

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 25 FEBRUARI 2008

Namiddag

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

du

LUNDI 25 FÉVRIER 2008

Après-midi

La séance est ouverte à 14.22 heures et présidée par M. François Bellot.

De vergadering wordt geopend om 14.22 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het plan van De Post ter bestrijding van het absentisme" (nr. 1644)**

01 **Question de M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le plan d'action de La Poste pour lutter contre l'absentéisme" (n° 1644)**

01.01 **David Geerts** (sp.a-spirit): Mevrouw de minister, ik wil nog even terugkomen op het absentismeplan van De Post. Wij hebben daarover al een debatje gehad in de plenaire vergadering maar ik wil nog een aantal bijkomende elementen verduidelijkt zien.

Laat ik het zeer eenvoudig stellen. Ik meen dat iemand die ziek is zich moet verzorgen en moet zorgen dat hij snel beter wordt. Indien er misbruiken zijn, moeten die natuurlijk aangepakt worden. Absentisme moet immers cash betaald worden door de anderen.

Inzake het plan zelf, meen ik dat het nog nooit in het land gebeurd is dat men geneesheren actief aangeschreven heeft. Ik wil ter zake een aantal verduidelijkingen.

Ten eerste, is er een geografisch onderscheid? Kunt u mij zowel de cijfers per provincie geven als de verschillen tussen een stedelijke omgeving en een plattelandsomgeving? Ik heb al gezegd dat iemand die in de West-Vlaamse polders moet rondrijden waarschijnlijk veel meer blootgesteld wordt aan bijvoorbeeld verkoudheidsbevorderende factoren.

Ten tweede, is er een causaal verband tussen het aantal ziektedagen en de leeftijd? Mij lijkt het vrij plausibel dat oudere postmannen meer fysieke moeilijkheden hebben bij het uitoefenen van de taak van postbesteller.

Ten derde, is er een aanpak op maat, waarbij enerzijds, de redenen van afwezigheid getoetst worden aan specifieke punten en waarbij, anderzijds, een geïndividualiseerde nazorg bestaat bij frequente afwezigheid?

Ik wil nog vermelden – dat stond niet in mijn oorspronkelijke vraag – wat mij bij het absentismeplan geweldig opviel, namelijk dat in een van de actiepunten gezegd werd dat men zou nagaan of er meer absentisme is in het ene kantoor ten opzichte van een ander kantoor waar men dan werk zou weghalen. Dat versta ik absoluut niet.

Tot daar mijn vragen.

01.02 **Minister Inge Vervotte**: Mijnheer Geerts, wat betreft absentisme werd het geografisch onderscheid tussen de regio's niet meteen gevonden. Absentisme wordt op nationale schaal in de meeste bedrijven opgemerkt. De absentismecijfers bedroegen eind 2007 bij De Post 7,50% in Vlaanderen, 7,35% in Brussel en 10,72% in Wallonië.

Evenmin laten de cijfers van De Post toe een verschil in absentisme te bepalen tussen werknemers uit een

stedelijke omgeving en werknemers uit een plattelandsomgeving.

Er bestaat inderdaad een samenhang tussen de leeftijd en het aantal ziekte-dagen. In het algemeen kan men een hogere frequentie van afwezigheid bij jongere postbodes observeren, terwijl oudere postbodes langer afwezig zijn.

In overeenstemming met de wet op het medisch geheim beschikt De Post als werkgever niet over gegevens over de medische redenen van afwezigheid. Er is wel een aanpak op maat. De Post meet de afwezigheidsfrequentie van de werknemers. Op basis daarvan voeren de verantwoordelijken een gesprek met de personeelsleden die een hogere afwezigheidsfrequentie vertonen, om na te gaan of er eventueel organisatorische redenen voor die frequente afwezigheid zijn.

De Post voert eveneens een aantal andere acties in het raam van het plan ter bestrijding van absenteïsme. Zo worden bijvoorbeeld campagnes ter preventie van arbeidsongevallen georganiseerd. De Post legt ook de nadruk op het belang van opvolging en ondersteuning.

Tot slot beschikt De Post over een psychosociale dienst die ter beschikking staat van iedereen die ondersteuning wenst.

Ik meen dus dat aan de absenteïsme-problematiek van De Post heel wat aandacht wordt besteed. Men probeert, waar er problemen zijn, een aanpak op maat aan te wenden en te kijken wat de oorzaken zijn en hoe men die eventueel kan remediëren. Voorts blijft er natuurlijk een alerte opvolging, zowel om te kunnen bijsturen op het vlak van human resources als op het vlak van misbruiken. Ook op dat vlak moet bijgestuurd kunnen worden.

01.03 David Geerts (sp.a-spirit): Bedankt voor uw antwoord, mevrouw de minister. Toch wil ik een korte repliek houden.

In de nota inzake de absenteïsme-planning voor 2008 heeft men het bijvoorbeeld duidelijk over het weghalen van activiteiten uit kantoren wegens onderpresteren. Een van de actiepunten blijkt dus te zijn dat als men weet dat in een kantoor in een bepaalde regio meer absenteïsme is dan in een ander, men daar werk gaat weghalen en het overhevelt naar een ander kantoor.

Ik weet niet of u kennis hebt van die nota en of die al tot op uw kabinet geraakt is, maar ik stel mij wel de vraag – ik zal daar de volgende keer op terugkomen – hoe men nu echt omgaat met absenteïsme en of een aantal maatregelen die in die nota zijn opgenomen, niet overdreven zijn.

01.04 Minister Inge Vervotte: Ik ben van dat laatste niet op de hoogte. Ik ga dat dus ook niet ontkennen of bevestigen. De vraag was mij niet vooraf gegeven, dus ik kan daar niet op antwoorden. Ik word hier met nieuwe informatie geconfronteerd die ik niet kan bevestigen en evenmin kan ontkennen.

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

02 Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het gebruik van de talen door de NMBS" (nr. 1636)

02 Question de M. Francis Van den Eynde à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'emploi des langues par la SNCB" (n° 1636)

02.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijn verontschuldiging omdat ik wat later ben. Het is geen gewoonte van mij. Ik heb pech gehad.

Mevrouw de minister, als ik naar de Duitse stad Aachen moet en ik zie aankondigingsborden waarop staat Aix-la-Chapelle kan dat verwarrend overkomen. Als ik naar de Waalse gemeente Tubize of Braine-le-Comte wil en daar staat Tubeke of 's Gravenbrakel, dan is dat verwarrend.

Ik heb het meegemaakt dat Britten die naar Antwerpen wilden verward werden doordat in het station in Brussel Anvers stond aangegeven. Nu gaat u mij zeggen: dat gebeurt daar altijd tweetalig. Maar niet iedereen valt dat onmiddellijk op en dat brengt nogal wat problemen met zich.

Bovendien dragen gemeenten en steden een officiële naam. Die officiële naam is in de meeste landen van de wereld een naam in de taal van dat land. In Vlaanderen zijn de officiële namen van steden en gemeenten namen die in het Nederlands worden gespeld. Dat is geen extremistisch standpunt, dat is geen radicaal standpunt, dat is onder meer een beslissing van de Vlaamse regering tijdens de vorige legislatuur, een Vlaamse regering die u niet helemaal vreemd is, want u maakte er destijds deel van uit.

Mijn vraag handelt over het feit dat de NMBS in Brussel voor de treinen die naar het Vlaamse binnenland rijden heel vaak ook de Franse vertaling van de naam van de bestemming gebruikt. Nog eens, dat is niet conform met wat de Vlaamse regering wenst, het is ook verwarrend.

Volgens mij zou het eenvoudiger zijn dat Braine-le-Comte, Braine-le-Comte blijft en niet 's Gravenbrakel wordt. Laat Gent Gent blijven en niet Gand worden. Dan zal iedereen tevreden zijn.

Mevrouw de minister, kan de NMBS overtuigd worden deze politiek toe te passen?

02.02 Minister **Inge Vervotte**: De bevoegdheid om de taal in bestuurszaken te regelen wordt in artikel 129, paragraaf 1 van de Grondwet aan het Vlaamse Parlement en het Parlement van de Franse Gemeenschap toegekend. De territoriale werking van het taalgegeven wordt echter ook beperkt door artikel 129, paragraaf 2 van de Grondwet. De federale wetgever blijft bevoegd voor de taalregeling in het tweetalig gebied Brussel-Hoofdstad in de gevallen die worden opgesomd in artikel 129, paragraaf 2.

In toepassing van de artikelen 18 en 34, paragraaf 1 van het koninklijk besluit van 18 juli 1966 tot coördinatie van de wetten op het gebruik van talen in bestuurszaken gebruikt de NMBS in Brussel-Hoofdstad voor de mededelingen aan het publiek het Nederlands en het Frans.

De NMBS volgt voor de vertaling van de gemeentenamen de lijst van de officiële vertalingen die men kan terugvinden in het koninklijk besluit van 24 juni 1988. Voorlopig is dat de regel waar wij ons aan houden, tenzij er zich nieuwe ontwikkelingen op dat terrein zouden voordoen.

02.03 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Mevrouw de minister, zoals u daarnet zeer terecht hebt gezegd, is de bevoegdheid wat de gebruikte namen in het Brusselse hoofdstedelijke gebied betreft een federale bevoegdheid. Met andere woorden, het is de bevoegdheid van de regering waarvan u deel uitmaakt. Ik zou bijna durven zeggen: het is uw bevoegdheid.

