la population. Si les heures d'ouverture sont plus larges, les services offerts ne sont pas complets. Je reste donc sceptique quant au fait qu'ils pourront réellement remplacer les bureaux de poste. Cela dépendra aussi bien entendu de la formation et du comportement des personnes qui tiennent ces Points Poste mais qui ne sont pas des professionnels de La Poste.

13.15 Eric Thiébaud (PS): Monsieur le président, je remercie la ministre pour ces éclaircissements. Elle a véritablement été "bombardée" de questions sur ce sujet d'actualité. Pour ma part, je reste persuadé que le principe de garder un seul bureau de poste par entité est insensé. En effet, on compare une entité comme celle de Mons qui compte 90.000 habitants avec celle de Flobecq qui n'en compte que 3.000. Cela n'a aucun sens!

Une de mes questions, un peu plus précise, est restée sans réponse. J'expliquais que, dans ma commune, il n'y a pas de possibilité de Point Poste dans des commerces privés. La commune a donc décidé de prendre en charge elle-même le Point Poste. Nous disposons de locaux avec des guichets sécurisés et nous avons proposé à La Poste de reprendre tous les services qu'elle offre. Il nous a été répondu qu'il n'était pas possible d'assurer le service bancaire.

Madame la ministre, ma question portait sur cet aspect-là. N'est-il pas possible d'obtenir une dérogation pour pouvoir fournir tous les services postaux dans ma commune, alors que l'on consent même un effort financier pour fournir le personnel à la place de La Poste?

13.16 **Minister Inge Vervotte:** Eerst wil ik toch het volgende zeggen. Ik heb het gevoel dat er nog misverstanden bestaan.

13.17 **Camille Dieu (PS):** Madame la ministre, je sais que la situation est difficile à gérer mais ça fait trois ans que nous suivons le dossier de la réorganisation de La Poste et les parlementaires ici présents savent bien qu'on a enrobé la restructuration de La Poste, sa rationalisation, dans un emballage de modernisation. Car on pouvait très bien avoir, à côté du service public postal, des "call centers" et des "shoppings on line".

Par ailleurs, quand on parle de "shopping on line", le "e-shopping", je voudrais dire que tout le monde n'a pas un ordinateur, tout le monde ne sait pas utiliser ce système. Dans les zones rurales comme celle où j'habite se trouve une population vieillissante qui ne connaît pas cet usage-là, et pour qui La Poste était vraiment le service public nécessaire à la satisfaction de ses besoins en communication dans ce domaine.

J'aime bien qu'on me dise "c'est une nouvelle vision stratégique", un peu comme la "consolidation stratégique" de Belgacom en son temps, mais il s'agit bel et bien d'une rationalisation pour raisons économiques.

Dans la question que je vous ai posée plus particulièrement, c'est le conseil communal de Saint-Ghislain qui écrit son inquiétude à La Poste. Vous me répondez qu'à Sirault, ça va être fait prochainement, il faut trouver un partenaire donc il n'y a pas de date d'ouverture. Il y a donc une contradiction entre cela et nous assurer, comme l'ont fait les ministres précédents et comme vous venez vous-même de vous engager à le faire, même s'il n'y a pas de prescrit légal en la matière, d'avoir un Point Poste chaque fois qu'on ferme un bureau de poste.

Cela me fait mal qu'on ferme un service public et si, en plus de cela, il n'y a plus de service rendu à la clientèle, ça pose tout de même un problème. À côté de la condition de "un bureau de poste par commune", il y avait d'autres conditions dans le contrat de gestion, et notamment un maillage qui était de 10 km entre les bureaux de poste et 5 km entre les Points Poste. Où sont-elles?

Ma philosophie par rapport à cela est simple: aussi longtemps qu'il n'y a pas de Point Poste, on ne ferme pas le bureau de poste, même si je m'oppose à toute fermeture de bureaux de poste! Un engagement devrait au moins intervenir à cet égard.

Lorsqu'on dit qu'on ouvre un Point Poste à Douvrain par rapport à Baudour et Saint-Ghislain, si ce n'était pas triste, cela ferait rire tout le monde! Et vous me répondez, il y a eu une seule offre. En l'occurrence, si l'administration communale s'inquiète, si le bourgmestre monte aux barricades, c'est qu'on aurait peut-être pu trouver autre chose. En son temps, j'ai participé moi aussi au Pass à Frameries à la concertation, dont M. Arens a parlé tout à l'heure. Lorsque nous sommes sortis de là, nous étions plutôt rassurés. Et je m'aperçois que ce qu'on nous a dit à l'époque n'était pas exact. On a enrobé l'affaire. Vous n'y êtes pour rien. Vous n'étiez pas là. Résultat: aujourd'hui, vous devez endosser toutes les récriminations que l'on vient d'évoquer. Cela ne sera sans doute pas fini dans les semaines ou dans les mois qui viennent.

Dès lors, le minimum serait de s'assurer de ne pas fermer de bureau aussi longtemps qu'il n'y a pas un point de remplacement, d'autant que vous dites vous-même que les Points Poste relèvent de la gestion privée. Si tel est le cas, ne parlons pas des grandes surfaces, encore que ces dernières ferment également! Voyez ce qui arrive à Carrefour! Si le petit commerce ferme, que fait-on? On attend combien de mois? Dans les zones rurales, je vous assure qu'on trouve difficilement un petit commerce pour s'installer. Quand les petits commerces ferment, tout ferme. À ce moment-là, plus de poste du tout! Que fait-on? On va rouvrir un bureau de poste? Voilà quand même une question essentielle qu'il conviendrait de traiter dans un contrat de

gestion.

13.18 Minister **Inge Vervotte**: Ik zou heel graag de puntjes op de i zetten, want ik vind wat hier wordt gesteld niet heel correct. Ik verduidelijk mij.

De relatie tussen de overheid en de Post wordt geregeld via een beheersovereenkomst. Deze beheersovereenkomst is afgesloten in 2005 en loopt tot 2010. Wat de Post vandaag garandeert gaat verder dan de beheersovereenkomst. Uw pleidooi voor de aanwezigheid van een postpunt na sluiting van een postkantoor, ondersteun ik ten volle en wil ik ook ten volle blijven waarmaken door de Post er constant op te wijzen. Als overheid kan men niets anders doen, kan men er niets anders tegenoverstellen. Dit is niet wat is afgesproken en wettelijk geregeld in de beheersovereenkomst 2005-2010.

Ik wil dat men heel goed weet wat is afgesproken en wat de regelmogelijkheden zijn, wat wij kunnen doen en wat wij niet kunnen doen. Politiek heb ik ook gesteld – ik zal dat ook constant blijven verdedigen tegenover de Post – dat wij zullen vragen geen postkantoor te sluiten indien er geen nieuw alternatief is en er dus geen postpunt is.

Ik hoop dat de Post er zich toe zal blijven engageren om dat ook waar te maken, wat helemaal niet evident is. Ik kan ter zake alleen maar de goodwill vragen van de Post om dat ook te doen. Ik hoop dat de Post dat zal doen als klantvriendelijk bedrijf dat rekening houdt met het draagvlak van de burgers, wat in de toekomst van belang zal zijn. Wij moeten goed weten wat wel en niet wettelijk is bepaald, wat wij de Post wel en niet mogen verwijten, of wij dat nu goedgevonden of niet. Ik vraag dus politiek gezien meer aan de Post dan ik wettelijk kan afdwingen.

Monsieur Perpète, vous avez raison. Je n'ai pas encore répondu à vos questions. Veuillez m'excuser. Je vais vous répondre. Die is verloren gegaan in de vele vragen.

Et je voudrais encore ajouter certaines choses. En ce qui concerne une extension de la gamme aux autres services bancaires de La Poste, une distinction doit être faite entre les services bancaires de base, qui continueront à être offerts dans chaque commune via les bureaux de poste qui seront maintenus conformément au contrat de gestion, et les services bancaires commerciaux distribués par La Poste comme elle l'entend.

Les extensions des activités des Points Poste aux services bancaires de base nécessiteraient, d'une part, un cadre contractuel autre que celui proposé actuellement et, d'autre part, une mise en conformité du personnel par rapport aux obligations légales qui régissent le secteur bancaire. C'est une voie que La Poste n'entend pas suivre.

Enfin, pour chaque marché Point Poste ouvert, les autorités communales ont eu et continuent d'avoir la possibilité de faire part de leur candidature.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Président: Jef Van den Bergh.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

14 **Question de M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la fermeture des guichets dans les gares" (n° 1560)**

14 **Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de sluiting van loketten in de stations" (nr. 1560)**

14.01 **François Bellot (MR)**: Madame la ministre, voici trois ans se terminait la fermeture des guichets dans près de 45 gares. À l'époque s'était posée la question de l'affectation de ces bâtiments laissés sans surveillance de personnel de la SNCB. De même, le confort des passagers suscitait quelques interrogations.

Madame la ministre, pourriez-vous nous présenter le bilan de la situation de ces 45 gares?

D'abord, quel est le nombre de bâtiments qui ont été cédés ou dont la gestion a été conventionnée avec des particuliers, des entreprises ou des communes?

Ensuite, quelles sont les dispositions qui ont été prises dans ces gares pour assurer l'accueil et le confort des usagers? Combien de salles d'attente ont-elles été maintenues? Quel est le nombre éventuel de gares à avoir reçu des abris sur les quais pour compenser la fermeture des salles d'attente?

En outre, quelles sont les intentions de la SNCB quant à la propriété de ces biens dont certains pouvoirs publics disent que l'estimation présentée par la SNCB dépasse largement la valeur habituelle des constructions dans différentes régions?

Quelles sont, par ailleurs, les dispositions prises pour assurer l'entretien de l'intérieur des bâtiments, que ce soit par du personnel de la SNCB ou par du personnel contractuel ou provenant d'entreprises externes?

Enfin, quelles sont les dispositions prises pour entretenir les abords des bâtiments, et à quelle fréquence le sont-ils?

14.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur Bellot, il ne s'agit pas de 45 gares, mais de 31 gares dont les guichets ont été supprimés à la fin du mois de juin 2005 et de 8 gares dont les guichets ont été fermés entre 2004 et 2005. Au total, cela donne 39 gares.

En Région flamande, il s'agit de 15 gares dont 6 sont totalement ou partiellement louées à des tiers, l'une est vendue et 4 sont intégralement ou partiellement utilisées par des services de la SNCB (personnel ou installation technique). Quatre gares font l'objet d'une négociation en vue d'une vente ou d'un bail emphytéotique.

Une seule gare est concernée en Région de Bruxelles-Capitale et sera démolie dans le futur.

Pour la Région wallonne, il s'agit de 23 gares, dont 8 ont été totalement ou partiellement louées à des tiers, et 15 qui font l'objet d'une négociation en vue d'une valorisation (utilisation par des services du groupe SNCB, location à des tiers, vente ou bail emphytéotique).

Quant au nombre de salles d'attente maintenues, aucune ne l'a été en Région flamande ou bruxelloise. En revanche, 8 l'ont été en Région wallonne.

Dans un premier temps, une éventuelle reprise des bâtiments est négociée avec la commune. Les conditions financières dépendent de la situation, de l'état des lieux du bâtiment et des projets d'avenir le concernant. Les négociations commencent toujours sur la base de critères conformes au marché. Si la commune n'est pas intéressée, le marché privé est contacté via une procédure publique, le bâtiment étant alors cédé au plus offrant.

L'entretien de l'intérieur des lieux est à charge du locataire ou du service du groupe SNCB qui y est hébergé. Quant à la fréquence du nettoyage des abords de la gare, elle dépend de l'instance – Infrabel, utilisateur du bâtiment, commune – qui en détient la charge.

14.03 François Bellot (MR): Madame la ministre, je vous remercie et n'ai pas grand-chose à ajouter. Pourrais-je recevoir la liste des gares concernées? Je l'examinerai en fonction des situations qui m'ont été rapportées.

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

*Président: François Bellot.
Voorzitter: François Bellot.*

15 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toekomst van het experiment gratis parkeren van de NMBS in 12 stations en de mogelijke uitbreiding tot deeltijds werkende abonnees" (nr. 1571)

15 Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'avenir du projet expérimental de gratuité du stationnement lancé par la SNCB dans 12 gares et son extension éventuelle aux abonnés qui travaillent à temps partiel" (n° 1571)

15.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, dit is een vraag over het experiment van het gratis parkeren door de NMBS in twaalf stations. Die problematiek is hier al meermaals aan bod gekomen en ondertussen mag de evaluatie daarvan toch worden gemaakt.

In juli en augustus vorig jaar was er sprake van dat de NMBS het gratis parkeren aan een twaalfstal stations zelfs zou afschaffen, maar nadien heeft de NMBS meegedeeld dat het gratis parkeren toch weer behouden zou blijven, maar niet overal.

Het gaat om het experiment gratis parkeren uit 2005. Abonnees konden gratis parkeren, eenmalige reizigers moesten betalen. Belangrijk daarbij is echter te weten dat tot augustus 2005 het parkeren in sommige van die stations, bijvoorbeeld Tienen, volledig gratis was, zowel voor de abonnees als voor de eenmalige reizigers. Wat dus werd verkocht als een experiment gratis parkeren, betekende in sommige stations ook dat het betalen werd voor occasionele reizigers.

Het experiment ontmoedigt eigenlijk de occasionele reizigers, die zouden moeten worden aangemoedigd om de trein te nemen. Reizigers verloren aanzienlijke tijd, want zij moesten ook nog eens langs de automaat van de parking om een ticket te gaan kopen. Sommige reizigers parkeerden zich net buiten de parking, met alle overlast voor de omgeving tot gevolg.

Voor zover ik kon nagaan, waren er buiten Tienen, van de twaalf stations nog vijf andere waar het parkeren in 2005 volledig gratis was, met name Genk, Gent-Dampoort, Leopoldsburg, Andenne en Saint-Ghislain. In Aarlen en Jemelle was een deel van de parking gratis.

Ik ben me ervan bewust dat niet in alle stations voldoende parkeerplaats is en dat een oplossing gedeeltelijk ook moet komen van een betere aansluiting van bus en tram op de trein. Het zou echter jammer zijn dat de stopzetting van het experiment ertoe zou leiden dat in acht van de twaalf stations voortaan de pendelaar ook nog eens zou moeten betalen voor de parking. Dat gaat immers in tegen de nood aan een duurzame mobiliteit.

Vandaar de volgende vragen, mevrouw de minister.

Wat is nu uiteindelijk de definitieve beslissing inzake het al dan niet verder gratis parkeren in de twaalf stations? Wordt dat beleid eventueel uitgebreid, op basis van eventuele criteria?

Zullen de parkings die in augustus 2005 volledig of gedeeltelijk gratis waren, ook gedeeltelijk gratis blijven? Met andere woorden, wordt er teruggekeerd naar een situatie van vóór augustus 2005?

Ten derde, deeltijds werkende abonnees maken vaak gebruik van het zogenaamde railflexabonnement, maar kunnen daarmee niet gratis parkeren in de betreffende stations. Overweegt de NMBS om ook voor die categorie het gratis parkeren in te voeren?

15.02 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, uit het experiment gratis parking hebben wij geleerd dat een verdere investering in parkings noodzakelijk is, en dat ook een aangepaste en gedifferentieerde tarifiering vruchten afwerpt.

Van de 37 grootste stations, beheerd door de NMBS-holding, zijn de volgende parkeergelegenheden volzet: Aalst, Arlon, Ath, Braine-l'Alleud, Charleroi, Denderleeuw, Dendermonde, Gent-Dampoort, Hasselt, Kortrijk, Leuven, Libramont, Liège, Mechelen, Namur, Nivelles, Oostende, Ottignies, Sint-Niklaas, Vilvoorde en Zottegem.

Om aan deze situatie te verhelpen hanteert de NMBS-Holding de volgende middelen: investeren in bijkomende capaciteit, herinrichten van de bestaande gelegenheden en in sommige omstandigheden ook een aangepaste tarifiering. Deze nieuwe parkeerpolitiek wordt gebaseerd op de volgende vier fundamentele doelstellingen: gegarandeerd beschikbare plaatsen voor treinreizigers, gedifferentieerde tarifiering naargelang het type station, de gebruiker en de lokale markt, de opbrengsten die de operationele kosten moeten dekken en geen ontmoediging van het openbaar vervoer. Het parkeerbeleid ligt momenteel ter studie. De Holding is van mening dat het vervoer- en parkeerbeleid steeds zal moeten worden getoetst aan de micro-omgeving rond deze stations, wat vanzelfsprekend ook de nodige tijd vergt. Het pilootproject zal worden voortgezet tot wanneer de nieuwe parkeerpolitiek wordt toegepast. Het is evident dat ook in de onderhandelingen over de beheersovereenkomst het parkeerbeleid een belangrijk aandachtspunt is.

Ik wil eraan toevoegen dat wij echt vinden dat er een visie moet worden ontwikkeld, die gedifferentieerd is, op het parkeerbeleid in de stations. Niet dat de NMBS dat vandaag niet doet. Dat zou immers niet correct zijn. Wanneer zij nog meer hun rol gaan opnemen als deel van de ketting van het totale vervoer, dan is het belangrijk om te kijken wat in eerste instantie de aantrekkelijkheid, de beschikbaarheid en andere moeten zijn van de verschillende elementen. Wat bijvoorbeeld het beleid is ten opzichte van fietsen en fietsstallingen zal een belangrijk punt worden in de onderhandelingen over de beheersovereenkomst. Het is evident dat het ene het andere niet uitsluit. Het is echter wel belangrijk dat daar een totaalvisie op wordt ontwikkeld die niet eenzijdig is gericht op bijvoorbeeld het parkeren van auto's. Men moet mensen bijvoorbeeld ook de mogelijkheid geven om ook op andere manieren een goede toegankelijkheid van de stations te krijgen.

Ik vind het heel belangrijk dat de NMBS de verantwoordelijkheid neemt om dat te doen in relatie met de lokale partners. Als men met de mensen praat, hoort men vaak dat ze wel graag met de fiets naar het station zouden gaan maar dat de wegen die naar het station leiden niet altijd veilig zijn. Dat is natuurlijk geen verantwoordelijkheid van de NMBS, wel van het lokale bestuur of van het Gewest, afhankelijk van het type weg waarom het gaat. In de toekomst is er voor de NMBS een belangrijke rol weggelegd om daar een actieve partner in te zijn. We zullen dus ook een sensibiliserende actie richten tot de lokale besturen om hen mee hun verantwoordelijkheid te laten nemen in de totale visie die de NMBS voor de toekomst kan ontwikkelen. Ze kunnen daar samen hun verantwoordelijkheid in nemen. Dat is dus niet eenzijdig gericht op auto's en parkings alleen.

15.03 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Ik dank de minister voor haar belangrijk antwoord. De vier principes die worden aangehaald voor het toekomstig parkeerbeleid kunnen we alleen ten volle ondersteunen. Vooral de gedifferentieerde aanpak gerelateerd in wat voor omgeving men werkt, de micro-omgeving, lijkt mij zeer belangrijk. Ook het overleg met de lokale besturen is in deze natuurlijk heel belangrijk. Daar ontbrak het in het verleden wel eens aan. Mogelijk zou een vorm van convenantenbeleid, zoals men dat in Vlaanderen kent tussen De Lijn en de lokale besturen, een goede richting kunnen zijn om tot een gestructureerd overleg en goede afspraken te kunnen komen tussen de NMBS en de lokale besturen. Als ik vaststel dat de NMBS op sommige plaatsen in parkings voorziet, al dan niet gratis, en dat op sommige plaatsen de lokale besturen mee moeten betalen voor fietsstallingen voor de treinreizigers en op andere plaatsen niet, dan vraag ik mij soms af waar de lijn zit. We zullen dit in de toekomst zeker verder opvolgen.

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

*De vergadering wordt geschorst van 16.36 uur tot 16.46 uur.
La séance est suspendue de 16.36 heures à 16.46 heures.*

16 Questions jointes de

- M. Jean-Luc Crucke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les récentes perturbations du trafic SNCB au départ de la gare de Tournai" (n° 1572)
- M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la grève surprise du 22 janvier des accompagnateurs de train" (n° 1638)
- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les grèves à la SNCB" (n° 1642)
- M. Francis Van den Eynde à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les nouvelles mesures de sécurité pour les accompagnateurs de trains" (n° 1738)
- M. Philippe Henry à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les revendications des accompagnateurs de train" (n° 1746)
- M. André Perpète à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les agressions dans les trains" (n° 1958)
- M. Peter Logghe à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les problèmes sur les lignes La Panne-Gand et Courtrai-Bruxelles" (n° 2048)

16 Samengevoegde vragen van

- de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de recente problemen met het NMBS-verkeer vanuit het station van Doornik" (nr. 1572)
- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de wilde staking van de treinbegeleiders op 22 januari" (nr. 1638)
- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

over "de stakingen bij de NMBS" (nr. 1642)

- de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe veiligheidsmaatregelen voor de treinbegeleiders" (nr. 1738)

- de heer Philippe Henry aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de eisen van de treinbegeleiders" (nr. 1746)

- de heer André Perpète aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de agressie in de treinen" (nr. 1958)

- de heer Peter Logghe aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de problemen op de lijnen De Panne-Gent en Kortrijk-Brussel" (nr. 2048)

16.01 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, je vais être concis, d'autant plus que la situation que je vais exposer est plus spécifique et que je ne tiens pas à faire de la "sous-région". En effet, la "sous-région" Tournai-Mouscron connaît une situation plus spécifique face à la violence dans les trains.

Je sais, pour l'avoir déjà entendu dire, que Mme la ministre mène une politique sérieuse en la matière qui tente réellement de privilégier la sécurité des conducteurs, des accompagnateurs mais aussi des navetteurs.

Ceci dit, madame la ministre, si j'ai inscrit cette question à l'ordre du jour d'aujourd'hui, c'est dû au fait qu'un sentiment d'insécurité règne dans la "sous-région" de Tournai-Mouscron. On a l'impression que les moyens mis à disposition lors d'un incident sont à ce point tardifs que la réaction n'est plus visible ou efficace.

Le 22 janvier 2008, une grève a été déclenchée sur de nombreux points du rail wallon à la suite d'un incident. Or, à Tournai, il n'existe plus de cellule de sécurité car le personnel qui y était affecté auparavant a été muté à Mons. Mon but n'est évidemment pas de déclencher une guerre entre Tournai et Mons!

Comme je vous le disais, la situation en Hainaut occidental est spécifique. De par sa situation transfrontalière s'est installée une délinquance propre à une mouvance touristique liée aux méga-dancings. Il s'agit d'un tourisme du week-end et de soirée qui commence le vendredi pour parfois se terminer le dimanche soir ou le lundi matin. Les gares ne sont pas suffisamment protégées. Les chauffeurs et accompagnateurs sont livrés à eux-mêmes et les citoyens honorables, qui, pour la bonne cause, prennent le train sont confrontés à une population très "bigarrée", c'est-à-dire sous l'influence de l'alcool, de la drogue et qui a encore de la musique dans les oreilles.

Cela pose une difficulté lorsqu'on sait que cette situation rencontre un vide sur le plan de la sécurité. Madame la ministre, ma question est claire et simple. Si l'on considère la problématique spécifique que je viens d'évoquer, serait-il vraiment utopique d'affecter un personnel de sécurité au Hainaut occidental, en particulier à Tournai?

16.02 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, madame la ministre, ma question sera plus générale que celle de M. Crucke. De plus en plus, on voit se déclarer des grèves spontanées. Les motifs qui sont relatés dans la presse du 22 janvier me semblent respectables du point de vue des travailleurs, à tout le moins compréhensibles, dès lors qu'ils sont liés à des agressions sur des accompagnateurs, ce qui est évidemment inacceptable.

Néanmoins, l'organisation de grèves sans dépôt de préavis, la perturbation qui en résulte et la difficulté d'obtenir des informations fiables sur les trains supprimés ou effectivement en service sont des éléments qui ne peuvent qu'engendrer une défiance des usagers à l'égard du train, ce qui n'est sans doute pas la volonté des grévistes et qui n'est, dans l'absolu, certainement pas opportun.

En votre qualité de ministre de tutelle, comment pouvez-vous améliorer à la fois le dialogue social, car je pense qu'un bon dialogue social peut prévenir ce type de mouvement, mais aussi la réaction face à ce type de désagrément?

J'aurais voulu faire le point avec vous, madame la ministre, sur cette journée du 22 janvier.

Quels contacts avez-vous eus avec les représentants syndicaux dans la journée du 22 janvier? Y a-t-il des mécanismes d'urgence et de concertation urgente afin de veiller au moindre désagrément possible pour les usagers et la reprise du travail la plus rapide possible?

Quelles mesures d'information ont-elles été prises? On renseignait une ligne de téléphone, mais qui est

systématiquement saturée en cas d'incident, ce qui est compréhensible. Des informations ne peuvent-elles être rendues disponibles sur internet à propos des trains qui roulent ou non? Ne doit-on pas prévoir ce type de service dans le futur en espérant qu'on ne continue pas de voir se multiplier les grèves spontanées?

Quant aux incidents regrettables qui ont conduit à ce mouvement de grève, quelles sont les dispositions prises ou envisagées pour y remédier?

Envisagez-vous un renforcement des équipes sur des lignes présentant davantage de risques que d'autres?

En matière de dialogue social, quelles sont les lignes de force de la politique que vous souhaitez mener? En effet, les représentants syndicaux estiment que les choses n'ont pas été optimales ces derniers temps. Envisagez-vous des élections sociales à la SNCB ou d'autres mesures comme le renforcement du dialogue qui serait susceptible d'améliorer le climat et d'éviter, tant que faire se peut, ce type de mouvement spontané?

16.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, nous avons tous été impressionnés par cette grève surprise du 22 janvier même si nous comprenons parfaitement le problème de la sécurité des accompagnateurs de train.

Pour être très brève, je voudrais vous poser certaines questions sur la politique que vous allez mener en la matière.

Allez-vous augmenter l'effectif des accompagnateurs?

Comptez-vous mettre sur pied une formation pour les aider à maîtriser ce type de situation difficile?

Comment sont-ils aidés quand ils ont été agressés? Comment gère-t-on cela en équipe? Allez-vous mettre en place une politique de ressources humaines permettant d'atténuer les effets de ces situations?

Pourrait-on imaginer qu'un statut nouveau sera créé pour des personnes qui seraient chargées de prévention et de médiation dans les trains et dans les gares. Après tout, cela existe dans les lieux publics urbains. Pourquoi ne pas imaginer de transposer ce système dans les trains?

S'est-on demandé si la situation était identique dans les autres pays? Avez-vous effectué une comparaison entre la sécurité dans nos trains et celle existant dans des pays confrontés à moins de difficultés en la matière?

Comptez-vous prendre des mesures en ce qui concerne, d'une part, l'information des voyageurs le jour même pour qu'ils puissent réorienter leur journée et, d'autre part, l'information éducative à mener dans les écoles ou dans les gares sur les comportements corrects à adopter dans les gares et dans les trains.

16.04 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mevrouw de minister, dit debat gaan we niet meer herbeginnen. Maar u hebt daarstraks verwezen naar het feit dat het treinpersoneel heel vaak zeer sterk emotioneel reageerde op de agressiviteit. U hebt dat wel gezegd, u hebt het woord emotioneel niet gebruikt, dat woord hebt u inderdaad niet gebruikt, dat geef ik toe. U hebt inderdaad gezegd dat, tengevolge van de agressiviteit, ze in staking gingen en zo verder. Dat gaat u toch niet tegenspreken?