Dan stel ik mij de vraag of het geen logisch gebaar zou zijn dat de federale regering de besluiten van de Vlaamse regering aanvaardt en ervoor zorgt dat voortaan in Brussel voor de Nederlandstalige gebieden, de Vlaamse steden en gemeenten, alleen maar de Nederlandse naam gebruikt wordt, en vanzelfsprekend voor de Waalse steden en gemeenten de Franse naam.

02.04 Minister **Inge Vervotte**: Het valt op te merken dat de Raad van State een negatief advies heeft uitgebracht over het voorontwerp van decreet tot schrapping van de vertaling van de gemeentenamen. Ik meen dat dit dus verder onderzoek vergt.

02.05 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Wat heeft de Raad van State besloten, zei u? Die gaf een negatief advies in verband met de vertaling?

02.06 Minister **Inge Vervotte**: Een negatief advies over het voorontwerp van decreet inzake de vertaling van de gemeentenamen.

02.07 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Met andere woorden, u geeft mij hoop? De mogelijkheid bestaat dat u zich niet zult schikken naar de beslissingen van uw voormalig Vlaamse regering, maar wel naar die van de Raad van State? Of overdrijf ik dat nu?

02.08 Minister **Inge Vervotte**: Ik meen dat ik al geantwoord heb dat dit verder onderzoek vergt. Dat is wat ik geantwoord heb.

02.09 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Dat is een heel voorzichtig antwoord.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question de M. Bruno Van Grootenbrulle à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la propreté et la salubrité de certaines infrastructures ferroviaires" (n° 1645)

03 Vraag van de heer Bruno Van Grootenbrulle aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de netheid en de omgevingskwaliteit van de spoorweginfrastructuur" (nr. 1645)

03.01 Bruno Van Grootenbrulle (PS): Monsieur le président, madame la ministre, il y a quelques mois, un panel d'usagers de la SNCB avait été invité à faire part de ses remarques et recommandations au sujet de l'ensemble des services offerts par la SNCB.

Une grande majorité d'entre eux avait stigmatisé l'état ambiant de certains sites de cette entreprise publique, notamment en ce qui concerne la propreté dans les gares ainsi qu'aux abords des grandes villes. C'est ainsi qu'étaient particulièrement visées les gares d'Etterbeek, de Bruxelles-Schuman et de Vilvorde, toutes trois considérées comme sales et peu avenantes.

Pour ma part, je ne peux que confirmer un certain état de délabrement et d'insalubrité lorsque je me rends à Bruxelles, en provenance de Hal, et que je suis confronté au spectacle de terrains appartenant à la SNCB qui sont globalement laissés en friches.

La jonction Nord-Midi n'échappe pas à ce triste constat. En effet, l'arrivée en gare du Midi par la commune de Forest, au lieu-dit Petite-Île, ne peut laisser indifférent au regard du manque de propreté et de l'amoncellement de détritiques ou de déchets divers qui encombrant certains sites de la SNCB. Il en va de même pour les tags et graffitis qui ont fait ou refont leur apparition sur les murs de la gare de la Chapelle.

Il est un fait que l'ensemble de ces détériorations ne jouent pas en faveur d'une image positive de Bruxelles, capitale de l'Europe, centre culturel international et lieu de rencontres multiculturelles.

Madame la ministre, la SNCB n'est-elle pas soumise à certaines obligations en ce qui concerne la salubrité ainsi que la propreté de ses sites?

Quelles initiatives peuvent-elles être prises afin de rendre plus attractives les gares et infrastructures de cette entreprise publique?

03.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, en ce qui concerne la propreté des installations à et autour de Bruxelles, Infrabel est confrontée, comme les autres gestionnaires d'infrastructures, à de multiples actes de dégradation tels que graffitis, déversements clandestins, etc. Il s'agit d'un problème de société et d'éducation qui dépasse le cadre de la gestion des infrastructures ferroviaires. En effet, la grande majorité des dégradations ne proviennent ni de l'exploitation ferroviaire proprement dite, ni d'ailleurs des usagers de la SNCB, mais de tiers peu scrupuleux du respect des biens publics.

Néanmoins, Infrabel ne reste pas inactive en la matière. Ainsi, sur la zone de Bruxelles, 2.100 m² de graffitis ont été nettoyés en 2007, ce qui représente également une dépense de 77.000 euros. En ce qui concerne l'évacuation des détritiques le long des voies, plus de 300 m³ de dépôts clandestins sont évacués chaque année du domaine ferroviaire. L'entretien des talus en Région bruxelloise représente par ailleurs un budget annuel de 250.000 euros.

Différentes pistes sont suivies depuis quelques années pour essayer d'améliorer la situation et, en particulier, l'image de propreté des installations: sur les talus, le débroussaillage annuel de la zone longeant les voies avec évacuation des déchets, une intensification de l'entretien des talus, travaux de coupe et d'éclatage d'arbres, l'évacuation ou le rapatriement des matériaux de voies déposés à l'occasion des travaux d'entretien et de renouvellement ou la pose et l'entretien de clôtures empêchant l'accès au domaine ferroviaire.

Dans le futur, Infrabel compte intensifier encore ces actions.

Les actions menées en ce qui concerne l'élimination des graffitis restent fort limitées, puisque ceux-ci réapparaissent presque aussitôt.

La politique de propreté des installations pourrait être améliorée, mais cela demande des moyens financiers

et humains supplémentaires, ainsi qu'une action coordonnée avec les services de police, les administrations communales et les pouvoirs régionaux.

Depuis le début de cette année, le service de la direction Patrimoine de la SNCB Holding se charge, par ailleurs, de l'entretien journalier des bâtiments des sept principales gares de Bruxelles: Nord, Central, Midi, Congrès, Luxembourg, Schuman et Etterbeek. Dans les trois premières gares, la totalité de la période de 24 heures a été spécifiquement aménagée pour les travaux de nettoyage quotidiens, de manière à atteindre en performance un niveau de propreté homogène dans les gares, y compris les week-ends. Dans les quatre autres gares, les principales activités d'entretien font toutefois encore l'objet de mises au point. Néanmoins, il convient de noter que certains visiteurs se montrent peu respectueux à l'égard des efforts fournis par les équipes d'entretien.

Outre le nettoyage, d'importants travaux de modernisation de l'infrastructure sont encore en cours. Notamment en gare de Bruxelles-Central, la rénovation commencée les années précédentes est prolongée. D'ici quelques mois, les travaux de modernisation débiteront également en gare de Bruxelles-Nord. Toutefois, la propreté reste un point de discussion dans les négociations relatives au nouveau contrat de gestion.

03.03 Bruno Van Grootenbrulle (PS): Monsieur le président, je remercie Mme la ministre de sa réponse. Comme elle, je suis conscient que ce sont des tiers extérieurs qui viennent dégrader les lieux, par des graffitis à certains endroits, par des dépôts clandestins à d'autres. J'ai bien enregistré l'effort accompli par les différents services.

Ensuite, je suis convaincu que l'amélioration de la situation nécessiterait des moyens supplémentaires, mais ce n'est pas une tâche aisée. De même, je n'ignore pas que les communes doivent être sensibilisées à cette démarche des campagnes de propreté.

Venant à Bruxelles en train, j'apprécie beaucoup ce service. C'est à la hauteur de la déviation située à Forest, du côté de l'endroit nommé "Bruxelles-Petite-Île", où se trouve le centre de tri postal, que l'on peut voir ses sacs en plastique, des papiers en tous genres. Il conviendrait peut-être de demander à la société de tri de déchets située non loin de là de prendre des dispositions, en particulier en période de grand vent.

En tout cas, madame la ministre, je vous remercie et félicite le personnel pour l'effort accompli dans cette entreprise publique.

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

*Président: Bruno Van Grootenbrulle.
Voorzitter: Bruno Van Grootenbrulle.*

04 Question de M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la modification du statut d'Eurostar" (n° 1659)

04 Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de wijziging van het statuut van Eurostar" (nr. 1659)

04.01 François Bellot (MR): Monsieur le président, madame la ministre, Eurostar est organisé aujourd'hui en un groupe constitué de la SNCB, de la SNCF et de la société britannique LCR. Réunis tout récemment, ces partenaires ont exprimé le souhait de transformer, d'ici 2010, le groupe Eurostar en société commerciale classique.

À ce jour, Eurostar n'établit ni bilan, ni compte d'exploitation propre et est assimilé à un service co-exploité par les trois sociétés, compagnies de chemin de fer. Il s'agit donc plus d'une organisation sous forme de groupement européen d'intérêt économique (GEIE) que d'une société avec un statut juridique propre.

Madame la ministre, pouvez-vous nous faire savoir quels sont les objectifs poursuivis notamment par la SNCB dans le cadre de la transformation du GEIE en société classique? Quel sera le siège d'exploitation et le pays de référence pour l'établissement des lois commerciales relatives à cette nouvelle société Eurostar? Quelle serait l'évolution des parts de la SNCB au sein d'Eurostar?

04.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, monsieur Bellot, en 1991, la SNCF, British Railways Board et la SNCB ont conclu un accord pour l'exploitation du service des trains à grande vitesse Bruxelles-Londres et Paris-Londres sur une base purement contractuelle. En 1994, l'exploitation a été entamée. Le responsable sur le territoire britannique était European Passenger Services, filiale de British Railways Board. En 1996, le gouvernement anglais a mis en concurrence la construction de la ligne à grande vitesse ainsi que l'exploitation du transport. Le contrat a finalement été accordé à London & Continental Railways qui a repris les actions de European Passenger Services. La dénomination de la société a ensuite été modifiée en Eurostar UK. En 1999, certaines fonctions des opérateurs Eurostar ont été transférées à la société britannique Eurostar Group.

Étant donné que la SNCB ne possède que 5% des parts, elle n'est pour l'instant pas impliquée dans des négociations éventuelles relatives à une intégration des activités Eurostar actuellement exercées par les trois partenaires. La SNCB évaluera sa position en vue du planning 2010.

04.03 François Bellot (MR): Le choix dépendra donc des Britanniques et des Français.

04.04 Inge Vervotte, ministre: Étant donné que nous ne possédons que 5% des parts, il n'est pas opportun de se mêler actuellement aux débats. Nous attendons.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Président: François Bellot.

Voorzitter: François Bellot.

05 Samengevoegde vragen van

- de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de bouw van het nieuwe station Luik-Guillemins" (nr. 1739)

- de heer Philippe Henry aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de inrichting van de stationsomgeving van het station Luik-Guillemins" (nr. 2033)

05 Questions jointes de

- M. Francis Van den Eynde à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la construction de la nouvelle gare de Liège-Guillemins" (n° 1739)

- M. Philippe Henry à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'aménagement des abords de la gare de Liège-Guillemins" (n° 2033)

05.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, ik moet bekennen dat onder uw gezag deze commissie zeer snel werkt: we zijn nu al aan het 13^{de} punt van de agenda.

Mevrouw de minister, het station Guillemins in Luik lijkt door de jaren heen door een of andere boze fee betoverd: er is altijd wel iets verkeerd mee gelopen. Ik heb voor de eerste keer over dat station horen spreken toen ik twaalf was: naar aanleiding van de stakingen in 1960 werd het kort en klein geslagen. Jarenlang werden foto's van dat in elkaar geramde station van Luik gebruikt om propaganda te voeren tegen de socialistische partij. Die tijd is geschiedenis geworden, wat niet wil zeggen dat het station van Luik opnieuw functioneert zoals het moet.

Wij mochten verwachten dat het in 2004 volledig vernieuwd ingehuldigd zou worden. De kosten hiervoor zouden 150 miljoen euro bedragen. We schrijven nu 2008 en het Guilleminsstation is nog steeds een bouwwerf, terwijl de kosten ondertussen opgedreven werden tot 285 miljoen euro. Ondertussen wordt voorspeld dat heel het dossier, en niet alleen het dossier, maar ook heel het gebouw, zal afgewerkt zijn tegen 2010. Dat is "maar" zes jaar vertraging en dat is ook niet weinig. Vandaar dat ik u kom vragen – ik kom u daar niet voor verantwoordelijk stellen, want u was nog geen minister zes jaar geleden – hoe het zit met dat dossier.

Geraakt dat station af? Zullen de kosten beperkt blijven tot wat wij nu weten, namelijk 285 miljoen euro in plaats van 150 miljoen euro? Mogen we ervan uitgaan dat wij binnen afzienbare tijd in een nieuw station zullen kunnen binnenrijden in Luik? Kunt u ons zeggen tegen wanneer wij deze afzienbare tijd mogen verwachten?

05.02 Philippe Henry (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, depuis l'octroi du permis d'urbanisme de la

nouvelle gare en 1998, l'aménagement des abords de celle-ci a fait l'objet de nombreuses péripéties. L'enjeu de ce chantier est très important: donner à cette nouvelle gare un environnement adapté pour lui permettre de remplir au mieux son rôle de plaque tournante intermodale. L'accessibilité piétonne, cyclable, par transport public, et en voiture lorsque c'est nécessaire, doit être aménagée en utilisant cette opportunité pour reconstituer un quartier de ville en permettant de recoudre le tissu urbain, et d'assurer la continuité des contacts et des relations urbaines vers la gare, mais aussi des quartiers proches mais pas directement concernés par la gare.

Cet enjeu d'insertion dans la ville est central. On connaît les difficultés qu'ont rencontré les aménagements autour de la gare du Midi, par exemple. La ville de Liège s'est employée à définir, par des démarches successives, un cadre global dans lequel inscrire les aménagements des abords de la gare et la reconstruction d'immeubles dans le périmètre proche. Le conseil communal a ainsi, au fil des années, voté à l'unanimité un schéma directeur concernant une zone très vaste polarisée par la gare, puis un plan communal d'aménagement – lorsqu'on parlait d'une place triangulaire –, enfin, plus récemment, après que l'idée d'une esplanade continue de la gare à la Meuse a été présentée, le plan Dethier a lui aussi été approuvé à l'unanimité.

Ce dernier vise à offrir un cadre global à la construction de bâtiments neufs et à assurer la bonne insertion urbaine de l'esplanade et des bâtiments avec le tissu urbain, tout en offrant, le cas échéant, un cadre compatible avec une modernisation des transports urbains.

Un périmètre de remembrement urbain a été adopté à l'unanimité du conseil communal, dans le but de permettre à la Région wallonne, devenue par ce fait le chef d'orchestre, de mener à bien le projet de restructuration de l'esplanade de la gare et ses mesures d'accompagnement.

Des différents acteurs publics impliqués dans un projet aussi complexe, il en est un qui pose régulièrement problème, à savoir Euro Liège TGV. Créée pour construire la nouvelle gare, cette filiale de la SNCB est financée massivement par les pouvoirs publics et possède le droit d'expropriation. Alors que la ville de Liège et la Société régionale wallonne du transport (SRWT) ont fait cause commune pour joindre les terrains qu'elles possèdent sur la future esplanade, Euro Liège TGV fait cavalier seul.

Par le passé, elle a refusé de contribuer aux coûts de construction de la future esplanade, dont elle possède une partie du terrain. Aujourd'hui, forte de terrains positionnés stratégiquement, elle se livre à un chantage pour mettre en péril les choix du plan Dethier, pourtant approuvé à l'unanimité.

Il semble que le soutien indéfectible d'Euro Liège TGV au plan de reconstruction de l'esplanade promu par l'architecte de la gare Calatrava repose sur trois motifs:

- la préférence pour une vision urbanistique mégalomane, hors de proportions par rapport à la taille du site et de l'agglomération;
- la volonté à peine cachée d'embarrasser les politiques en place;
- la volonté de maximiser les retombées économiques sur les terrains dont Euro Liège TGV a la maîtrise.

Est-il admissible qu'une filiale de la SNCB, dont le financement est quasi exclusivement public et parapublic, s'entête à utiliser des techniques de pression via les terrains qu'elle possède en faveur d'orientations urbanistiques manifestement contraires aux décisions du conseil communal, qui est l'autorité publique responsable de ces choix? Est-il admissible que cette même filiale se comporte à la manière d'un spéculateur privé? Partagez-vous l'objectif d'insertion de la gare dans la ville tel que décrit plus haut? De quelle manière pensez-vous pouvoir intervenir dans ce dossier afin de le faire évoluer positivement?

05.03 **Minister Inge Vervotte:** Eerst geef ik antwoord op de vragen van de heer Van den Eynde. Ik maak eerst een kanttekening rond de bedragen die u noemt. Het bedrag van 285 miljoen euro omvat in hoofdzaak twee posten, met name de stationsgebouwen en de infrastructuur binnen de perken van de perronlengte. Het gaat om een bedrag dat uitgedrukt is in constante prijzen 2006, dat noodzakelijkerwijze hoger ligt dan de som van de werkelijk in lopende prijzen bepaalde bedragen in de jaren ervoor. De installaties buiten de perken van de perronlengte maken geen deel uit van het stationsproject. Om op uw vraag te antwoorden, het einde van de werken is voorzien voor eind 2008.

Euro Liège TGV n'a pas de pouvoir d'expropriation et ne possède aucun terrain à proximité de la gare. L'étude urbanistique du quartier des Guillemins est toujours en cours. En effet, en date du 28 janvier 2008, le conseil communal a voté un avenant à la mission de l'auteur du projet en ce qui concerne l'aménagement de

la place des Guillemins. Les contacts entre la ville de Liège et Euro Liège TGV sont réguliers, qu'il s'agisse de réunions spécifiques ou de concertations résultant de la représentation de la ville de Liège en la personne de son échevin de l'urbanisme au sein du conseil d'administration d'Euro Liège TGV.

En ce qui concerne le cadre général de développement du quartier des Guillemins, la SNCB Holding souhaite un aménagement harmonieux sur le plan urbanistique, la mobilité et le développement durable, l'objectif étant de tirer le meilleur parti des retombées de la modernisation du site de la gare et de la liaison à grande vitesse avec d'autres villes européennes.

En tout cas, je demanderai plus d'informations à la SNCB concernant ce dossier.

05.04 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik zuig dit niet uit mijn duim.

Op 23 januari 2008 schrijft Het Nieuwsblad het volgende, ik citeer: "Manifest megalomaan is de kostprijs van het TGV-station van Luik dat later dit jaar wordt afgewerkt". Dit stemt overeen met wat u daarnet hebt gezegd. "In 2001 wees toenmalig NMBS-baas Schouppe, voor u niet onbekend, de raming voor het bekroonde project van de Catalaan Santiago Calatrava categoriek van de hand. Die raming bedroeg toen 100 miljoen euro. Schouppe zei: "Onze eigen mensen hebben berekend dat het werk hoogstens 15 miljoen zal kosten".

Ik schoof een cijfer naar voren van 285 miljoen euro en ook dat heb ik niet uit mijn duim gezogen. Dit cijfer komt onder meer van de heer Boulard die aan het hoofd staat en die wordt geassisteerd door mevrouw Lempereur, de weduwe van de heer Mathot. De heer Mathot was ondervoorzitter van de raad van bestuur en hij werd opgevolgd door zijn echtgenote. Dat gebeurt zo in een monarchie, natuurlijk.