Ik kan u daar geen ongelijk in geven. Ik heb eerlijk gezegd het grootste begrip voor de woede en voor de ergernis van het treinpersoneel. Ik ben nogal goed geïnformeerd. Om u dat te bewijzen, mevrouw de minister, heb ik u vandaag 14 schriftelijke vragen gesteld over afzonderlijke gevallen van agressie, van Waterloo tot Haaltert, van Brussel tot in Limburg over Mechelen. Ik heb dat daar nog bijgezet om u plezier te doen. Het is een zeer erge toestand. Men kan dit niet tegenspreken. Telkens probeer ik het dossier zo goed mogelijk te volgen. Ik zal u ook af en toe wel eens interpellieren over maatregelen die zouden kunnen worden genomen.

Nu heb ik een specifieke vraag omdat op 24 januari de treinbegeleiders van de NMBS een sms-bericht hebben gekregen van hun werkgever waarin werd meegedeeld dat er nieuwe maatregelen voor hun veiligheid op de trein en in het station vanaf 1 februari van toepassing zouden zijn. Ik zou terloops willen zeggen dat dit in de stations al zeer duidelijk is, de waarheid heeft haar rechten. Ik zie sinds 1 februari in de stations heel veel van die rode jasjes van Securail, dat is op zich een goede zaak. Dat wil ik er dus ook bij

zeggen, mijnheer Van den Bergh.

Het ging in dat sms-bericht over een aantal nieuwe, ernstige daden van agressie. Ik citeer letterlijk: "waarvan treinbegeleiders in de dagen voordien het slachtoffer waren en waar soms zelfs wapens bij te pas waren gekomen." Ik wil u vragen of u ons over die incidenten wat meer informatie kunt bezorgen.

16.05 Philippe Henry (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, madame la ministre, je serai extrêmement bref car vous êtes fort sollicitée. Les questions se regroupent, je ne vais donc pas les redévelopper.

J'aurais voulu avoir quelques informations quant aux conséquences de l'action de grève du 25 janvier sur le trafic. Pour le reste, les autres points ont déjà été abordés.

16.06 André Perpète (PS): Monsieur le président, madame la ministre, incontestablement, les conditions de travail des accompagnateurs de train sont difficiles. Une partie d'entre eux ont été amenés à recourir à une grève spontanée. Même si le droit de grève est inscrit dans la Constitution et que ces personnes travaillent dans des conditions difficiles, il est bien évident que cela a mis les voyageurs dans l'embarras. Mais c'est aussi la preuve d'un certain malaise de ce personnel.

Certes, la SNCB fait des efforts. Il y a le rééquipement des agents Securail. Il y a le numéro de téléphone mis en place en cas d'urgence; il mérite d'être popularisé par une campagne d'affichage à l'intérieur des trains, même si ce ne sera pas suffisant. Enfin, même s'il y a une amélioration, le nombre de 400 agents Securail reste insuffisant.

Madame la ministre, combien de cas d'agressions la SNCB a-t-elle recensés au cours des six derniers mois? Comparativement aux autres années, constate-t-on une augmentation du nombre d'agressions?

Quel est le nombre d'agressions en province de Luxembourg, particulièrement sur la ligne 162 entre Namur et Arlon?

Quelles mesures supplémentaires comptez-vous prendre pour que les accompagnateurs de train puissent à nouveau se rendre au travail en toute sérénité?

16.07 Peter Logghe (Vlaams Belang): Mevrouw de minister, ook ik zal u kort ondervragen over de onveiligheid en wel op twee bepaalde lijnen. Het gaat om de lijn De Panne-Gent waar de incidenten eigenlijk al beginnen in De Panne waar vrijdagavond en zaterdagavond groepen Fransen de laatavondtreinen nemen en spanningen veroorzaken door roepen en incidenten. Dat duurt meestal tot in Deinze waar de meeste Franse jongeren de trein verlaten hebben. De tweede lijn is Kortrijk-Brussel waar 's avonds laat maar vooral in de vroege morgen incidenten te betreuren zijn. De jongeren komen dan van de verschillende dancings afgezakt en zorgen voor allerlei incidenten op de treinen. Het gaat dus om zaterdag-, zondag- en maandagochtend.

Mevrouw de minister, het gevoel van onveiligheid blijkt zo groot te zijn dat verschillende controleurs mij zeggen dat zij eigenlijk alle inspanningen doen om toch maar niet van wacht te zijn in het weekend. Anderen laten mij verstaan dat ze eigenlijk het afgesloten kamertje dat hun ter beschikking staat gewoon niet verlaten en dus geen controle van de reizigers doen.

Mevrouw de minister, bent u op de hoogte van de incidenten? Kunt u cijfers geven over de incidenten op die twee concrete lijnen de laatste twee jaar? Welke maatregelen werden er in het verleden genomen? Welke maatregelen bent u voornemens te nemen in de toekomst? Vindt u het maatschappelijk kunnen dat controleurs die eigenlijk zijn aangesteld om te controleren door geweld of intimidatie hun functie niet kunnen uitoefenen? Zou het geen aanbeveling verdienen om op de gevoelige op- en afstapplaatsen jongeren massaal te controleren zodanig dat bepaalde incidenten ten gevolge van overmatig drank- of drugsgebruik zich minder zouden voordoen?

16.08 Minister Inge Vervotte: Collega's, ik denk dat dit een heel belangrijk dossier is. Ik durf zelfs te stellen dat wij allen in gebreke blijven, als samenleving in haar geheel, wanneer we moeten vaststellen dat er een stijgende problematiek is van agressiviteit ten opzichte van mensen die een openbare dienstverlening wensen uit te voeren. Blijkbaar is men niet in staat om zelfs al geen grootse plannen meer te zetten tegenover de agressiviteit en het geweld tegen deze mensen en de andere gebruikers. Het gaat om de veiligheid van het personeel en de andere gebruikers. Ik vind dit dus een zeer ernstig probleem. De

eerlijkheid gebiedt mij te zeggen dat de NMBS zelf en de regering, de vorige alsook de huidige, al het mogelijke doen om dat zo goed mogelijk te verhelpen.

Het zal ook een aandachtspunt blijven in de gesprekken die wij hebben. Ik wil tegelijkertijd ook de relativiteit hiervan onder ogen zien, omwille van het feit dat al heel wat maatregelen zijn genomen. Ik denk dat wij misschien nog maatregelen kunnen nemen, maar met alle maatregelen die al zijn genomen en met de maatregelen die wij nog zullen nemen, is het mogelijk dat wij de problematiek daarmee nog niet hebben opgelost.

Dit is zeker geen alibi. Ik heb het daarnet gezegd. Ik neem deze problematiek immers zeer ernstig, zowel voor de veiligheid van de reizigers als die van het personeel. Wij zullen niet nalaten om bijkomende initiatieven te nemen, waarop ik straks verder terugkom. Ondanks alle maatregelen, en de NMBS heeft er al heel wat genomen, zijn wij er toch niet in geslaagd om de veiligheid op onze spoorwegen te laten terugkeren. Ik herhaal dat het eerste uitgangspunt van een openbare dienstverlening veiligheid en betrouwbaarheid moeten zijn.

Les mesures générales prises contre les agressions, en particulier à la suite des agressions récentes, sont notamment les suivantes: soutien individuel aux victimes des agressions, poursuite de la mise en place du masterplan "agressions" qui prévoit notamment dix mesures proactives, huit mesures préventives, trois mesures répressives et vingt-trois mesures curatives – si vous voulez le détail, je peux les communiquer par écrit, ce sera plus pratique –, poursuite et renforcement des plans d'action Securail avec la collaboration des équipes BSC, brigades spéciales de contrôle composées de trois accompagnateurs de train sur les lignes 96 et 124 mais limitées du fait de l'agression d'agents de ces brigades, mise en place d'un plan d'action complémentaire de Securail en collaboration avec des équipes BSC sur les lignes 37 et 44 et organisation d'une rencontre avec les procureurs du Roi des régions concernées si cela n'a pas déjà été fait afin de les sensibiliser à l'importance du jugement des auteurs d'une agression. Ces mesures à caractère général sont prises par la SNCB en vue de mieux appréhender la lutte contre les agressions vis-à-vis du personnel.

Les services Securail de la SNCB Holding prendront également des mesures préventives complémentaires spécifiques dans ce domaine. À court terme, le recrutement de 15 agents de sécurité, l'augmentation de 25% des services train effectués par les brigades régionales à partir de mars 2008, entre autres en Hainaut; la permanence et présence renforcée de la brigade des trains dans les gares identifiées comme sensibles à une augmentation temporaire des phénomènes d'agression à partir du 1^{er} février 2008 et ceci jusqu'à normalisation de la situation, par exemple dans les régions de Liège, Verviers, Spa, dans la région de Braine-le-Comte entre autres; la fusion du central d'appels et du "control national room" dans le "Security Operation Center", optimisant ainsi le système de télévision en circuit fermé.

Pour le moyen terme, il y a encore l'élaboration concrète de points spécifiques aux transports en commun dans le plan national de sécurité à négocier avec le "Corporate Security Service", le renforcement continu de la collaboration avec la police locale, le maintien de la lutte contre les agressions comme objectif prioritaire stratégique dans le plan stratégique de gestion du "Corporate Security Service".

Contrairement à vos affirmations la gare et la région de Tournai sont desservies par une brigade de sécurité composée de huit agents et travaillant de 6 heures à 10 heures et sept jours sur sept.

Cette brigade est dirigée au départ de Charleroi où se trouve le siège du district sud-ouest.

La dimension transfrontalière est bien connue du service Securail. À cet effet, Securail a conclu des accords de collaboration avec la SUGE (Surveillance générale), le service de sécurité ferroviaire de la SNCF.

En matière de prévention, le comité de direction de la SNCB Holding a décidé de mettre en place une organisation où siégeront des fonctionnaires de prévention au niveau régional. Pour le Hainaut, ce fonctionnaire aura son siège de travail à Charleroi. Dans le cadre de la stratégie de sécurité du groupe ferroviaire, le service Securail a par ailleurs eu des contacts directs avec le procureur du Roi, le directeur coordinateur et le chef de zone de la police locale. Il est certain que c'est bien un sujet important pour la négociation concernant le contrat de gestion.

En réponse à la question de M. Gilkinet, qui réagit au mouvement de grève du mardi 22 janvier 2008, initié par les accompagnateurs de train de La Louvière et Mons: ce mardi matin, le manager Accompagnement sud-ouest et les dirigeants Cellule Personnel Accompagnement Charleroi se sont réunis avec les délégués

syndicaux pour entendre leurs revendications.

Vu qu'il s'agissait d'une action spontanée et partielle, il était impossible de procéder à la communication de façon proactive. Dans une telle situation, dès qu'une première information parvient au Trafic Control, les services de communication, les médias et les gares sont informés; les voyageurs bénéficient alors d'annonces en gare.

Lors des grèves, en raison de l'ampleur du mouvement et de ses conséquences qui évoluent souvent au fil des heures, il est parfois assez difficile de transmettre à chaque moment une information précise à toutes les parties concernées. Pour des informations concernant la régularité des trains, la clientèle a par ailleurs la possibilité de s'adresser au call center du service clientèle, avec le numéro connu. Au cours de l'année 2008, la SNCB développera également un système de communication complémentaire destiné aux voyageurs victimes d'une perturbation du trafic.

J'ai déjà expliqué à M. Crucke les mesures générales qui ont été prises dans le cadre de la problématique des agressions et, en particulier, suite aux agressions récentes.

Pour ce qui est de votre question à propos des grèves ou des actions spontanées, je viens de répondre à la question de M. Van den Eynde concernant ce sujet, dont le dialogue social noué actuellement avec les syndicats et la direction de la SNCB afin de trouver des procédures et des moyens pour éviter dans le futur des grèves, y compris les grèves spontanées.

Pour répondre à la question de Mme Snoy, la SNCB augmente le cadre des accompagnateurs si une extension du plan de transport le nécessite. C'est également prévu à court terme.

En ce qui concerne les mesures relatives aux informations, j'ai déjà donné l'explication à M. Gilkinet.

Le comparatif n'existe pas sur le plan international au niveau de la sécurité. Néanmoins, les échanges d'informations sur cette problématique sont évoqués ponctuellement avec les responsables des sociétés de transport des pays frontaliers.

La gestion des situations problématiques fait déjà l'objet de formations au sein de la direction nationale Voyageurs. Au travers des formations "attitudes professionnelles", le personnel d'accompagnement est sensibilisé à la nécessité d'adopter des attitudes prudentes dans l'exercice de ses missions commerciales.

Des cours d'attitudes professionnelles sont dispensés durant la formation fondamentale des accompagnateurs de train. Y sont notamment abordés des thèmes du service, d'application du règlement, de communication, des préjugés, de la gestion de comportements agressifs. La formation est donc importante en la matière.

Le personnel d'accompagnement en activité reçoit une formation similaire mais prenant en compte son expérience du terrain.

Le comité de direction de la SNCB Holding a approuvé la mise en place d'un fonctionnaire chargé de la prévention dans chaque "security district", ceci dans le cadre d'une approche intégrée de la prévention coordonnée au niveau central.

Par ailleurs, Securail de la SNCB Holding, a réalisé un film montrant les dangers pouvant être causés par les négligences, voire les actes de malveillance ou de vandalisme commis dans les trains et dans les infrastructures ferroviaires en général. Ce film cible surtout les écoliers; il est donc distribué aux écoles moyennes.

Mijnheer Van den Eynde, ik kom aan uw vragen. Op uw algemene vragen heb ik reeds geantwoord. Ik kom aan de zeer specifieke vragen die u stelde.

Op 21 januari 2008 om 14.50 uur te Jurbise, spoorlijn 96, twee treinbegeleiders vragen tijdens een controle een man om zijn vervoerbewijs. De man verklaart zijn treinticket in het toilet te gaan zoeken. Beide treinbegeleiders vergezellen de man daarbij. U vroeg naar de details. Aan het toilet gekomen stellen ze de aanwezigheid vast van twee andere reizigers, beiden zonder vervoerbewijs.

Een van de drie jongens reageert geagiteerd en deelt een vuistslag uit aan een van beide treinbegeleiders. Daarop tracht de tweede bediende de gemoederen te bedaren, zonder resultaat. De agressor keert zich daarop tegen de tweede bediende. In het station van Jurbise verlaten de jongeren de trein en bekogelen het treinbegeleidingpersoneel met stenen. De drie daders werden ter plaatse door de politie gevat. Dat was het over dit incident.

U vroeg naar het incident dat plaatsvond op 21 januari 2008 om 7.50 uur tussen Ath en Doornik op spoorlijn 94. Tijdens de controle van de vervoersbewijzen stelden twee leden van de brigade voor speciale controle vast dat een reiziger hun een treinkaart toont waarvan de uiterste geldigheidsdatum is overschreden. Aangezien de man noch wil betalen noch zijn identiteitskaart wil tonen, stelt de bediende van de BSC een vaststelling onregelmatigheid van een reiziger op aan de hand van de treinkaart.

Vervolgens haalt de man uit zijn broekzak een mes te voorschijn. Daarop vluchtten beide NMBS-bedienden weg. De agressor volgt één bediende en tracht de deur te openen die de treinbegeleider dichthoudt.

In Ath verlaat de man de trein en het perron met bedreigingen ten opzichte van het aanwezige treinpersoneel. Beide bedienden lichten onmiddellijk hun chef in die ter plaatse komt ter ondersteuning. De agressor is bekend bij de politie en werd ondertussen ook aangehouden.

Het laatste incident waar u naar vroeg is op 11 januari 2008 om 5.52 uur te Spa, spoorlijn 44. Voor het vertrek van trein E5455 komt een man bij de treinbegeleider die zich in de trein bevindt om een aantal administratieve taken uit te voeren. Hij bedreigt de NMBS-bediende met een pistool en eist het geld van de treinbegeleider. De bediende geeft onmiddellijk gevolg aan deze vraag waarop de agressor nog meer geld vraagt. De bediende overhandigt daarop ook het geld dat in zijn borstzakje zit. Vervolgens vlucht de dader weg.

De treinbegeleider begeeft zich naar de treinbestuurder en licht hem in. Daarop licht de treinbestuurder de hulpdiensten in. De bediende contacteert zijn permanentie waarop hij afgelost wordt en de verantwoordelijke wordt opgeroepen ter ondersteuning van de bediende. De dader werd ook door de politie gevat.

Pour répondre à M. Henry, douze trains circulant entre Liège-Guillemins et Namur ont eu plus de cinq minutes de retard à l'arrivée. Il convient de noter que ces retards ne sont pas tous imputables à cette action sociale, mais aussi à un problème d'aiguillage et des travaux à Namèche, ainsi qu'à un acte de malveillance à Bas-Oha.

Ensuite, en réponse à M. Perpète, je précise que les chiffres relatifs au nombre d'agressions perpétrées les six derniers mois de 2007 sont les suivants:

- coups et blessures: 102;
- violences légères: 42;
- menaces: 220;
- insultes: 69.

Sur cette période de six mois, le total des agressions s'élève à 433, dont six ont été commises sur la ligne 162. Les agressions ont donc bien augmenté de 20% depuis 2006.

Ten slotte antwoord ik op de vragen van de heer Logghe.

De incidenten en problemen bij verplaatsingen van groepjes jongeren van en naar bepaalde dancings is bij Securail en bij de spoorwegveiligheidsdiensten van de NMBS uiteraard gekend.

De treinbegeleiders die het slachtoffer van enige vorm van agressie zijn, wat beledigingen, bedreigingen of slagen kan omvatten, melden de incidenten via een meldingsformulier aan de diensten van Corporate Security Service.

Ik geef even de cijfers op lijn 89, baanvak Kortrijk-Denderleeuw, en op lijn 73. Voor Kortrijk-Denderleeuw waren er 10 meldingen in 2006 en 9 meldingen in 2007. Op de lijn De Panne-Deinze was er 1 melding in 2006 en waren er 4 meldingen in 2007.

In de loop van 2007 werden in het kader van het fenomeen door Securail een aantal acties ondernomen. Tijdens bedoelde acties werden de treinen door veiligheidsagenten van Securail begeleid. Ook was er

politiebijstand in de stations. De aanwezigheid van de veiligheidsdiensten en van de politiediensten zorgden voor de nodige rust in de treinen. De acties hadden dus hun effect.

Zoals daarnet vermeld, zijn de acties ook in 2008 blijvend gepland. Bovendien kunnen de treinbegeleiders die in de treinen problemen ondervinden, de problemen steeds 24 uur op 24 en 7 dagen op 7 in real time aan het Security Operations Centre melden. De operatoren van het Security Operations Centre zorgen in voorkomend geval voor een interventie van Securail of van een politiedienst. Securail beschikt eveneens over een nationale treinbrigade, die op basis van risicoanalyses op gevoelige treinen wordt ingezet.

Op geregelde tijdstippen en bij evenementen, zoals I Love Techno en City Parade – om er maar een paar te noemen –, worden door het treinpersoneel steeds ingangscntroles in de stations uitgevoerd. Voornoemde acties worden door zowel Securail als de spoorwepolitie ondersteund. Het resultaat van de acties is dat bij problemen onmiddellijk tot de identificatie van eventuele daders kan worden overgegaan. Bovendien zijn alle reizigers op die manier zeker in het bezit van een vervoerbewijs, zodat tijdens de dienst op de trein zelf geen controle meer hoeft te gebeuren. Dat is immers een van de moeilijkste elementen.

De ondersteuning door veiligheidspersoneel en politie tijdens dergelijke toegangscontrole wordt door het treinpersoneel ten zeerste gewaardeerd en verdient dus enige opvolging.

16.09 Jean-Luc Crucke (MR): Je remercie la ministre pour sa réponse. Vous avez eu la correction de rappeler un certain nombre de mesures qui avaient déjà été prises par la SNCB. Vous auriez pu ajouter que le législateur lui-même a pris des mesures spécifiques pour condamner les auteurs d'actes de violence commis à l'égard de ceux qui travaillent dans le transport public. Malheureusement, un recours a été déposé à la Cour constitutionnelle qui rend cette législation inapplicable.

Vous avez annoncé une série d'autres mesures. Il faudra qu'on les étudie en détail. Vous avez indiqué que vous transmettez une note écrite, ce qui permettra leur analyse.

Pour ce qui concerne la situation plus spécifique de Charleroi, votre réponse ne me rassure pas. C'est encore pire que les informations dont j'avais connaissance. En effet, la brigade dont vous parlez ne vient pas de Mons mais de Charleroi. Pour vous expliquer la situation, quand il y a un incident à Tournai, les Français qui seraient concernés ont le temps de prendre le train jusque Lille, et ensuite le TGV jusque Paris, avant que ceux de Charleroi n'arrivent à Tournai. Je fais appel à votre bon sens et à votre autorité. Je sais que vous n'êtes dépourvue ni de l'un ni de l'autre, mais j'aimerais que la SNCB comprenne qu'on ne cherche pas seulement à avoir quelques personnes de plus à Tournai, mais que les situations que vous décrivez ne permettent pas de répondre à ce que vivent les victimes. Je sais que la SNCB le comprendra si vous le leur expliquez.

16.10 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): La difficulté technique de joindre autant de questions sur des sujets très précis ou très généraux donne pour résultat que l'on se perd parfois dans les détails. Je note qu'une série de mesures sont prises pour répondre aux phénomènes et aux poches d'insécurité. C'est sans aucun doute une très bonne chose. Voyons si cela aboutit à des améliorations.

La question qui m'intéressait plus particulièrement est celle des grèves spontanées. Je vous invite à y être attentive. À la fois, à la façon dont on peut éviter de trop grands désagréments pour les navetteurs, par exemple ceux qui sont partis et qui ne peuvent pas revenir. J'insiste sur la manière d'informer les personnes sur les trains disponibles. Les services téléphoniques du type call center ne sont pas opérants, vu le nombre d'appels et la panique qui peut régner dans ce cas. Internet peut constituer une bonne interface, même si ce n'est pas évident de donner une information en temps réel.

J'insiste également sur le dialogue social et, à ce titre, même si vous avez répondu à beaucoup de questions, vous n'avez pas répondu à propos des élections sociales.

Je vous invite à maintenir le dialogue avec les organisations représentatives des travailleurs.

16.11 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je souhaiterais avoir la liste des mesures qui ont été prises. Est-il possible de la joindre au compte rendu? Vous citez des mesures préventives et curatives et j'aimerais en avoir le détail.

Dans tout ce que vous avez dit, vous n'avez pas évoqué une seule fois le fait d'approcher la sécurité par la

gestion des lieux. Par exemple, je suis convaincue qu'une adaptation du nombre de voitures dans un train le soir pourrait aider à ce que des gens ne se retrouvent pas seuls dans un wagon. De même, on peut ressentir un très fort sentiment d'insécurité dans certaines gares où les guichets sont fermés le soir. Il faudrait aussi travailler sur l'aménagement des lieux pour éviter le sentiment d'insécurité mais aussi le manque de sécurité effectif.

16.12 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mevrouw de minister, bedankt voor uw antwoord. De details die u mij hebt gegeven, spreken boekdelen over de situatie op de treinen. Dat is ook de reden waarom ik ze vroeg. Ik zal dit dossier van zeer nabij blijven opvolgen.

Mag ik nog één zaak onder uw aandacht brengen? Waar men misschien niet zoveel oog voor heeft, is voor de verlatenheid van de stations 's avonds laat. Ik heb het onlangs mogen meemaken dat om 22.20 uur in de enorme hal van het station Brussel-Zuid een meisje van 16 of 17 jaar binnenvluchtte, achtervolgd door 5 of 6 jongeren. Het kind was in paniek en dacht dat ze daar hulp ging vinden, maar de politiediensten sluiten daar om 22 uur.

Ik wil alleen maar zeggen, mevrouw de minister, de eenzaamheid en de verlatenheid zijn erg. Een meisje van 16 jaar loopt het station binnen na 22 uur. De politiediensten zijn gesloten. Alle winkels zijn gesloten. De cafetaria is gesloten. Er is geen personeel. En dan wordt zij achtervolgd door 5 of 6 kereltjes die haar lastigvallen. Ik ben zelf tussenbeide moeten komen. Ik heb geprobeerd stoer te doen. Dat is nog goed afgelopen. Ik bedoel maar: dat is een tragische situatie. Dat kind zag lijkleek. U kunt zich inbeelden dat wanneer men alleen in zo'n station terechtkomt, dat op zich al angstwekkend is.

16.13 Peter Logghe (Vlaams Belang): Mevrouw de minister, ik houd het bijzonder kort. Wij zitten hier met een eigenaardige paradox, namelijk dat ambtenaren die eigenlijk zijn aangeworven om controle uit te oefenen toch liever in een kamertje blijven zitten om geen incidenten te moeten meemaken of onder ogen te moeten zien. Ik neem nota van uw cijfers, maar ik plaats daar toch de algemene bedenking bij dat heel wat controleurs ervoor opteren geen controle uit te oefenen en veilig in hun kamertje te blijven zitten tot de rit uit is.

16.14 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, chers collègues, en ce qui concerne les élections sociales, il ne s'agit pas du point de vue du gouvernement car nous n'en avons pas discuté au sein du gouvernement.

Comme vous me le demandez, je n'ai rien contre le fait de vous donner mon opinion personnelle à ce sujet. Avoir des élections sociales au niveau de la SNCB me semblerait démocratique.

Voor het verslag wil ik even antwoorden op de opmerking die mevrouw Snoy heeft gemaakt. Uiteraard is dat een element dat constant in de aandacht staat en in de lijn van de politiek van de NMBS zit, maar ik heb dat hier niet allemaal vermeld. Het enige wat ik hier heb willen doen, is een toelichting geven bij het actieplan dat specifiek en bijkomend is opgericht inzake de maatregelen die wij moeten nemen met betrekking tot de agressie. Het is evident dat de andere elementen constant deel uitmaken van het dagelijkse management en beleid van de NMBS en van het personeel van de NMBS-Groep zelf.

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

17 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Guido De Padt aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verslechterde stiptheidscijfers van de NMBS-groep" (nr. 1586)
- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de stiptheid van de treinen die er sterk op achteruitgaat" (nr. 1590)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verklaringen van de minister over het beheerscontract met de NMBS, de stiptheid van de treinen en de tarieven" (nr. 1592)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de treinvertragingen" (nr. 1691)
- de heer Peter Luykx aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de moeilijkheden sinds de nieuwe dienstregeling op de lijn Brugge-Knokke-Heist en de stiptheid van de NMBS in het algemeen" (nr. 1737)

17 Questions jointes de

- M. Guido De Padt à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la détérioration des chiffres du groupe SNCB en matière de ponctualité " (n° 1586)
- M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le recul important de la ponctualité des trains" (n° 1590)
- M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les déclarations de la ministre relatives au contrat de gestion avec la SNCB, la ponctualité des trains et les tarifs" (n° 1592)
- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les retards des trains" (n° 1691)
- M. Peter Luykx à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les problèmes de ponctualité à la SNCB, en particulier sur la ligne Bruges-Knokke-Heist" (n° 1737)

17.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, madame la ministre, pour la première fois depuis dix ans, la SNCB passe sous la barre des 90% de trains arrivés à l'heure à son terminal.

Le pourcentage a baissé de 1,4% par rapport à 2006. C'est ce qu'indique un rapport publié le 22 janvier dernier par Infrabel. Le nombre de trains purement et simplement supprimés augmente aussi de façon vertigineuse. On en a parlé dans une question précédente, sans parler du diagnostic encore plus sévère posé par d'autres associations qui ne dépendent pas de la SNCB, comme Test-Achats.

Cette information étonnera peu de navetteurs tant les derniers mois ont été difficiles pour les usagers du train de plus en plus nombreux et ce, malgré les mesures prises par la SNCB pour éviter ces mauvais résultats, mesures qui consistent bien souvent d'ailleurs à allonger les horaires et donc les temps de parcours pour éviter de les dépasser.