In elk geval zijn zij het die deze cijfers naar voren hebben geschoven. Het zijn ook zij die laten verstaan dat er helemaal nog geen datum kan worden geplakt op het einde van de werkzaamheden. In hun kielzog wordt er gesproken van het jaar 2010.

U hebt het over eind 2008. Ik wil dit aanvaarden maar ik blijf natuurlijk zitten met dit immense verschil tussen het voorziene bedrag en het bedrag dat zal worden uitbetaald. Ik denk dat dit toch niet meer zou mogen kunnen.

05.05 Philippe Henry (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je remercie la ministre pour ses réponses.

Comme je l'ai signalé dans ma question, il s'agit d'un dossier essentiel, tant pour la ville de Liège et sa région que pour la SNCB. En effet, des investissements considérables sont en jeu et cette gare sera d'importance au niveau du réseau.

J'ai pris acte de vos intentions et je m'en réjouis. Je vous remercie également de bien vouloir attirer l'attention de la SNCB sur ce dossier et de tenter d'obtenir plus d'informations en vue d'approfondir ces questions. En effet, nous devrons vraisemblablement y revenir.

En tout cas, un projet tel que celui-là ne peut – me semble-t-il – être développé en l'absence d'accord avec les différents acteurs locaux. C'est d'ailleurs cet aspect qui m'a poussé à déposer ma question. Je rappelle qu'il y a unanimité sur la question. En effet, à Liège comme ailleurs, les forces politiques comprennent différents courants et chacun n'a pas toujours forcément le même point de vue. Mais différentes réunions du conseil communal ont été organisées et ont donné lieu à des votes unanimes. Il est donc important que les partenaires locaux soient impliqués dans la discussion.

En conclusion, je vous remercie, madame la ministre, d'étudier ce dossier de manière approfondie.

05.06 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, ik wilde nog antwoorden op de bedenkingen van de heer Van den Eynde.

Mijnheer Van den Eynde, ik heb evenveel vragen als u. Daarom ben ik ook zo geëindigd in mijn antwoord aan u. De besluitvorming dateert inderdaad van voor mijn tijd. Ik vind het in elk geval ook belangrijk dat het transparant kan gemaakt worden en dat wij weten wat de oorzaken en de redenen daarvan zijn.

Ik stel dus evenveel vragen als u. Daarom heb ik ook gesteld dat ik zal vragen aan de NMBS om daar meer zicht over te verkrijgen in het kader van transparantie en openbaarheid van bestuur. Ik vind het dus wel heel belangrijk. Ik stel dezelfde vragen. Ik zal ook contact opnemen met de NMBS zodat wij ten minste weten wat de oorzaken daarvan zijn zodat dit transparant gemaakt kan worden.

05.07 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor dit bijkomende antwoord en voor het feit dat u zich zorgen maakt over de situatie. Het Parlement mag zich aanbevolen beschouwen om de informatie die u zult krijgen, te bekomen. Ik zal u dat dan ook vriendelijk komen vragen als u die informatie hebt. De commissie is er om die informatie eens te bekijken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de M. Bruno Van Grootenbrulle à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le mobilier urbain de la gare centrale de Bruxelles" (n° 1792)

06 Vraag van de heer Bruno Van Grootenbrulle aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het stadsmeubilair van het centraal station in Brussel" (nr. 1792)

06.01 Bruno Van Grootenbrulle (PS): Monsieur le président, madame la ministre, depuis l'an 2000, la gare centrale de Bruxelles jouit d'une large opération de relifting. Ces travaux de restauration ont, dans un premier temps et ce jusqu'en 2002, concerné la façade de l'édifice imaginé par Victor Horta. La modernisation des guichets a constitué une seconde étape importante de rénovation des services et infrastructures proposés au public. S'en est suivi, en 2004, une modernisation conséquente du grand hall.

Aujourd'hui, et ce jusque dans le courant de l'année 2008, l'entresol subit de nombreux travaux d'embellissement et de restauration. L'ensemble des quais fait l'objet d'importants travaux de parachèvement: nouveau revêtement de sol antiglis, nouvel éclairage plus efficace, rafraîchissement des plafonds, nouvel habillage pour les colonnes et nouveau revêtement pour les murs latéraux. Grâce à un travail par zone, les quais demeurent accessibles, malgré les travaux qui y sont réalisés.

Pour autant, alors que la SNCB décline une politique d'accessibilité, notamment pour les personnes à mobilité réduite ou malvoyantes, il n'en demeure pas moins que les travaux en cours réduisent fortement la présence de mobilier urbain, permettant à tout un chacun d'attendre sa correspondance.

Madame la ministre, s'il est évident que des aménagements de mobilier urbain sont prévus au sein du nouvel espace public, qui sera proposé prochainement en gare centrale, je ne peux que constater l'inexistence de cette offre actuellement. Quelles initiatives seront-elles mises en place, afin de mettre à la disposition des usagers de la SNCB, plus précisément des personnes âgées et handicapées, un mobilier urbain confortable et en nombre suffisant, en vue d'offrir les meilleures conditions d'attente aux utilisateurs de nos transports ferroviaires?

06.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur Van Grootenbrulle, les voyageurs disposent actuellement de 30 places assises, situées à l'entresol. Dans le futur, les quais des gares seront également équipés de bancs circulaires pour plus ou moins huit personnes, intégrés au pied des quatre colonnes, et l'entresol de plus ou moins 50 places assises complémentaires de type assis-debout.

06.03 Bruno Van Grootenbrulle (PS): Monsieur le président, je précisais bien dans ma question qu'il ne s'agissait pas de la mise en place de nouveau mobilier. J'ai constaté, il y a deux, voire trois semaines, que quelques bancs installés sur les quais avant les travaux avaient retrouvé une fonction sur le quai n° 3, voie 6. J'ignore si les autres bancs qui ont été enlevés dans le cadre des travaux pourront encore être utilisés ou pas. En attendant, peut-être pourrions-nous en disposer quelques-uns sur les trois quais? Cela permettrait aux personnes, en attendant le nouveau mobilier, de pouvoir patienter en étant dans une position assise. En effet, pour l'instant, les navetteurs ne trouvent d'autre solution que celle de s'asseoir au pied des colonnes, sur les pierres. Cela n'est pas toujours évident!

Je note avec plaisir que le maximum a été entrepris afin que les travaux puissent se dérouler de manière agréable pour les navetteurs. Ma question n'avait d'autre but que l'obtention d'un peu plus de confort, si possible, en attendant le nouveau mobilier.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Question de M. André Perpète à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les réductions du prix des billets de train pour les Fêtes du Maitrank à Arlon" (n° 1916)

07 Vraag van de heer André Perpète aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "voordelige treintickets voor het Maitrankfeest te Aarlen" (nr. 1916)

07.01 André Perpète (PS): Monsieur le président, madame la ministre, comme l'annonçait tout récemment le site internet de la SNCB, notre entreprise publique a pris la décision – et je pense que la population ne peut que s'en réjouir – d'accorder des réductions de tarifs via un billet B-Événement aux personnes qui souhaiteraient se rendre en train au Carnaval de Binche et aussi à celui d'Alost. Ce type de billet permet une réduction de 50% sur le trajet en deuxième classe.

Si le Carnaval de Binche attire chaque année la grande foule, la Fête du Maitrank à Arlon à la fin du mois de mai est aussi un rendez-vous festif incontournable pour bon nombre de personnes. Cette fête est organisée conjointement par la ville d'Arlon et la Confrérie du Maitrank. Elle se déroule les 24 et 25 mai.

Le Maitrank étant une boisson alcoolisée, je pense que de nombreuses personnes seraient très heureuses de se rendre à Arlon à moindre frais et en empruntant un autre moyen de transport que la voiture. Il est certain que des personnes peuvent hésiter à se rendre à la fête par peur des contrôles de police, qui sont justifiés et nécessaires, mais aussi du fait des distances à parcourir, compte tenu de la situation d'Arlon dans notre pays et de la difficulté de trouver des places de parking dans la ville ces jours-là. De plus, ce serait une belle occasion de mettre en valeur le patrimoine luxembourgeois ainsi que pour la SNCB de jouer son rôle d'entreprise publique.

Quelles sont les différentes démarches à accomplir pour que la SNCB accorde à ses clients des tickets B-Événement pour une telle manifestation?

Pour 2008 ou ultérieurement, la ville d'Arlon, la Confrérie du Maitrank et surtout toutes les personnes qui souhaiteraient se rendre aux Fêtes du Maitrank en train peuvent-elles espérer bénéficier d'un billet code 711 pour se rendre à cette manifestation, ainsi qu'au Carnaval d'Arlon?

07.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, le B-Événement est un billet forfaitaire offrant un tarif train avantageux pour des grandes manifestations de masse à caractère humanitaire ou social, comme par exemple la marche blanche d'octobre 1996 ou la célébration des 175 ans de la Belgique. Exceptionnellement, la formule B-Événement est aussi utilisée dans le cadre d'autres événements d'importance régionale mais qui ont également un fort pouvoir d'attraction au niveau national comme le Carnaval de Binche ou celui d'Alost.