On ne constate donc guère de résultats probants, ce qui est d'autant plus dommageable si l'on s'en réfère à l'importance du train aujourd'hui pour faire face aux enjeux en termes de mobilité et de climat.

Au-delà de l'explication à donner sur le phénomène, il convient d'apporter des réponses fortes et rapides à cette situation pour éviter que le transport par rail ne régresse, voire bien au contraire pour accompagner cette révolution du rail en cours depuis les années 2000.

Sans réaction rapide et forte, l'État fédéral risque de rompre unilatéralement le contrat de confiance qui devrait le lier aux navetteurs.

Madame la ministre, pouvez-vous me dire quels sont les objectifs de ponctualité que vous avez fixés en tant que nouvelle ministre à la SNCB pour les années futures?

Qu'allez-vous mettre en œuvre pour améliorer la situation de ponctualité et les services?

De nouveaux moyens seront-ils mis à disposition afin d'améliorer le service d'entretien des trains, ce qui pourrait résoudre des problèmes ponctuels et éviter qu'ils ne deviennent récurrents?

Comment comptez-vous vous y prendre pour accélérer les investissements dans du nouveau matériel roulant, ce qui s'avère plus que nécessaire pour résoudre ces problèmes et pour absorber l'augmentation de la demande?

Cette question de la ponctualité a-t-elle été abordée avec les représentants syndicaux afin d'envisager avec eux les meilleures réponses à cette situation? Qu'est-il ressorti de cette concertation?

17.02 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): Mevrouw de minister, de vraag is al een tijdje geleden ingediend en een groot deel van de vraag is ondertussen ook al gesteld en beantwoord in de plenaire vergadering. Ik ga niet alles herhalen en ik ga proberen de nieuwe elementen er uit te halen.

Ten eerste, het is een feit dat in de beheersovereenkomst de stiptheid ook een belangrijk element zal zijn. In een interview en een aantal verklaringen hebt u erop gewezen dat u pleit voor betrouwbare metingen en een duidelijk systeem dat de NMBS niet kan beïnvloeden. Die woordjes "niet kan beïnvloeden" hebben toch wel mijn aandacht getrokken. Zijn er dan systemen die door de NMBS worden beïnvloed of kunnen worden beïnvloed? Welke concrete zaken hebt u eigenlijk vastgesteld? Wij hebben het er al eerder over gehad in de

commissie, wij moeten gaan naar een systeem van meting, en iedereen is het daarover eens, maar die zinnetjes frappeerden mij toch.

Ten tweede, over de compensatieregeling is ook al veel gezegd, maar ik wil ook een voorstel in herinnering brengen dat Testaankoop enkele maanden geleden gelanceerd heeft. Zij zeggen dat er vanaf 15 minuten vertraging eigenlijk al een compensatie zou moeten zijn. Dat zou eigenlijk 50% van de prijs moeten zijn van zodra de 30 minuten worden overschreden. Ze gaan daar toch wel een stuk verder en mijn vraag aan u is hoever u op dat vlak wil gaan. Misschien zijn er nog geen afspraken rond gemaakt, maar in welke richting zou u willen gaan?

Verder heb ik nog een aantal heel concrete vragen. Premier Verhofstadt heeft in zijn interim-regeerverklaring ook de hand uitgestoken naar het Parlement en gezegd dat hij de belangrijke beslissingen ook samen wil nemen met het Parlement. Een van die belangrijke beslissingen is natuurlijk de nieuwe beheersovereenkomst. Ik weet dat dit normaal geen dossier is dat hier in het Parlement uitvoering wordt bediscussieerd, maar ik zou u willen vragen op welke manier u dit belangrijke stuk samen met het Parlement wil bespreken. Ik zeg niet dat wij moeten beslissen, maar hoe kan u de totstandkoming van de nieuwe beheersovereenkomst samen met het Parlement bespreken in commissievergadering zodat wij ook op de hoogte zijn van hetgeen in die overeenkomst zal komen en wat uw beleidsopties hierin zijn, en wat bij de onderhandelingen wordt gehaald of niet.

Ten derde, hoe zult u de gebruikers en de vakbonden betrekken bij de totstandkoming van die nieuwe beheersovereenkomst?

Ten vierde, welke resultaten wilt u eigenlijk kunnen voorleggen op 23 maart 2008?

17.03 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Zonder al te veel inleiding, heb ik nog een aantal vragen met betrekking tot de treinvertragingen en de stiptheid. De vragen zijn natuurlijk ontstaan nadat wij het verslag hebben gekregen over 2007, maar het ziet er ook niet naar uit dat het begin 2008 erg aan het verbeteren is.

Als er cijfers met betrekking tot vertragingen worden meegedeeld, dan wordt er in de communicatie van de NMBS nogal gemakkelijk verwezen naar externe oorzaken. Het is belangrijk even stil te staan bij de verschillende oorzaken van de vertragingen want wij hebben het gevoel dat men nogal gemakkelijk naar externe oorzaken verwijst terwijl de overgrote meerderheid van de vertragingen te wijten is aan dingen die de NMBS en Infrabel misschien wel zelf in handen hebben. U hebt ondertussen zelf ook aan de alarmbel getrokken. De vraag werd ingediend voor eind januari, toen u in de pers de alarmbel luidde over de stiptheid en aankondigde dat er een striktere koppeling zou moeten komen – er bestaat vandaag al een kleine koppeling – tussen de stiptheid en de prijsverhogingen.

Ik kom dan bij mijn concrete vragen. Op welke lijnen concentreren zich de grootste problemen inzake stiptheid? Kunt u daar eventueel een overzicht van geven? Wat is de verklaring van deze concentratie? U kunt natuurlijk geen overzicht geven van alle lijnen in ons land maar misschien kunt u er een paar opvallende lijnen uithalen.

De tweede vraag gaat over de oorzaken. Ik heb een schriftelijke vraag ingediend die heel precies naar de oorzaken peilt van de vertragingen. Misschien kunt u echter in het algemeen al een beeld geven of bijvoorbeeld de capaciteit van de noord-zuidverbinding een belangrijke oorzaak is en of er voldoende rollend materieel is om de huidige dienst naar behoren te kunnen vervullen zodanig dat er toch nog voldoende onderhoud kan worden uitgevoerd. Heeft de NMBS wel voldoende marge inzake spoorvoertuigen en locomotieven om het globaal onderhoud van het rollend materieel op peil te houden? Kortom, in hoeverre is de NMBS eigenlijk in staat om de aangroei van reizigers wel degelijk op te vangen?

Een derde vraag. Een heel specifieke oorzaak van vertragingen die we hebben opgevangen is dat er technische problemen zouden zijn met de nieuwe dubbeldeksvoertuigen. Daar wordt een nieuw koppelingsmechanisme gebruikt, een dubbele koppeling. In mijn schriftelijke vraag stond “ontkoppelingsmechanisme”, het is natuurlijk een koppelingsmechanisme. Daarmee zouden technische problemen bestaan, mede veroorzaakt omdat het systeem voor de ingebruikname nooit werd getest. De druk op de NMBS om snel nieuwe voertuigen in te zetten is erg groot, waardoor misschien de periode om te testen en de inrijtijd wat worden verwaarloosd. Op die manier kunnen we natuurlijk ook geen betrouwbare treindienst uitbouwen. Misschien moet er toch eens worden gekeken naar de verantwoordelijkheid hiervoor.

De vierde vraag gaat over het eventueel laten uitvoeren van een externe audit. Eigenlijk is die ondertussen beantwoord want u hebt ondertussen aangekondigd dat er tegen Pasen een audit zou worden uitgevoerd die de pijnpunten in de organisatie en dus ook de mogelijke oorzaken van de problematische dienstverlening bloot kan leggen. Daaraan gekoppeld wil ik nog even verwijzen naar uw aankondiging om de koppeling tussen stiptheid en tarieven in een nieuwe beheersovereenkomst strikter te maken.

Het is thans zo dat als de NMBS zijn tarieven aanpast – op 1 februari 2008 – er in beperkte mate rekening wordt gehouden met de verdragingscijfers van 2006, want die tariefaanpassing wordt reeds in het najaar van 2007 vastgelegd. Voor de reizigers is het natuurlijk weinig relevant om nu nog naar de cijfers van 2006 te gaan kijken. Ik weet niet of het haalbaar is, maar als men toch nieuwe registratiemethoden en dergelijke invoert qua stiptheid, zal het misschien in de toekomst mogelijk zijn om echt naar de stiptheidscijfers van het concrete jaar voor de tariefaanpassing te kijken.

17.04 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, wij hebben reeds gedachtewisselingen gehad over de stiptheid. Ik ga al deze elementen niet terug herhalen. Ik heb gezegd dat de koppeling met de indexering een punt zal zijn van de onderhandelingen, alsook het compensatiesysteem waar u naar hebt verwezen.

Of het al dan niet zal zijn wat Test-Aankoop voorstelt, zullen de onderhandelingen uitmaken. Ik heb ook kennisgenomen van het standpunt van Test-Aankoop. Ik kan natuurlijk niet vooruitlopen op de resultaten van een onderhandeling, dat zou ook niet correct zijn. Ik kan wel zeggen dat er meer differentiatie moet komen, dat het dichter bij de gevoelens van de mensen moet zijn. Wat is relevant en wat is minder relevant voor de mensen? Relevant voor de mensen is uiteraard wanneer men langdurige vertragingen heeft gehad; ook de frequenties zijn relevant. Wij moeten wat meer differentiëren naar de verschillende gevoeligheden. De compensatievergoeding moet dichter worden gebracht bij de gevoelens van de mensen zelf.

Wat Test-Aankoop voorstelt is één mogelijkheid. Wij zullen zien waar wij landen in de onderhandelingen. Het zal in elk geval toch wel meer toereikend moeten zijn dan hetgeen in de huidige beheersovereenkomst is opgenomen.

Monsieur Gilkinet, outre les causes techniques spécifiques en rapport direct avec l'exploitation (avaries matériel et infrastructures), un certain nombre d'événements ponctuels ont pesé en matière de ponctualité au cours de l'année 2007. Les adaptations indispensables aux horaires début janvier, la tempête mi-janvier 2007 ainsi que le phénomène récemment apparu des vols de cuivre ont eu des incidences sur le trafic. Les retards sur les réseaux voisins et les conséquences des importants mouvements de grève tant en France qu'en Allemagne se sont également fait lourdement ressentir sur le réseau belge.

La part des pannes de matériel dans les retards dus à la SNCB reste très stable et évolue proportionnellement à l'augmentation de l'offre exprimée en voyageurs par kilomètre. Les pannes de matériel restent, néanmoins, une importante cause de retard. C'est la raison pour laquelle la SNCB s'attache à mettre en œuvre des mesures structurelles afin d'améliorer la fiabilité du matériel roulant: certification des ateliers ISO 9001 afin d'atteindre un haut niveau de qualité d'entretien, cellule de suivi des avaries au matériel, retour d'expérience, renforcement de la formation du personnel d'entretien et de dépannage et engagement de personnel, investissements dans les équipements d'ateliers.

Dans le plan d'investissements 2008-2012, que la SNCB me présente pour accord, d'importants investissements en matériel roulant sont également programmés, afin de faire face à la croissance du nombre de voyageurs, mais aussi afin de renouveler le parc existant.

En huit ans, le nombre de voyageurs a augmenté de 43%. Une des grandes ambitions étant de faire croître ce chiffre, le groupe SNCB a investi notamment dans des trains à deux niveaux hypermodernes. Ces investissements seront pris en considération lors des négociations concernant le nouveau contrat de gestion. Néanmoins, il est clair que des contraintes budgétaires et physiques existent. C'est la raison pour laquelle nous devons être prudents au sujet de la croissance envisagée. Peut-on garantir un service de qualité avec la croissance des navetteurs? C'est le débat crucial qui nous occupe pour le moment.

Ik kom tot de antwoorden op uw vragen, mijnheer Van Hecke. Het zinnetje dat u fascineerde, was gekoppeld aan de uitspraken die anderen deden in een reactie op mijn voorstel om de stiptheid te koppelen aan het al dan niet toelaten van een volledige stijging van de index en onder meer dus aan de tarifiering. Daarop kwamen reacties waarbij men zei dat men hiermee moest opletten, omdat de NMBS dan natuurlijk al het mogelijke zou doen om die cijfers te halen, want de NMBS wil natuurlijk haar inkomsten en de stijging

behouden. Daarom heb ik gezegd dat wij de wereld niet mogen omdraaien en dat wij ervoor moeten zorgen dat wij heel duidelijk afspreken hoe wij zullen meten en wat wij zullen meten. Wij moeten dat ook heel duidelijk in de beheersovereenkomst zetten, zodat wij heel duidelijk kunnen aantonen, ook aan de burgers, dat de NMBS haar methode niet kan veranderen wanneer zij bijvoorbeeld merkt dat zij haar doelstellingen niet kan halen. Het ene moet gekoppeld zijn aan het andere. Er moeten garanties zijn dat het gaat over de reële praktijk. Dat was de enige reden waarom ik daarover heb gesproken.

Met betrekking tot de betrokkenheid van het Parlement meen ik dat wij hier al interessante debatten hebben gevoerd. Ik meen dat er ook al een aantal suggesties werd gemaakt. Ik heb ook aangegeven dat sommige daarvan elementen zullen zijn van de beheersovereenkomst. Ik veronderstel dat wij verder op deze weg zullen werken.

Wat de betrokkenheid van anderen betreft – wij hebben inderdaad ook al gebruikers en de vakbonden gehoord – wanneer de eerste teksten rond zullen zijn, zullen uiteraard ook de nationale paritaire commissies en de raadgevende comités van de gebruikers hun advies daarover geven, alvorens het dossier naar de regering gaat.

Mijnheer Van den Bergh, wat uw vragen betreft, uit de stiptheidscijfers van 2007 voor de aankomst van alle lijnen in Brussel blijkt dat de minst goede resultaten werden geboekt op de lijnen Antwerpen-Brussel, Charleroi-Brussel en Namen-Brussel. Globaal zijn de minder goede resultaten op deze lijnen toe te schrijven aan de werken in Antwerpen-Centraal, in het kader van de noord-zuid-verbinding, de investeringswerken op de lijn en de bijhorende vertragszones, de vertragingen die werden geïmporteerd uit het NS-net, een aantal incidenten ten laste van derden, zoals bommeldingen, defecten aan de bovenleiding door de aanrijdingen aan overwegen, stormweer, sociale acties, de krappe herbenuttingstijden van het materieel en materieeldefecten en de zeer drukke bezetting van deze lijnen.

Globaal zijn de verantwoordelijkheden voor het aantal minuten vertraging in 2007 als volgt verdeeld.

Infrabel neemt 20,7% van het aantal minuten vertraging voor haar rekening. Oorzaken die hieronder vallen zijn storingen aan de seininrichtingen in de brede betekenis van het woord, problemen met bovenleidingen, spoorstaafbreuken, fouten van het personeel.

De NMBS is verantwoordelijk voor 46,5% van het aantal minuten vertraging. Daarbij gaat het over materiaaldefecten, sociale acties, planningsfouten en ook de zogenaamde reizigersbeweging. Dit laatste wil ik even nuanceren, omdat men er vaak kwaad over wordt. Zonder dat de reizigers schuld hebben aan een vertraging, wordt het overstappen toch geregistreerd als oorzaak van vertraging.

31% van het aantal minuten vertraging is ten laste van derden. Daarbij gaat het om een vertraging geïmporteerd vanuit vreemde netten, waarnaar ik daarnet verwees, kwaadwillige daden zoals de koperdiefstallen, ongevallen aan overwegen waarbij de bovenleiding werd afgerukt, aanrijdingen van personen. Sinds 2005 heeft de NMBS een aantal beslissingen genomen om nieuw rollend materiaal aan te schaffen, ook om het hoofd te bieden aan het stijgend aantal reizigers en aan de veroudering van het bestaande materiaal. Ook in verband met de veroudering van het bestaande materieel dient te worden aangestipt dat de gemiddelde leeftijd van de elektrische locomotieven vandaag 30 jaar bedraagt. Dat kan tellen. Volgende beslissingen werden hiertoe genomen. 15 december 2005: bestelling van 90 rijkstuggen M6. 22 december 2006: bestelling van 60 elektrische locomotieven. 21 november 2007: leasing van 40 elektrische locomotieven en bestelling van 50 extra rijkstuggen M6.

Bovendien legt de NMBS momenteel de laatste hand aan het dossier met betrekking tot de aankoop van het GEN-materiaal, wat uiteraard ook een belangrijk aspect is. Sinds 9 december wordt de relatie ICE bediend met rijkstuggen M6 en locomotieven type 27 met automatische koppeling in plaats van de motorstellen type 96, waardoor de capaciteit qua zitplaatsen is gestegen van 848 naar 1214.

De koppelingen en ontkoppelingen tussen de basiseenheden die bestaan uit vijf rijkstuggen M6 en locomotief T27 vinden plaats in de stations Brugge en Hasselt. De indienststellingen van nieuw materiaal is altijd een delicaat gegeven op operationeel vlak, want ze vergt ook een zekere scholing van het personeel, dat het moet bedienen. Niet alleen bestuuder, maar ook treinbegeleider, stationspersoneel, hersteldiensten, werkplaatspersoneel moeten daarbij worden ondersteund.

Alle bedienden hebben uiteraard de nodige opleiding en de initiatie genoten, maar ervaring kan pas worden

opgedaan vanaf het ogenblik dat de commerciële exploitatie van start gaat. Dat is trouwens ook de reden waarom het gebruik van het nieuwe materieel werd beperkt tot enkele treinen van die verbinding. Bovendien zijn de automatische koppelingen op technisch vlak zeer gevoelig en vereisen zij ook een speciale aandacht voor de bediening en de behandeling.

Het ontkoppelingssysteem werd tijdens de maand juni uitgetest, zowel door de NMBS als door de andere organisaties die het dossier moeten klaarmaken voor de toelating van rollend materieel op het Belgische spoorwegenet.

De technische diensten van de NMBS en de constructeurs werken samen om de afstelling van de uitrusting te verfijnen. In afwachting worden maatregelen genomen op het niveau van de exploitatie om de impact van de problemen op de regelmaat te beperken.

De oorzaken van de vertragingen zijn goed bekend. Het gaat erom wat de NMBS-groep ermee doet en ermee kan doen. Binnen de NMBS-groep werd een gedetailleerd actieplan opgesteld dat ik natuurlijk nauwkeurig opvolg en waarvan enkele acties reeds resultaten opleveren, zoals in de vorige commissievergadering werd besproken.

De rest heb ik al aan bod laten komen en de heer Luykx is niet aanwezig.

17.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, merci pour vos réponses. J'ai cru comprendre qu'après la commission, vous alliez voir le ministre du Budget pour négocier ce qui vous reviendrait dans la grande négociation en cours et qui devrait aboutir avant le 23 mars. Je ne peux que formuler le vœu que des moyens suffisants soient dégagés pour la SNCB puisqu'une grande partie du matériel roulant arrive en fin de vie ou en tout cas nécessite des révisions régulières et des adaptations. Il faut aussi acheter du nouveau matériel pour s'adapter à l'augmentation réjouissante du nombre de navetteurs.

17.06 Inge Vervotte, ministre: Ce n'est pas toujours seulement une question de budget. Comme vous le savez, le budget d'investissement dans le plan d'horizon de la SNCB, c'est parfois aussi une question de temps et de délais, une question avec beaucoup de paramètres où le budget n'est pas le point primordial.

17.07 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): J'en prends bonne note. Néanmoins, il vous faudra de nouveaux moyens, à la fois pour engager du personnel spécialisé, comme vous l'avez dit, pour l'entretien des trains, mais aussi pour l'achat de nouveau matériel, sans oublier les questions techniques de délais de livraison et de disponibilité de matériel. Je vous encourage à réussir rapidement cette politique d'investissements qui est nécessaire.

17.08 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Wat het beheerscontract en de compensaties betreft, ik heb gehoord dat u zult onderhandelen om die toereikend te maken. Ik wens u daarbij heel veel succes. Ik meen dat het niet gemakkelijk zal zijn om die onderhandelingen te voeren. Het is een zeer belangrijk dossier, ook voor de NMBS. Ook de bevolking en de treinreizigers verwachten natuurlijk wel iets. Ik kan mij voorstellen dat dit geen evidente zaak zal worden.

Wat het zinnetje over het beïnvloeden betreft, ben ik ietwat gerustgesteld. Ik ben nog niet zo oud, maar ik hoor van oudere treingebruikers dat in het begin de reistijd op de nieuwe lijn tussen Kortrijk en Gent 19 minuten bedroeg, terwijl dat nu al 23, 24 of 25 minuten is. Op de lijn tussen Brussel en Antwerpen bedroeg de reistijd 10 jaar geleden een bepaald aantal minuten. Nu is het meer.

Men zou de indruk krijgen dat, als er ergens een probleem is van vertragingen, de NMBS de treintabellen het jaar daarop een beetje aanpast om de vertragingen een beetje te maskeren. U bedoelt waarschijnlijk dat wij daarvoor ook moeten opletten, wanneer er duidelijke afspraken worden gemaakt over compensaties. Het is belangrijk, want de mensen merken het ook wel.

Wat de totstandkoming van de beheersovereenkomst betreft, ben ik een beetje ontgoocheld. U verwijst naar de gedachtewisseling hier. Wij kunnen inderdaad heel veel gedachten uitwisselen. Soms is dat uitputtend, mevrouw de minister. Het zou goed zijn dat het plan uitgebreid wordt toegelicht, alvorens het wordt bekendgemaakt, zodat wij niet op een zekere morgen alles in de krant moeten lezen. U kunt misschien de commissie en het Parlement uitnodigen, om voorafgaand wat toelichting te geven bij de beheersovereenkomst die zal worden afgesloten. Ik hoop dat u er even over nadenkt om dit op een efficiënte manier te organiseren en het Parlement goed in te lichten over de nieuwe beheersovereenkomst.

17.09 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw behoorlijk gedetailleerde antwoord. Soms krijgen wij vanuit de NMBS andere antwoorden, die eerder rond de vragen gaan. Nu was het vrij gedetailleerd.

U verwees even naar de oorzaak "reizigersbewegingen", die inderdaad wel wat stof deed opwaaien toen men daarover communiceerde. Ik meen dat men dat soort oorzaken, of zogezegde oorzaken, van vertragingen veeleer onder planningsfouten zou kunnen classificeren. Als er te weinig tijd is voor de reizigers om over te stappen of van het ene naar het andere perron te gaan, dan lijkt mij dat veeleer een planningsfout te zijn dan een fout van de reizigers, omdat zij niet snel genoeg op- en afstappen.

Op dat punt zou beter naar een andere formulering worden gezocht, teneinde voornoemde gevoeligheden in de toekomst uit te sluiten.

Wat het treinmateriaal betreft, het is uiteraard begrijpelijk dat, wanneer nieuw materiaal wordt ingezet, er in het begin kinderziekten zijn en dat het personeel nog met het materiaal moet leren omgaan.

Er wordt ook naar de ouderdom van de locomotieven verwezen. Op dat vlak kan ik de heer Gilkinet in zijn vraag ondersteunen. Voor nieuw, rollend materiaal moeten wij het investeringsprogramma tijdig proberen op te volgen. De voorbije legislaturen is ook altijd gebleken dat tot het allerlaatste moment wordt gewacht om nieuw treinmateriaal aan te schaffen, waardoor de druk op het bestaande treinmateriaal enorm groot is. Ik weet wel dat het financieel niet evident is om, op een moment dat de nood nog niet superhoog is, nieuw materiaal aan te schaffen. We moeten echter wel goed beseffen dat, indien wij vandaag bestellen, de leveringen pas in 2010-2011 zullen volgen. Op dat vlak moeten wij dus voldoende vooruitziend zijn.

Wat de beheersovereenkomsten en de bespreking ervan in de commissie betreft, niets verhindert ons om eventueel al op basis van de huidige teksten een gedachtewisseling te houden en te bekijken waar het Parlement of de commissie verbeteringen mogelijk acht. Dat kan het Parlement zelf organiseren. Daarvoor hoeft geen formele vraag aan de minister te worden gesteld. Een gedachtewisseling kan de commissie altijd zelf organiseren.

(...): We zullen het aan de voorzitter vragen.

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

18 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Guido De Padt aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de volledige vrijmaking van de interne markt voor postdiensten" (nr. 1887)
- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de loon- en arbeidsvoorwaarden in de postsector" (nr. 1915)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de liberalisering van de postmarkt" (nr. 2039)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de beursgang van De Post" (nr. 2040)

18 **Questions jointes de**

- M. Guido De Padt à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la libéralisation complète du marché interne des services postaux" (n° 1887)
- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les conditions de salaire et de travail dans le secteur postal" (n° 1915)
- M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la libéralisation du marché postal" (n° 2039)
- M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la cotation en bourse de La Poste" (n° 2040)

18.01 David Geerts (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik zal vrij kort zijn.

Door de goedkeuring in het Europees Parlement van de verdere liberalisering van de postdiensten zal de markt ook voor gewone brieven worden opengesteld. De universele dienstverlening – het vijf dagen per week bezorgen van brieven en post – blijft in principe behouden en gegarandeerd. De financiering van de

universele dienstverlening dient dan ook aan transparante regels te worden onderworpen.

In principe wordt ook voorzien in een kader waarbinnen de concurrentie kan spelen. Zo zouden nieuwkomers op de postmarkt de sociale voorwaarden en collectieve overeenkomsten in de sector moeten naleven.

Tijdens de uiteenzetting van de heer Thijs in de commissie voor de Infrastructuur van 28 november 2007 werd sterk de klemtoon gelegd op het reglementaire kader waarin De Post en haar concurrenten moeten werken. Dat zal essentieel zijn voor het al dan niet overleven van De Post. Een adequaat en transparant Level Playing Field was en is in dat verband essentieel, zeker indien men wil vermijden dat er dumpingpraktijken in de loon- en arbeidsvoorwaarden gebeuren.

Ons land staat niet alleen in dat debat. In Duitsland keurde de Bundestag midden december 2007 reeds een wet in verband met de minimumlonen in de Duitse postsector goed.

In Nederland dreigt het begrip hamburgerjobs vervangen te worden door postjobs. Het uitreiken van de post gebeurt hier immers zeer vaak door studenten en huismoeders die een deeltijds uurrooster hebben en een slechte of geen sociale bescherming. Ik denk dat, indien er geen goede afspraken worden gemaakt, de medaille van de liberalisering wel eens zeer dof zou kunnen worden voor de werknemers in de ganse postsector.

Ik kom tot mijn vragen.

Was is uw standpunt ten opzichte van een paritair comité voor de ganse postsector?

Bent u bereid om maatregelen te nemen ter bescherming van de loon- en arbeidsvoorwaarden?

In welke mate acht u het opportuun dat er zal worden gewerkt met zelfstandigen die een takenpakket van de post gedeeltelijk zullen uitvoeren?

Wat is uw timing in de voorbereiding van de verdere liberalisering en in welke mate zult u tegemoet komen aan een Level Playing Field”?

18.02 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mevrouw de minister, de heer Johnny Thijs doet veel uitspraken in de commissie en in de kranten. Dat geeft wat inspiratie voor een aantal reflecties en besprekingen in de commissie. Onlangs heeft hij verklaard, en met wat meer nadruk dan anders, dat hij een beursgang van De Post niet echt ongenegen is. Een beursgang zou natuurlijk altijd interessant kunnen zijn voor een privébedrijf, maar het is ook onderhevig aan de grillen van de markt. Als wij het hebben over een postbedrijf, is enige voorzichtigheid toch aangewezen.