Chaque demande d'un tarif B-Événement est évaluée en fonction de différents critères, dont les plus importants sont le caractère non commercial, la période et la durée de l'événement qui déterminent la gamme de tarif train disponible, la proximité d'une gare et, en définitive, le potentiel de voyageurs par train. La raison principale est qu'il existe déjà de nombreux tarifs attractifs dont les voyageurs peuvent profiter, comme par exemple le billet week-end qui offre une réduction de 50% pour un voyage aller-retour durant le week-end.

Dans le cadre de la Fête du Maitrank à Arlon, l'octroi du billet B-Événement n'aurait, en première analyse, aucune valeur supplémentaire tarifaire car l'événement a lieu un dimanche et le tarif du billet week-end est applicable.

Néanmoins, il est possible de développer une plus grande collaboration également sur le plan de la communication. Par exemple, si l'organisateur incite à prendre le train sur ses affiches publicitaires annonçant le B-Événement, une réduction importante est octroyée sur l'affichage dans nos gares. Concrètement, la demande pour un B-Événement peut toujours être introduite directement au bureau BVN n° 056, section 13-5.

Je tiens toutes les coordonnées à votre disposition, y compris l'adresse courriel et le numéro de téléphone. Toutes les possibilités seront analysées avec l'organisateur afin de trouver la meilleure solution.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Certains parlementaires se trouvent dans d'autres commissions; nous allons les faire appeler.

08 Question de M. Bruno Van Grootenbrulle à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le numéro d'appel du service des renseignements de La Poste" (n° 2147)

08 Vraag van de heer Bruno Van Grootenbrulle aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het oproepnummer van de inlichtingendienst van De Post" (nr. 2147)

08.01 Bruno Van Grootenbrulle (PS): Madame la ministre, il apparaît que depuis peu, lorsqu'on souhaite obtenir par voie téléphonique un renseignement sur les services offerts par les bureaux de poste locaux, il est nécessaire de composer un numéro débutant par le préfixe 02, ce qui suppose une localisation du service de renseignements à Bruxelles. Dès lors, quand un utilisateur souhaite entrer en communication avec le bureau de poste le plus proche, il se voit dans l'obligation de composer ce numéro débutant par 02, quelle que soit sa région d'appel. Une fois ce numéro composé, les services de La Poste donnent alors le numéro correspondant au bureau de poste recherché.

Alors qu'avant la pratique voulait que le numéro inscrit dans l'annuaire téléphonique correspondît immédiatement au bureau de poste avec lequel on souhaitait entrer en communication, tout un chacun se doit désormais de composer deux numéros afin d'obtenir son information et s'en trouve donc doublement facturé. Madame la ministre, quelle est la raison de cette pratique, que je ne manquerais pas de qualifier de dysfonctionnement et dans quelle mesure ne serait-il pas possible d'assurer la gratuité du numéro de téléphone par lequel l'utilisateur transite pour obtenir son information?

08.02 Inge Vervotte, ministre: Cher collègue, La Poste a constaté qu'il n'est pas toujours aisé pour le personnel du bureau de poste à la fois d'assurer le service aux clients présents dans le bureau et de répondre au téléphone. Afin de pouvoir donner la priorité aux clients présents physiquement tout en garantissant un accès maximal à La Poste par téléphone, l'entreprise a effectivement lancé un projet suivant lequel les appels des clients vers les bureaux de poste sont transférés vers le centre d'appels du service clientèle de La Poste.

La Poste a constaté que la majorité des appels reçoivent une réponse immédiate par le centre d'appels du service clientèle. Si un contact direct avec le bureau de poste est nécessaire, l'appel est transféré directement vers le bureau en question. La Poste me confirme que ses agents ont interdiction de ne pas donner le numéro direct du bureau. Cette initiative fait partie d'un plan global visant à offrir à la clientèle, d'une part, un accueil téléphonique professionnel et de grande qualité et, d'autre part, un meilleur accès grâce à l'extension de l'horaire de service et à l'augmentation du nombre de lignes. Ce service est ouvert tous les jours de 8.00 heures à 17.00 heures en semaine et de 8.30 heures à midi le samedi.

Enfin, un autre effet positif est la réduction significative du temps d'attente dans les bureaux concernés, ce qui était pour nous le plus important. En effet, les guichetiers peuvent se concentrer sur l'accueil des clients présents dans le bureau. Pendant plusieurs mois, le projet a été testé avec succès. Des évaluations de la satisfaction des utilisateurs de ce service ont permis de mettre en évidence son accroissement. Depuis octobre 2007, les lignes des bureaux de poste sont transférées de manière sélective et progressive vers le centre d'appels du service clientèle de La Poste.

Au sujet du prix de l'appel, il faut rappeler que la tarification Belgacom ne fait plus de distinction entre appels zonaux et interzonaux: il n'y a donc aucun surcoût pour le client lié au fait que le numéro d'appel soit localisé à Bruxelles.

Enfin, dans un contexte de marché où la gratuité du numéro d'appel pour le service aux clients ne constitue pas la norme, La Poste a choisi un numéro d'appel normal et aucunement un numéro surtaxé, comme cela a pu se produire dans bien des cas.

Le surcoût pour La Poste que représenterait l'utilisation d'un numéro gratuit ne pourrait pas être absorbé par ses moyens actuels.

08.03 Bruno Van Grootenbrulle (PS): Monsieur le président, je remercie Mme la ministre de toutes les précisions qu'elle a apportées. Vous n'étiez pas encore en place au moment des nouvelles dispositions, mais une meilleure information eût pu être organisée par les différents services. En effet, les personnes qui

cherchent le numéro dans l'annuaire risquent d'être surprises en ne retrouvant pas le numéro habituel, mais une combinaison commençant par 02, donc une ligne téléphonique bruxelloise.

Par ailleurs, je comprends que cela peut permettre d'offrir un meilleur service au guichet, comme vous l'avez précisé. Nous pourrions, en tout cas, nous permettre de former un jugement définitif dans quelques mois.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Question de Mme Camille Dieu à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la ligne ferroviaire 161 et en particulier la liaison Namur-Bruxelles le matin aux heures de pointe" (n° 1811)

09 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "spoorlijn 161 en meer in het bijzonder de verbinding Namen-Brussel tijdens de ochtendspits" (nr. 1811)

09.01 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, madame la ministre, depuis les modifications d'horaires mises en place par la SNCB, début janvier 2008, les usagers de la ligne 161 Luxembourg-Bruxelles déplorent le fait qu'à partir de Namur, leur ligne soit encore moins bien lotie.

En effet, le matin, aux heures où de nombreux navetteurs empruntent le train, une ou deux voitures M6 ont été retirées à partir de Namur, ce qui oblige de nombreux voyageurs à effectuer le trajet debout dès Namur et, bien entendu, depuis Gembloux ou Ottignies, gares où le train fait encore arrêt.

En outre, les navetteurs se plaignent du manque total de confort des voitures M6 qui sont pourtant les seules à équiper les convois. La disposition des sièges appuyés à la paroi du train ne permet pas une vue sur l'extérieur et amplifie les vibrations, ce qui provoque chez certains d'entre eux une sensation de nausée. En outre, les pieds des voyageurs assis sur ces longues banquettes sont exposés à être piétinés par les nombreux voyageurs debout. Ces voitures, M6, selon les navetteurs qui y passent plus d'une heure chaque matin (départ de Namur 6.20 heures et 7.20 heures et arrivée à Bruxelles-Midi à 7.27 heures et 8.20 heures) méritent plutôt le nom de "wagons".

Il me revient ainsi que des plaintes sont déposées chaque jour par des navetteurs, mais que rien ne change. À tel point qu'un nombre de plus en plus élevé d'entre eux envisagent de faire le trajet en voiture, ce qui – nous en conviendrons tous – ne va pas dans le sens d'une mobilité durable et ne renforce pas non plus l'image de marque de la SNCB.

Madame la ministre, pouvez-vous me confirmer ces informations? Si oui, les conditions de transport des navetteurs empruntant cette ligne peuvent-elles être améliorées en particulier aux heures de pointe?

09.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, madame Dieu, lors des modifications horaires intervenues le 10 décembre 2007, aucune diminution de la composition des trains circulant aux heures de pointe sur la ligne 161 Namur-Bruxelles n'a été prévue. Toutefois, à plusieurs reprises, la composition des trains ICG de pointe normalement équipés de dix voitures à deux niveaux M6 offrant quelque 1.292 places assises n'a pas été respectée en raison de problèmes ~~èmes techniques. techniques.~~ Cette situation a été résolue depuis le 1^{er} février 2008.

Les études montrent que les nouvelles voitures à deux niveaux M6, qui équipent ces trains, sont appréciées par de nombreux voyageurs pour leur confort général.

09.03 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, j'entends que la situation s'est améliorée depuis le 1^{er} février.

Il est vrai que j'ai été interpellée le 17 janvier. Ma question figurait à l'ordre du jour de la séance précédente, mais elle a été reportée car l'ordre du jour de notre commission était trop chargé.

J'espère donc que les navetteurs qui avaient déposé une plainte sont aujourd'hui satisfaits. Si ce n'est pas le cas, je me permettrai de vous interroger à nouveau sur ce point.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

10 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la mauvaise couverture gsm dans le train entre Braine-le-Comte et Bruxelles" (n° 1769)

10 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het slechte gsm-bereik in de trein tussen 's Gravenbrakel en Brussel" (nr. 1769)

10.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, madame la ministre, comme je l'avais déjà signalé lors de nos précédentes commissions, la couverture gsm est insuffisante sur le réseau SNCB entre Braine-le-Comte et Bruxelles. Je peux le constater à mon propre détriment lorsque je circule entre les deux communes pour venir travailler au Parlement, quasiment chaque jour. Pas moins de sept coupures de réseau le 14 novembre, mais c'est presque chaque jour semblable.