Daarom heb ik een paar heel concrete vragen over die suggestie voor een beursgang van De Post. Ten eerste, hoe staat u, mevrouw de minister, tegenover een eventuele beursgang van De Post? Volgt u daarin de heer Thijs of bent u het niet eens met hem?

Ten tweede, welke voordelen zou een beursgang van De Post kunnen hebben voor het bedrijf? Welke nadelen kunnen eraan verbonden zijn?

Ten derde, welke gevolgen zou een eventuele beursgang kunnen hebben voor het personeel en de dienstverlening?

Ten vierde, zal een beursgenoteerde post niet gemakkelijker ten prooi vallen aan voortdurende overnames en de daarmee vaak gepaard gaande afslankingen en reorganisaties, zoals in de privésector?

Als ik mag doorgaan, mijnheer de voorzitter, zal ik meteen ook mijn tweede vraag over de liberalisering van de postmarkt stellen. Het is reeds geweten dat in 2011 de markt voor de postdiensten volledig zal zijn geliberaliseerd. Er zullen duidelijk maatregelen nodig zijn om de kwaliteit van de postbedeling en de sociale positie van de werknemers te waarborgen, want als De Post haar monopolie op het bedelen van de gewone brievenpost zal verliezen, is het risico groot dat zowel de universele dienstverlening als het sociaal statuut van de werknemers onder druk komt te staan. Privébedrijven zullen uiteraard geïnteresseerd zijn in een aantal zeer rendabele deelmarkten, maar zullen vermoedelijk zeker niet geïnteresseerd zijn in de markt van

de gewone postbedeling aan consumenten, omdat dat veel minder aantrekkelijk is. Wij lopen dan ook het risico dat postbodes worden weggeconcentreerd door goedkope, zelfstandige medewerkers.

Wij riskeren ook een verhoging van de prijzen voor de gewone consument en wij hebben daarover, zoals de collega heeft gezegd, een heel interessante uiteenzetting gekregen van de heer Thijs in de commissie. Hij heeft de grote uitdagingen geschetst waarvoor wij staan. Hij heeft de commissie ook gevraagd – volgens hem was dit heel dringend – een heel duidelijk kader te creëren met spelregels voor wanneer de liberalisering een feit wordt.

Ik heb dan ook een aantal heel concrete vragen. Ten eerste, welke timing hanteert u om de spelregels van de toekomstige concurrenten van De Post vast te leggen? Wanneer mogen wij dat belangrijke kader verwachten?

Ten tweede, bent u van oordeel dat een geografische dekking van heel het land, wat toch een van de belangrijke voorwaarden zal zijn, en een dagelijkse bedeling en ophaling van de post noodzakelijk is om een licentie te krijgen? Zo neen, waarom? Ik heb in hetzelfde interview, waarnaar ik daarnet verwees, gelezen dat u vindt dat vijf dagen per week misschien wat overdreven is als voorwaarde. U noemde het cijfer van drie of vier keer per week. De mensen zijn vandaag nog gewoon dat de post vijf dagen per week wordt rondgedeeld.

Ten derde, acht u het nodig de verschillende postbedrijven een financiële bijdrage te laten betalen voor de universele dienstverlening?

Ten vierde, hoever staat u met het plan om een paritair comité voor de postdiensten op te richten? We hebben daar ook al vragen over gesteld aan uw collega, minister Piette. Hij liet uitschijnen dat hij er ook aan dacht om dat te doen en dat hij contact zou nemen met u om dat nader te bespreken. Hoe concreet zijn die plannen? Ik verwijs naar wat de collega zei: in Duitsland heeft men al maatregelen genomen om een aantal minimale sociale voorwaarden vast te leggen.

Ten vijfde, onderzoekt u de mogelijkheid dat de overheid in navolging van het Verenigd Koninkrijk en Italië ook zou zorgen voor de financiering zelf van de postkantoren? Dat is een suggestie die de heer Johnny Thijs in de commissie heeft gedaan of waar hij toch naar heeft verwezen.

Tot slot, hoe wil u duidelijkheid verschaffen over de sociale rol van de kantoren en de postbodes? Hebt u onderzocht hoe die rol objectief kan worden gevaloriseerd en, indien nodig, vergoed kan worden door de overheid?

(...): (...)

18.03 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, ik wil even zeggen dat ik dat ook een heel belangrijk dossier vind. Ook al staat daaromtrent niets in het beperkte programma van de interim-regering waarvan wij toch deel uitmaken, om het kader politiek goed te schetsen, om te schetsen wat de mogelijkheden zijn van deze interim-regering, heb ik het toch opportuun geacht om dit dossier reeds ten berde te brengen. Ik vind immers dat inzake dit belangrijke dossier wij het ons niet kunnen permitteren om te veel tijd te verliezen.

Ik vond het mijn verantwoordelijkheid als bevoegde minister voor de postbedrijven, wij zullen later zien wie bevoegd is voor de stappen die dienen te worden gezet, om het debat daarover te openen en daarover te spreken, ook al behoort het niet tot het programma van deze interim-regering. Ik heb mogen vaststellen dat er ook een wil is. Ik kom daarop straks terug. Er is de zitting geweest in de commissie met de heer Thijs. Hij heeft verwezen naar elementen die ik niet hoeft te herhalen.

Om te kunnen garanderen dat De Post en de nieuwe operatoren met gelijke wapens zullen kunnen concurreren en om te zorgen voor een goede universele dienstverlening heb ik initiatief genomen ten opzichte van mijn collega-ministers Laruelle en minister Piette van Werk om te kijken hoe wij kunnen zorgen dat wij die strijd kunnen aangaan met gelijke wapens en om te vragen om de nodige initiatieven te nemen op het sociaal vlak en op het vlak van de concurrentie.

Dit kan verschillende vormen aannemen die nu met de deskundigen en De Post worden bestudeerd. Het oprichten van een paritair comité voor heel de sector is inderdaad iets waarvan ik zelf ook voorstander ben en dat dus ook wordt bestudeerd. Dat zal ook worden opgenomen met de betrokkenen en met collega

Piette.

Maatregelen inzake arbeidsvoorwaarden voor distributie van geadresseerde postzendingen, operationele eisen opgelegd op basis van vergunningen aan operatoren en ook een aangepaste financiering voor universele dienstverlening, zijn de kernelementen van dit dossier. Zij hangen natuurlijk samen en dienen ook als één geheel te worden bekeken. Dat is natuurlijk ook belangrijk. Het is een totaalkader. Ook met betrekking tot deze materie zijn de deskundigen nu aan het werk. Het is van uiterst belang dat de rechtstreekse en onrechtstreekse effecten van de verschillende maatregelen grondig worden geanalyseerd.

Ik kan nu nog geen definitieve uitspraken doen. Uiteraard valt het ook onder de bevoegdheid van mijn collega's van Economie en van Werk. Ik draag de verantwoordelijkheid over De Post en vind het cruciaal dat wij midden 2008 of eind 2008 zicht hebben op het kader. Wij zullen misschien niet rond zijn met alle legislatieve initiatieven, maar moeten weten wat het kader is waarin De Post kan opereren.

Wij moeten die verantwoordelijkheid nemen. De Post moet de nodige tijd hebben om haar ondernemingsplan te kunnen maken, om het plan voorbij de raad van bestuur te krijgen en tegelijkertijd in onderhandeling met de sociale partners te gaan. Indien wij dat alles en ook de implementatie daarvan op een respectvolle manier willen doen, dan moeten wij in 2008 weten binnen welk kader De Post kan functioneren. Voor mij is het dus zeker en vast geen dossier dat wij op de lange baan kunnen schuiven. Het jaar 2011 is nog wel een eindje weg, maar, indien wij ten opzichte van het overheidsbedrijf De Post fair willen zijn, moeten wij in 2008 een duidelijk zicht op het dossier geven.

Wat betreft het gebruik van zelfstandigen, moet worden nagegaan welke wetgeving vandaag voorhanden is. Het debat gaat dus niet over zelfstandigen of geen zelfstandigen. Wij hebben immers een bepaalde wetgeving die bepaalt dat iemand ofwel onder het statuut van de zelfstandigen, ofwel onder het statuut van werknemer valt. Het is echter uiteraard belangrijk – de strijd wordt ook constant gevoerd – dat schijnzelfstandigheid wordt bestreden. In de gesprekken die wij over het paritair comité van de postbedrijven zullen hebben, zal het voorgaande ook een aandachtspunt zijn.

Het verzekeren van gelijke werkingsvoorwaarden speelt zich natuurlijk niet alleen op het sociale vlak af. Het garanderen van een toegankelijke postdienst aan alle burgers tegen aanvaardbare voorwaarden en de toekomst van De Post hangen ook van een aantal andere elementen af, zoals de essentiële eisen waaraan operatoren zullen moeten voldoen om op de markt actief te kunnen zijn, in het bijzonder bepaalde, operationele eisen op het gebied van frequentie en geografische spreiding van hun dienstverlening.

U verwees in dat verband naar wat ik in het artikel zei. Aan nieuwe operatoren kan ook de frequentie van vijf dagen worden opgelegd. We moeten echter redelijk zijn. Europa laat toe dat wij bijkomende voorwaarden opleggen. Wij moeten echter uiteraard – dit zal ook streng worden opgevolgd – ervoor zorgen dat er een correct Level Playing Field komt. Vijf dagen is dus irrealistisch. Ik wil vandaag niet de indruk wekken bij De Post dat wij bijvoorbeeld aan andere operatoren of concurrenten zullen vragen om een frequentie van vijf dagen te hanteren. Een frequentie van twee dagen moet echter zeker en vast kunnen worden besproken. Dat zal in elk geval mijn voorstel zijn.

Ook voor de geografische spreiding wordt onderzocht wat wel en wat niet zinvol is om in bepaalde regio's te werken. Daarover durf ik vandaag nog geen uitspraken te doen. Het is echter wel een aandachtspunt.

Er moeten ook garanties zijn dat er een gepaste financiering voor de universele dienstverlening is. Dat is een debat dat, eens wij het kader hebben waarbinnen de postdiensten kunnen opereren, goed kunnen aanvatten. Het is immers cruciaal. Bovendien hangen alle elementen aan elkaar vast.

Ik kom aan twee aspecten van de vraag van collega Van Hecke inzake de financiering van de postkantoren en de sociale rol van postbodes en postkantoren. Die hebben te maken met het beheerscontract en de taken die de Staat aan De Post toevertrouwt. Het contract is gesloten in 2005 en loopt tot 2010. De samenstelling van hetgeen De Post wordt gevraagd in de toekomst in termen van kwaliteitsnormen, diensten en overheidstaken zal deel uitmaken van de volgende beheersovereenkomst. Dat maakt geen voorwerp uit van het debat zoals wij het nu hebben.

Eisen in verband met het verkoopsnetwerk van De Post, de sociale rol van de postbode en overheidstaken die aan De Post zijn toevertrouwd, zullen dus aan bod komen in de onderhandelingen voor de volgende beheersovereenkomst, dus in 2010.

Over de financiering van de postkantoren hoef ik u na het debat dat wij daarstraks hebben gehad niet meer opnieuw alles te herhalen. Ik ga dat dus niet doen.

Ten slotte, over de sociale rol van de postbodes en postkantoren maar ook postpunten wil ik natuurlijk benadrukken dat wij beschikken over een goede universele postale dienstverlening. Op zich is dat uiteraard reeds een belangrijk element in deze sociale rol. Gedurende het liberaliseringproces op de Belgische markt zal ik er dan ook voor zorgen dat dit ons uitgangspunt blijft. Dit is de essentie van het debat. Andere sociale rollen die aan De Post zouden kunnen worden toevertrouwd, moeten uiteraard ook worden bekeken bij het afsluiten van de toekomstige beheersovereenkomst.

Ik kom aan de beursgang. Ik wil eerst een algemene opmerking maken. De algemene opmerking die ik wil maken is dat wij steeds met de nodige omzichtigheid moeten communiceren over de operaties met betrekking tot beursgang, verkoop van aandelen en dergelijke. Dit zijn telkenmale strategische opties die worden genomen. Zoals algemeen in het leven, hoe meer er over strategie wordt gepraat, hoe minder die nog uitvoerbaar en werkbaar is. Ik praat daarover dus met enige omzichtigheid omdat het gaat over soms hele cruciale contracten waaraan heel wat geld is gebonden. Hoe meer men daarover in de openheid gaat, hoe gevaarlijker de transacties worden. Wij weten dat het zelfs impact kan hebben voor bedrijven die reeds op de beurs zijn. Het kan zelfs een impact hebben op de beursgang zelf. Dat is het eerste element.

Mijn houding daartegenover is dat ik het heel belangrijk vind dat een bedrijf, en zeker een bedrijf als De Post, voorbereid is op de scenario's die kunnen komen. Hetzelfde geldt trouwens voor Belgacom, maar dat is hier nu niet aan de orde. Ik zal het debat daarover hier nu niet openen.

Voor De Post geldt voor een beursgang volgens afspraken gemaakt in het aandeelhouderscontract met het consortium gevormd door de Deense Post en CBC dat zij gedeeltelijk kunnen verkopen vanaf 2009. Op die datum mogen de privé-investeerders tot 25% van hun aandelen afstaan. Het consortium zal dus minstens 25% blijven behouden. In 2011 mogen zij hun volledige participatie verkopen.

De Post heeft op dat ogenblik – dat is bepaald – prioritair de mogelijkheid om deze aandelen terug aan te kopen. Het afstaan van de meerderheid van de Staat is wat mij betreft helemaal niet aan de orde. Ik heb dat ook nog nergens gehoord, dus dat is zeker geen element.

Ik geef vandaag het antwoord dat het bedrijf klaar moet zijn voor alle mogelijke pistes. Het is natuurlijk belangrijk – en wij hopen – dat er stabiliteit kan zijn in de huidige situatie. Mocht er toch een verkoop van 25 procent van de aandelen zijn, dan moet De Post zich uiteraard voorbereid hebben om te zoeken naar een stabiele, betrouwbare partner en daarvoor ondertussen de nodige zaken doen. Indien niet, dan moet De Post tegelijkertijd de optie open houden om voorbereid te zijn op een mogelijke beursgang.