Pour moi, comme pour bon nombre de personnes utilisant ce moyen de transport pour aller travailler, rester en contact avec ses interlocuteurs professionnels est primordial. Pouvoir communiquer pendant cette période de trajet permet de gagner du temps sur sa journée professionnelle en réglant des problèmes de tous ordres. Aussi voudrais-je vous demander d'intervenir pour que la couverture gsm soit améliorée sur le réseau SNCB entre Braine-le-Comte et Bruxelles mais aussi sur l'ensemble du réseau SNCB en général, afin que les travailleurs qui prennent le train ne subissent plus le désagrément de voir leurs communications interrompues sans cesse.

10.02 Inge Vervotte, ministre: Cher collègue, en Belgique la couverture gsm est gérée par les opérateurs télécoms tels que Proximus, Mobistar et Base, comme vous le savez. Le groupe SNCB effectue régulièrement des mesures le long des lignes de chemin de fer. Les dernières mesures indiquent que tant Mobistar que Proximus couvrent 87% des lignes ferroviaires avec un signal acceptable pour la communication. Sur base de ces résultats, on a insisté auprès des opérateurs télécoms concernés pour qu'ils étendent leur parc d'antennes et couvrent les lignes ferroviaires de façon optimale, tant pour le confort des voyageurs que pour celui des collaborateurs de la SNCB tels que les accompagnateurs de trains et les conducteurs.

Le signal est aussi influencé par la vitesse du train, qui peut entraîner une coupure de la communication. En outre, les fenêtres des trains les plus récents possèdent une couche métallique qui peut affaiblir les signaux émis vers l'extérieur. Les fenêtres des portes n'étant toutefois pas dotées de cette couche métallique, vous pouvez parfois bénéficier d'une meilleure réception en vous plaçant à proximité des portes extérieures.

J'ai posé la question à Belgacom afin de contrôler si le problème se situe dans sa gestion d'entreprise.

10.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Le problème est particulièrement aigu autour de la gare de Hal. Je rappelle également que c'est entre Hal et Bruxelles que passe le train Thalys reliant Paris et Bruxelles. Je pense que c'est donc particulièrement important. À titre personnel, je n'utilise pas Proximus mais Mobistar et je crois que ce serait intéressant de contacter aussi cet opérateur-là.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

11 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la capacité des voitures du train de 15.05 heures sur la ligne Bruxelles-Quévry" (n° 1771)

11 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de capaciteit van de rijtuigen van de trein van 15.05 uur op de lijn Brussel-Quévry" (nr. 1771)

11.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, madame la ministre, le problème se pose d'ailleurs sur bien d'autres voitures. L'augmentation du nombre de voyageurs sur les lignes de la SNCB, qui ne fait que s'accroître avec l'arrivée tant attendue du RER, est très positive sur le plan du développement durable de notre société, à condition que les trains aient une capacité d'accueil suffisante.

Or, comme je l'avais déjà indiqué en octobre, la situation est très problématique sur la ligne Bruxelles-Mons.

En effet, dans le train de 15.15 heures entre Bruxelles-Midi et Quévy, les wagons sont constamment bondés. Et pour cause, ils ne sont qu'au nombre de trois! Cela laisse à penser que nombre de personnes sont obligées d'attendre le train suivant. En outre, ces trains saturés amoindrissent le confort des navetteurs et empêchent le travail correct des accompagnateurs de train et contrôleurs qui n'arrivent plus à passer d'une voiture à l'autre. Cela ne donne pas une image très positive de la SNCB et ne motive pas d'éventuels nouveaux clients à utiliser ses services.

Madame la ministre, pourriez-vous m'indiquer quelle suite a été donnée à ma précédente interpellation concernant le nombre de voitures disponibles sur tous les trains reliant Bruxelles à Mons (avec arrêts ou non) aux heures de pointe? Pourriez-vous faire le nécessaire pour que celui de 15.15 heures, notamment, soit allongé afin que les clients de la SNCB puissent tous y trouver une place?

11.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, monsieur Flahaux, la relation Bruxelles-Mons en heures de pointe est assurée essentiellement par des IR-G, IC-F et des trains P. En moyenne, la capacité de ces trains est de 850 à 1.000 places assises. Outre les critères techniques et de sécurité entrant en ligne de compte, le critère définissant le nombre de voitures en ligne est le taux d'occupation du train. Ensuite, le nombre de voitures dépend des caractéristiques d'installation d'Infrabel.

En ce qui concerne de nouveaux trains, des nouvelles voitures M6 à double étage sont en cours de livraison et ce jusque mi-2009. Ces livraisons de nouveau matériel permettront de faire face à la croissance attendue du nombre de voyageurs au cours des prochaines années. Le train de 15.15 heures Bruxelles-Quévy se compose d'une automotrice de type break d'une capacité de 255 places pour une occupation moyenne de 200 voyageurs.

11.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, je serai attentif au fait que de nouveaux comptages soient opérés pour que le confort du voyageur soit assuré quand le train n'est pas supprimé, comme c'était encore le cas ce matin!

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

12 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le mauvais état des barrières séparatives de la SNCB" (n° 1772)

12 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de slechte staat van de scheidingsafsluitingen van de NMBS" (nr. 1772)

12.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, j'ai pu constater qu'en maints endroits, les barrières séparatives de la SNCB se trouvent en très mauvais état. Existe-t-il un cadastre de ces barrières? Si oui, une programmation de leur rénovation ou remplacement a-t-elle été instituée? Quels ont été les montants alloués à ce programme?

Un bilan des interventions opérées en 2006 a-t-il été dressé? Quel était le programme pour 2007? Quelles sont les prévisions pour 2008 et 2009, particulièrement en province de Hainaut?

12.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, monsieur Flahaux, il n'existe pas d'obligation générale pour le groupe SNCB de clôturer son domaine, hormis sous la forme d'engagements ponctuels conclus par la société ou encore des impositions consécutives à la délivrance de permis.

En effet, il est admis que les biens relevant de la voirie publique, dont font partie les voies de chemin de fer, ne sont pas soumis aux règles de mitoyenneté. Par ailleurs, il se peut qu'en cas de travaux, des autorisations administratives telles qu'un permis d'urbanisme soient nécessaires. Dans ce cas, elles peuvent imposer à Infrabel de clôturer son domaine.

En vertu de l'article 135 de la nouvelle loi communale, il appartient, en revanche, au gestionnaire de voiries ouvertes au public de prendre toutes les mesures pour s'assurer de la sécurité suffisante des voiries.

Les voies de chemin de fer ne sont, quant à elles, pas ouvertes au public; nul n'est autorisé à y circuler. C'est ainsi que, souvent, l'on attribue à tort la responsabilité de la gestion de la clôture à Infrabel, alors que c'est le gestionnaire de la voirie ouverte au public – la commune – qui en est responsable.

Il n'existe pas de problème spécifique d'entretien ou de remplacement des clôtures. Les interventions ont lieu lorsque la sécurité publique l'exige ou au cours des projets d'aménagement des sites.

12.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, je vous remercie. Toutefois, je demande qu'un effort soit fourni, d'autant plus que, récemment, des personnes sont encore décédées – par leur propre faute – sur des voies ferrées. Dans les zones urbanisées, tout particulièrement, il importe que les barrières séparatives puissent exister.

Suivant votre propos sur la loi communale, il apparaît clairement que rien n'empêcherait que vous lanciez un appel à partenariat avec les pouvoirs publics communaux, afin que ceux-ci puissent se substituer dans certains cas à la SNCB.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les créations de parkings pour les navetteurs en gare de Braine-le-Comte" (n° 1773)

13 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het aanleggen van parkings voor pendelaars aan het station van 's Gravenbrakel" (nr. 1773)

13.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, madame la ministre, vous comprendrez qu'il s'agit d'un problème qui me concerne particulièrement, en tant que bourgmestre de Braine-le-Comte.

Lors de la réunion de la commission Infrastructure et Entreprises publiques du lundi 22 octobre, M. le secrétaire d'État Tuybens avait mentionné la liste des gares dont les parkings pour les navetteurs sont complets et la gare de Braine-le-Comte n'avait pas été citée. Or, je puis vous dire que les deux parkings situés à l'ouest de la gare sont complets, respectivement à 6.50 heures et 7.30 heures. On observe même des stationnements sur des emplacements non marqués. Il en résulte une utilisation de ces parkings à hauteur d'environ 110%. Ces deux parkings sont loués par la SNCB à la ville avec des baux de neuf ans renouvelables.

Depuis quelques semaines, la SNCB a introduit une demande pour créer 388 places et 12 places pour handicapés à l'arrière de la gare. Le cheminement administratif de ce dossier est en cours mais, élément nouveau, le fonctionnaire délégué de l'urbanisme de Charleroi a remis un avis défavorable et Infrabel vient d'introduire un recours contre cette attitude négative de la Région wallonne.

Il est important de souligner qu'en raison de la réalisation prochaine du RER, dont une des lignes a pour gare terminale Braine-le-Comte, ce projet de 400 places supplémentaires est d'ores et déjà clairement insuffisant, d'autant que la ville de Braine-le-Comte a l'intention de remettre en place le stationnement payant dans le centre-ville. Elle va le faire tout prochainement et cela va créer une pression énorme sur la SNCB.

Il est donc de bon ton, en tant que bourgmestre et membre suppléant de la commission de l'Infrastructure, que j'essaie d'apporter des solutions à Mme la ministre.

Le fonctionnaire délégué de l'Urbanisme de la Région wallonne vient de dire non à ce parking de 400 places et vous avez introduit un recours. Cela risque donc de tarder pendant un certain temps, alors que dans six mois, nous allons remettre le stationnement payant dans le centre-ville. À peu près 300 places sont occupées par des navetteurs, qui les occupent toute la journée alors qu'ils ne devraient pas s'y trouver.

Je me permets donc de plaider pour le projet de création d'un deuxième parking en sous-sol, en plus du projet de parking de 400 places.

13.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, l'aménagement d'un nouveau parking de 350 places côté voie permettra à la clientèle de la gare de Braine-le-Comte de disposer d'environ 700 places de parking aux abords immédiats de la gare. Un parking est également prévu pour les navetteurs au point d'arrêt d'Hennuyères, situé à proximité de la ville de Braine-le-Comte. Le point d'arrêt d'Hennuyères fait partie du projet RER 2152. Ce projet est géré par Infrabel car les principaux travaux sont liés aux quais.

13.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, bien entendu, Mme la Ministre, ne disposait pas

nécessairement des éléments que je viens de lui communiquer dans un but constructif. Je suis au courant du projet de stationnement à la gare d'Hennuyères, qui fait d'ailleurs partie de la ville de Braine-le-Comte. Je pense que c'est une bonne diversification de prévoir un parking dans le village d'Hennuyères, qui connaît une croissance à la brabançonne, comme chez Mme De Bue à Nivelles. On y assiste à une croissance de la population et donc des utilisateurs de la SNCB, c'est très clair et très positif.

Cela étant dit, je me permettrai encore de revenir sur ce dossier car il est très important.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Samengevoegde vragen van

- de heer Ludo Van Campenhout aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de Beneluxtrein" (nr. 1657)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toekomst van de Beneluxtrein" (nr. 1790)

14 Questions jointes de

- M. Ludo Van Campenhout à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le train Benelux" (n° 1657)

- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'avenir du train Benelux" (n° 1790)

14.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik vind het een beetje jammer dat de heer Van Campenhout hier niet is, want mijn vragen waren aanvullend bij zijn vragen over hetzelfde onderwerp. Ik had daarom ook graag de antwoorden op de vragen van de heer Van Campenhout gehoord.

De bekommernis in de regio van Antwerpen tot Roosendaal is onder meer dat de goede verbinding tussen die twee steden via de Beneluxtrein dreigt te verdwijnen door de ingebruikname van de HSL 4. De Beneluxtrein zou voortaan via dat spoor gaan rijden.

De toekomst van de Beneluxtreinen is hier al verschillende keren ter sprake gekomen. De trein wordt ter discussie gesteld, vooral door de Nederlandse Spoorwegen, omdat het concurrentie voor de Thalys zou betekenen. Die concurrentie zou men vooral aan Nederlandse zijde liever zien verdwijnen.

De opvolger van de Beneluxtrein zou in elk geval op de HSL rijden, tussen Brussel en Den Haag. In het laatste antwoord van uw voorganger, staatssecretaris Tuybens, over het onderwerp gaf hij aan dat de trein niet langer zou stoppen in Brussel-Noord, Mechelen, Berchem, Brecht en Breda. Het zou met andere woorden een trein zijn tussen Den Haag, Rotterdam, Antwerpen en Brussel-Zuid. De Beneluxtrein zou op die manier niet langer een Beneluxtrein zijn, maar veeleer een commercieel product op HSL-niveau.

Mevrouw de minister, klopt die informatie? Wat zal er concreet gebeuren met de Beneluxtrein eens de HS-trein in gebruik wordt genomen? Volgens de jongste berichten zou die vanaf april ter beschikking van de operatoren zijn. Zal die gewone internationale verbinding verdwijnen ten voordele van de Thalys of de HS-treinen?

14.02 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, er wordt door de NS en de NMBS gepland om de verbinding Brussel-Amsterdam via de HSL te rijden tegen 250 km/u vanaf het tweede semester van 2009. In België loopt die lijn parallel met de E19, waardoor de bediening van Roosendaal niet meer mogelijk is. In Nederland loopt de verbinding met Amsterdam via de HSL-Zuid die Rotterdam rechtstreeks met Schiphol verbindt en niet via het station in Den Haag gaat.

De overeenkomsten en de akkoorden betreffende de exploitatie van de hogesnelheidslijn tussen België en Nederland voorzien in een rittijd van 1.45 uur tussen Brussel-Zuid en Amsterdam-Centraal, waardoor het aantal haltes moet worden beperkt.

Vanaf de start van de commerciële exploitatie van de treinen op de verbinding Brussel-Amsterdam via de HSL, zal de bestaande verbinding Brussel-Amsterdam via Roosendaal niet meer worden gereden. Om Roosendaal voort met Antwerpen te verbinden, wordt overwogen om een trein die normaal tussen Antwerpen en Essen rijdt, te verlengen tot Roosendaal, waar de overstap van en naar de binnenlandse treinen van de NS mogelijk zal zijn.

De start van de commerciële exploitatie van de HSL is afhankelijk van de indienststelling van de hogesnelheidsinfrastructuur, zowel in België als in Nederland, alsook van de beschikbaarheid van het aangepaste en het nieuwe materieel. Binnenkort heb ik hierover een overleg met mijn collega, Camiel Eurlings.

14.03 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord, waarin ik toch een hoopgevend signaal hoor met betrekking tot het doortrekken van de IR-trein van Antwerpen naar Essen tot in Roosendaal. Sinds duidelijk is dat de Beneluxtrein van lijn 12 en uit Roosendaal zou verdwijnen, is dat ook de concrete vraag die in onze regio rijst. Ook veel grensarbeiders kijken hoopvol uit naar een antwoord op die vraag. Het is dus een hoopgevend antwoord. Hopelijk kan op die weg voort worden gewerkt.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

15 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de voorstedelijke treinbediening Antwerpen-Brecht" (nr. 1777)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "nieuw uitstel voor de voorstedelijke treinbediening Brecht-Antwerpen" (nr. 1878)

15 Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la desserte ferroviaire suburbaine Anvers-Brecht" (n° 1777)

- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le nouveau report de la desserte ferroviaire suburbaine Anvers-Brecht" (n° 1878)

15.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, over het station te Brecht, het station Noorderkempen, is er al een en ander aan bod gekomen in deze commissie. Dat is niet voor niets, want de NMBS heeft zich nog niet van zijn mooiste kant laten zien in dit dossier. Wij hadden vernomen dat deze verbinding opnieuw zou uitgesteld worden. Eerst was het naar mijn mening maart of april, in elk geval in het voorjaar 2008. Dat was zowat het laatste wat uw voorganger Tuybens mij had verteld. Dan werd het zomer en enkele weken geleden kregen wij plots te horen dat het december 2008 zou zijn, bij de intrede van de nieuwe dienstregeling. Dat zou het zoveelste uitstel betekenen na december 2006, eind maart 2007, juni 2007, september 2007, december 2007, april 2008, juni 2008, en nu zou het dus december 2008 worden. Uiteindelijk zou het dan uitkomen op twee jaar na de oorspronkelijke streefdatum.

Twee weken geleden verscheen er nog een aantal artikels over in de kranten, zelfs twee dagen na mekaar. Op 7 februari verschijnt er een artikel dat mijn informatie bevestigde, dat er pas een trein zou rijden na de zomer, tegen het einde van het jaar bij de nieuwe dienstregeling in december. Een dag later verschijnt er dan plots een artikel waarin minister Dirk Van Mechelen – ik weet niet goed wat de Vlaamse minister van Begroting hiermee te maken heeft – aankondigt dat er wel degelijk vanaf de zomer een trein zal rijden naar het station Noorderkempen.

Blijkbaar heeft de NMBS ondertussen ingezien dat men het niet kan blijven uitstellen, dat het draagvlak voor het station Brecht en heel de spoorinfrastructuur voor een stuk is gebouwd voor een bediening op dat station en dat men toch eens effectief werk moet maken van een bediening van die lijn, die daar klaarligt en van dat station dat daar ligt te blinken. 's Nachts is dit zelfs letterlijk, omdat de parking al lang verlicht wordt. Treinen rijden er echter niet.

Blijkbaar zou men nu toch overwegen om zonder het nieuwe veiligheidssysteem ETCS te gaan rijden. Dit is een suggestie die wij hier een jaar of twee jaar geleden reeds hebben gedaan, maar waarop men tot nu toe altijd met onmogelijk en onaanvaardbaar reageerde.

De vraag is nu of u kunt bevestigen wanneer de trein nu effectief in gebruik zal genomen worden? De laatste informatie die ik officieel gekregen heb, is december 2008. Geruchten via Dirk Van Mechelen wijzen opnieuw steeds meer op de zomer. Is de NMBS er momenteel zeker van dat men de zaak echt rond krijgt?

Derde niet onbelangrijke vraag gaat over de treinstellen die voor deze bediening moeten instaan en die gehuurd worden. Dat huurcontract bevat wellicht toch bepalingen in verband met de homologatie. De concrete vraag is dan wie uiteindelijk de verantwoordelijke is van het feit dat die homologatie niet

rondgeraakt? Kan de NMBS eventueel uitstel van bediening verhalen op de verhuurder van die treinstellen.

Hoeveel huur heeft de NMBS de voorbije maanden al betaald aan die treinstellen die in Antwerpen staan te wachten om te mogen gaan rijden over die spoorlijn?