Voor mij moet op dat moment de beste beslissing worden genomen, die de meeste garanties kan bieden, zowel voor de dienstverlening als voor het personeel. We weten dat zulke operaties soms opportuniteiten kunnen bieden wanneer men deel kan uitmaken van een sterke groep. Tegelijkertijd weten we ook dat er een aantal risico's aan verbonden zijn, zoals het feit dat afhankelijk van de beslissingen, strategieën of visies van de aandeelhouder, bepaalde acquisities of aankopen niet altijd “in the best interest” gebeuren. Ik hoef u niet te herinneren aan de geschiedenis van Sabena. Dat zijn altijd heel delicate oefeningen die met de nodige omzichtigheid, visie en strategie moeten worden bekeken.

18.04 David Geerts (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, we hebben deze vragen op de agenda van deze commissie gezet om hier het debat te openen. We zullen het ook hier verder voeren. Het is belangrijk dat u hebt onderlijnd dat er duidelijkheid moet worden gecreëerd in 2008, voor het bedrijf, maar vooral voor de werknemers van het bedrijf.

Wat de criteria voor het Level Playing Field betreft, lijkt het u aangewezen om een frequentie van twee dagen en een geografische spreiding aan te houden om concurrentie te houden. Anderzijds is er het aspect van de universele dienstverlening dat ook moet worden gehonoreerd, want anders krijgt men een sector waarin met twee maten wordt gewogen. We zullen dat debat zeker en vast nog verder voeren.

18.05 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik ben heel gelukkig dat u voorstander bent van een paritair comité en dat u dat in de regering verder zult bekijken met uw collega-ministers. Ik denk dat het heel belangrijk is om een dergelijk paritair comité op te richten, gelet op de vele uitdagingen op sociaal vlak wanneer de liberalisering een feit zal zijn.

Wat het kader tegen het einde van 2008 betreft, meen ik dat het belangrijk is dat dit niet langer duurt. De Post kan zich immers maar voorbereiden eens zij het kader kent en dan heeft zij nog maar twee tot drie jaar meer. Ik denk dat wij geen jaren meer kunnen wachten. Ik begrijp dat het geen evidente oefening is om een dergelijk kader uit te tekenen in 2008. Wij zullen dit in de gaten houden en wanneer u nog minister bent in december 2008, zullen wij daarop zeker terugkomen, of misschien zelfs vroeger om te vragen hoever u staat. Wij zullen eerst zien of de klip van 23 maart kan worden omzeild.

Wat de frequentie van de verdeling betreft, had u het in het interview nog over drie dagen. U zei toen dat vijf dagen te veel was. Ik meen te hebben gelezen dat u voorstander was van een drietal dagen. U bent nu naar twee dagen opgeschoven. Ik hoop dat wij tegen het einde van dit jaar niet aan een dag zullen zitten. Dit is toch wel vrij belangrijk als voorwaarde. Ik weet dat wij moeten opletten om binnen de Europese regels te blijven en dat wij niet te ver kunnen gaan, maar ik denk dat wij toch zover mogelijk moeten proberen gaan om de lat zo hoog mogelijk te houden zodat de burger daarvan het slachtoffer niet wordt op lange termijn.

Wat de beurs betreft, begrijp ik uw voorzichtigheid. Op uw uitspraken over Belgacom werd immers ook onmiddellijk gereageerd door de coalitiepartners. Als het over de beurs gaat, begrijp ik dat wij voorzichtig moeten zijn omdat veel mensen morgen of overmorgen op de website zullen lezen wat u hebt gezegd over de beursgang, wat allerlei speculaties met zich kan meebrengen. Daarvoor heb ik dus alle begrip. Het is belangrijk dat wanneer de vraag rijst, heel grondig wordt onderzocht wat de voor- en nadelen daarvan zijn en dat wij daarover in het Parlement een heel grondig debat kunnen voeren. Dit is immers ook weer een bedrijf dat zorgt voor een belangrijke dienstverlening aan de burgers. Zomaar op de beurs gaan zonder te weten wat daarvan de gevolgen kunnen zijn, is uiteraard niet aangewezen.

Wij zullen het dossier verder opvolgen. Zoals u ook met betrekking tot het vorige dossier hebt gezegd, kunnen wij hierover nog veel van gedachten wisselen.

18.06 Minister **Inge Vervotte**: Ik was nog een zaak vergeten te vermelden. Het zal belangrijk zijn dat wij tijdens het debat nagaan wat het maatschappelijke draagvlak is voor de kostprijs die men bereid is te betalen voor de dienstverlening.

Het ene element van het debat heb ik daarnet aangekaart. Het andere zal ook een cruciaal element zijn.

Wanneer er keuzes worden gemaakt over de dienstverlening en hoe wij daartegenover staan, dan is dat debat ook maatschappelijk, omdat niet iedereen evenveel behoefte heeft aan bepaalde ondersteuning. Die behoefte is ook verschillend naargelang het gaat om particulieren, kmo's en grote ondernemingen, bijvoorbeeld. Ook dat is volgens mij een belangrijk element van het publieke debat, waarvan ik denk dat er zeker een belangrijk draagvlak voor zal moeten worden gecreëerd.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

19 Questions jointes de

- Mme Katrin Jadin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'implantation du musée national des chemins de fer" (n° 1683)

- M. Bernard Clerfayt à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'installation du futur musée des chemins de fer belges" (n° 2058)

- M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le musée des chemins de fer" (n° 2068)

19 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de locatie van het nationaal spoorwegmuseum" (nr. 1683)

- de heer Bernard Clerfayt aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de inplanting van het toekomstige Spoorwegmuseum" (nr. 2058)

- de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het spoorwegmuseum" (nr. 2068)

19.01 Katrin Jadin (MR): Madame la ministre, je vous remercie de répondre à ma question à une heure si tardive et malgré vos contraintes d'agenda.

La SNCB Holding est en passe de choisir une implantation qui pourra accueillir en 2010 un musée national des chemins de fer. Celui-ci pourrait ainsi voir le jour à l'occasion du 175^{ème} anniversaire de la création des chemins de fer belges. Il apparaît que le site de la gare voyageurs de Schaerbeek reçoit un soutien politique unanime, bien que certains espèrent que le choix se portera plutôt sur Ostende. Vous conviendrez que ce lieu est moins central que Bruxelles, pour y implanter le musée national d'une institution publique. Le conseil d'administration de la SNCB Holding a réservé un budget de dix-sept millions d'euros à cette fin et examine les différentes options.

Madame la ministre, quelles sont les pistes réelles pour l'implantation de ce musée national? Quelle est l'option privilégiée par le gouvernement fédéral et quelles sont les conditions fixées par le contrat de gestion en vue de procéder au choix final du lieu d'implantation de ce musée? Qu'en est-il de l'évolution de ce dossier? Dans quel délai la SNCB Holding prendra-t-elle sa décision?

19.02 Bernard Clerfayt (MR): Mevrouw de minister, ik sluit mij aan bij de vraag van mijn collega Jadin omdat ik ook op persoonlijk vlak veel interesse heb voor deze zaak.

Je me permets de revenir sur ce dossier qui a déjà été évoqué par votre prédécesseur M. Tuybens, à propos duquel mon collègue Eric Libert l'avait interrogé en date du 23 avril 2007.

Pour rappel, en vertu de la décision prise par le conseil d'administration de la SNCB le 5 octobre 2000, ainsi qu'en vertu de l'article 33 de l'arrêté royal du 5 juillet 2005 portant approbation du contrat de gestion conclu entre l'État et la société anonyme de droit public SNCB Holding, il est prévu qu'un musée national des chemins de fer soit implanté en Région bruxelloise, afin d'y conserver le patrimoine historique de la SNCB (matériel roulant, archives, photothèque). Il est vrai que ce patrimoine est très riche, vu la très longue histoire du chemin de fer en Belgique, qui est le deuxième État après l'Angleterre à avoir développé ce mode de transport.

À cet égard, la gare de Schaerbeek voyageurs, qui porte le nom de la commune dont j'assume la direction depuis huit ans, se situe en fait sur le territoire de la ville de Bruxelles. Cette gare constitue l'un des lieux pressentis pour cette implantation au vu de la position centrale qui doit logiquement être celle d'un musée tel que celui-là, afin de le rendre accessible au plus grand nombre. Non seulement Bruxelles se trouve au centre du réseau ferroviaire belge mais est l'un des lieux les mieux desservis par le réseau ferroviaire européen.

À l'époque, le secrétaire d'État aux Entreprises publiques avait admis qu'il n'entrait nullement dans les intentions de l'État de modifier cet article 33 du contrat de gestion, mais qu'aucune décision définitive n'était encore prise quant au choix du lieu de l'implantation.

Et à ce moment, la ville d'Ostende faisait connaître ses prétentions à être le lieu d'hébergement de ce futur musée, ce qui comme l'a dit Mme Jadin, n'est pas le lieu le plus central du pays. À nouveau, encore maintenant, le nom d'Ostende revient avec insistance. Or cela paraît manifestement en contradiction avec la volonté de la SNCB et ce serait par ailleurs contrevenir à l'arrêté royal précité. En conséquence, j'aimerais vous interroger sur l'état actuel de l'étude ou des études quant au lieu d'implantation de ce musée, sur le plan logistique et économique; et dans quel délai raisonnable une décision sera-t-elle prise, puisque chacun attend une décision rapide afin de programmer les festivités du 175^{ème} anniversaire du chemin de fer en Belgique et qui devraient avoir lieu le 5 mai 2010?

19.03 David Lavaux (cdH): Monsieur le président, madame la ministre, ma question porte également sur ce musée national du chemin de fer en Belgique. La célébration du 175^{ème} anniversaire approche et on est toujours en attente de ce fameux musée qui rendrait hommage à tous les pionniers qui se sont battus pour cette industrie, mais aussi pour toutes les industries métallurgiques qui ont soutenu ces projets et qui ont installé partout dans le monde les chemins de fer tels qu'ils étaient conçus dans notre pays.

Nous n'avons toujours pas de musée malgré qu'une grande partie du matériel ait pu être préservée par des associations, avec beaucoup de difficultés – il faut souligner aussi l'excellent travail qu'elles ont fait – mais il y a aussi tout un patrimoine qui est en train de rouiller et qui est menacé chaque année de passer au chalumeau et de disparaître définitivement. Pourtant le contrat de gestion de la SNCB est très précis, et son

conseil d'administration l'a d'ailleurs rappelé: le futur musée doit être installé en région bilingue de Bruxelles, c'est prévu par le contrat de gestion. Des tentatives ont été menées en toute dernière minute, lors du Conseil des ministres du 30 mars 2007 pour supprimer cette mention. Heureusement il n'en a rien été. Des projets existent cependant, clairement établis, que ce soit d'abord à Tour & Taxis puis ensuite à Schaerbeek-voyageurs.

Il semblerait que M. Haek, déçu que son projet de musée à Ostende ne fasse pas l'unanimité, n'envisagerait maintenant plus de musée du tout, ni à Bruxelles ni ailleurs, et s'apprêterait même à démolir tout le patrimoine de la SNCB, ce qui serait une décision très grave et irréversible.

J'aimerais surtout savoir quelles sont les mesures que vous comptez prendre pour que les festivités commémorant le 175^{ème} anniversaire des chemins de fer belges ne tombent pas à l'eau.

19.04 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, l'étude prévue dans le contrat de gestion a été réalisée. Elle portait sur diverses propriétés de la SNCB Holding situées en Région bruxelloise et a démontré qu'aucun des sites examinés ne remplissait les critères pour accueillir un musée des chemins de fer. Je pense à la dimension du terrain, aux voies désaffectées, à l'inexistence d'autres projets urbanistiques, etc.

À titre d'alternative, l'étude a été élargie à quelques autres sites installés en Région wallonne et en Région flamande. Aucune décision n'a encore été prise à ce jour. Toutefois, un budget de 10 millions d'euros a été prévu dans le plan d'investissement 2008-2012 de la SNCB Holding.

Je vais demander à celle-ci un complément d'information et lui suggérer d'accélérer dans le dossier pour des raisons budgétaires. Ainsi, nous verrons quelle décision nous pourrions prendre.

19.05 Katrin Jadin (MR): Madame la ministre, je vous remercie. Mes chiffres sont donc faux en ce qui concerne le budget accordé pour ce nouveau musée: il s'agit bien de 10 millions et non de 17 millions.

Ensuite, je m'étonne de ne pas vous entendre confirmer l'implantation telle qu'elle était prévue dans le contrat de gestion, c'est-à-dire en Région de Bruxelles-Capitale. J'aurais souhaité obtenir de votre part une prise de position plus claire à ce sujet. Je reviendrai certainement vous interroger

19.06 Bernard Clerfayt (MR): Madame la ministre, je vous remercie de vos réponses et de votre volonté d'accélérer la procédure. Vous n'avez pas l'image de quelqu'un qui tourne autour du pot.

Je vous remercie de ce volontarisme, d'autant plus que nous ignorons de quoi l'avenir sera fait. Nous ne savons même pas si nous aurons encore un gouvernement dans deux mois. Dans l'hypothèse où il y en aurait un et où vous occuperiez encore cette place, le 175^{ème} anniversaire de la SNCB est un événement que vous pourrez présider. Il devrait certainement marquer votre passage dans ce ministère. J'ose croire que vous y accorderez la plus grande attention.

19.07 David Lavaux (cdH): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je voudrais simplement rassurer Mme Jadin en disant que c'était bien une somme de 17 millions d'euros qui était prévue au départ, qu'elle a été réduite à 5 millions pour remonter ensuite à 10 millions. Ses chiffres n'étaient donc pas erronés.

Madame la ministre, je fais confiance à la volonté que vous ne manquerez pas de développer dans ce dossier.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 18.31 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.31 uur.