15.02 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, collega's, de door de lidstaten aangenomen reglementen inzake spoorwegveiligheid, nationaal en internationaal, zijn erop gericht om de spoornetten en het rollend materieel inter-operabel te maken. Dit is een lovenswaardig initiatief op zich omdat het de internationale uitwisseling bevordert.

Ik ondersteun uw vragen en ik vind het dossier dat hier voorligt ook heel belangrijk. Met de nodige zorgzaamheid, blijvende aandacht en vastberadenheid volgen we dit dossier op. Dat blijkt ook nodig te zijn.

Dezelfde reglementen leggen echter ook technische eisen op die negatief kunnen zijn op het ogenblik waarop die nieuwe technologieën nog niet volkomen worden beheerst door industriële operatoren. Dit geldt voor de uitrusting van de hogesnelheidslijn L4 tussen Antwerpen en de Nederlandse grens die het gebruik oplegt van rollend materieel met het Europees inter-operabel systeem ETCS. Precies om de bediening van de relatie tussen Antwerpen en de Noorderkempen te verzekeren vanaf de openstelling van HSL L4, heeft de NMBS meer dan een jaar geleden de locomotieven van het type tractie besteld die uitgerust zijn met dit seinsysteem.

De technische problemen van de constructeur met betrekking tot de verwezenlijking van het ETCS-systeem op de locomotieventractie hebben duidelijke onzekerheden aan het licht gebracht inzake het verkrijgen van alle nodige toelatingen om op de HSL L4 te rijden tegen juni 2008. Daarom heeft de NMBS Infrabel gevraagd de mogelijkheden te onderzoeken om de diensten tussen Antwerpen en de Noorderkempen te kunnen exploiteren met de klassieke seininrichtingssystemen en de bevoegde overheden in die zin ook de nodige vergunningen te vragen met als bedoeling vanaf de zomer van 2008 de dienst te verzekeren. Dat is in elk geval onze uitdrukkelijke vraag.

Aangezien de locomotieven nog niet operationeel zijn, zoals contractueel vastgelegd, werd nog geen enkele huurvergoeding betaald aan de constructeur. Er zal later worden onderzocht welke eventuele boetes van de constructeur kunnen worden geëist naar aanleiding van de vertraging van de levering van het materieel.

15.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V - N-VA): Ik wil mevrouw de minister heel erg danken voor dit duidelijk antwoord. Dat was in het verleden wel eens anders. Ik ben ook erg blij met de vastberadenheid die nu aan de dag wordt gelegd om effectief tegen de zomer te kunnen rijden, ook al is het nog niet met het ETCS-systeem. Ik denk dat dit voor de reiziger in de Noorderkempen van ondergeschikt belang is. Als er maar treinen komen die dan hopelijk ook een beetje stipt gaan rijden, dan zullen er al heel wat mensen blij gemaakt worden. De files op de E19 waarlangs die spoorlijn loopt worden elke dag langer. Het zal dus gegarandeerd een succes worden. Ik dank u voor het goede nieuws.

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

16 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Linda Vissers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de Europese steun voor de studie over de IJzeren Rijn" (nr. 1749)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de stand van zaken met betrekking tot het dossier van de IJzeren Rijn" (nr. 1900)

16 **Questions jointes de**

- Mme Linda Vissers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'aide européenne apportée à l'étude sur le Rhin de fer" (n° 1749)
- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'état d'avancement du dossier du Rhin de fer" (n° 1900)

16.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het dossier van de IJzeren Rijn kwam daarnet nog, tijdens de Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad, ter sprake. Ik kreeg er al een update van de stand van zaken. Het is niettemin goed om het dossier ook in de commissie voor de Infrastructuur aan de orde te brengen. Het is immers al even geleden dat het onderwerp uitdrukkelijk in de commissie ter sprake kwam.

Het belang van de spoorwegverbindingen vanuit de Antwerpse haven neemt alsmaar toe, gezien de verdere groei van de containertrafiek. De groeicijfers van 2007 voor de Antwerpse haven waren opnieuw spectaculair, vooral op het vlak van de containertrafiek, meer bepaald ook dankzij het Deurganckdok.

De realisatie van de IJzeren Rijn en de tweede spoortoegang, waarover wij het straks nog zullen hebben, waren volgens de meest recente berichten gepland tegen 2015. Vanaf 2015 moeten tussen het nieuwe Deurganckdok en het hinterland jaarlijks zowat 15 miljoen containers worden vervoerd. Het houdt niet op, want momenteel is een studie over een eventueel, bijkomend dok op de Antwerpse linkeroever, namelijk het Saeftinghedok, lopende. Voornoemd dok zou eventueel nog extracapaciteit en extracontainers met zich brengen. Het gevolg is dat wij niet kunnen blijven stilzitten en de mobiliteitsproblematiek rond de Antwerpse haven goed in het oog moeten houden. Wij moeten ook tijdig de nodige maatregelen nemen, teneinde een verkeersinfarct rond Antwerpen te vermijden.

Mevrouw de minister, daarom heb ik een aantal concrete vragen.

Wat is de stand van zaken in het dossier? Welke nieuwe stappen worden in de komende weken en maanden gezet?

De heer Tuybens verklaarde in december 2007 nog dat op dat moment studiewerk aan de gang was. Dat was dus in december 2007 en is dus al een aantal maanden geleden. Werd voornoemd studiewerk ondertussen afgerond? Zo ja, wat zijn de conclusies? Wanneer worden de politieke knopen doorgehakt?

Mijn tweede vraag betreft de houding van de Waalse en van de Nederlandse regering. De houding van de Waalse regering in het dossier was in het verleden niet altijd even eenduidig. Ze week enigszins af van het Vlaamse en tot nader order ook Belgische standpunt. De Waalse regering had immers schrik omdat er trafiek van de Monsroute zou worden weggehaald.

Persoonlijk ben ik ervan overtuigd dat de ingebruikname van de IJzeren Rijn geen nadeel voor de Monsroute hoeft te zijn. Wij zullen ze in de toekomst allicht beide heel hard nodig hebben. Ik hoop dat wij ook van de Waalse kant steun zullen krijgen om de IJzeren Rijn opnieuw in gebruik te krijgen.

Ten derde, uw voorganger maakte eind 2006 ter gelegenheid van zijn antwoord op een mondelinge vraag nog gewag van een studie die door de deelstaatregering van Noordrijn-Westfalen omtrent eventuele, alternatieve tracés op het Duitse grondgebied zou worden gemaakt. Voornoemde studie zou eind 2007 normalerwijze moeten zijn beëindigd. Sindsdien vernamen wij echter niet zoveel meer over de studie, tot daarnet tijdens de Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad. Tijdens voornoemde Raad werd gesteld dat door de deelstaatregering van Noordrijn-Westfalen effectief een alternatief tracé zou worden voorgesteld. Het voorstel wordt echter blijkbaar niet gesteund, noch door de Bundesregering noch door de Deutsche Bahn. Misschien hebt u meer informatie over het voorstel en kan u mijn vraag in dat verband beantwoorden.

16.02 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik hoef u niet te vertellen hoe belangrijk dit dossier is. Dit vormt voor ons zeker en vast een prioriteit. We volgen het zeer nauw op. Het is een belangrijk dossier voor de economie in het algemeen. Daarom zullen wij zeker en vast niet nalaten om al het mogelijke te doen in dit dossier om het succesvol te kunnen beëindigen.

Ik hoef u niet meer te herinneren aan de historiek. Daarvan bent u goed genoeg op de hoogte. Het belangrijkste is dat er een uitspraak was van het Arbitragetribunaal en dat op basis daarvan een commissie van onafhankelijke deskundigen adviezen moet opstellen over de hoogte van de diverse kostenposten en de verdeling ervan tussen België en Nederland. Het belangrijkste om te vermelden, is dat de resultaten van deze MKBA midden 2008 beschikbaar zullen zijn. Dat betekent dus dat deze commissie nog twee maanden de tijd heeft om een definitief advies op te stellen. Daarna zal er uiteraard tussen België en Nederland politiek overleg plaatsvinden om definitieve afspraken te maken over het verdere verloop van het dossier, rekeninghoudend met het advies van deze commissie.

Vanuit de Nederlandse regering is er met betrekking tot het dossier van de IJzeren Rijn een actieve en positieve medewerking om de beslissing van het Arbitragetribunaal in te vullen. Dat gebeurt ook in samenwerking met de commissie van onafhankelijke deskundigen, zoals ik daarnet zei. Als ik mijn collega, Camiel Eurlings, zie, zullen we het uiteraard ook over dit dossier hebben.

Wallonië heeft tot op heden nog geen officieel standpunt bekendgemaakt in dit dossier.

De deelstaatsregering van Noordrijn-Westfalen heeft het studie bureau IVV uit Aken de opdracht gegeven om alternatieve tracés te onderzoeken op het Duitse grondgebied. Het betreft onder andere het historische tracé van de IJzeren Rijn en enkele mogelijke varianten hierop, zoals de A40-variant. Het A52-alternatief wordt in een motie van het Landesparlement als meest interessante variant vooropgesteld. Berlijn heeft hierover nog geen standpunt ingenomen.

Het belangrijkste is dat we nu de resultaten van deze commissie afwachten en ondertussen al de nodige politieke contacten leggen om ervoor te zorgen dat alle betrokken partijen het belang van het dossier blijven inzien en ook de nodige oplossingen blijven wensen aan te dragen om dit project tot een succesvol einde te kunnen brengen.

16.03 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik heb nog twee bijkomende vragen, maar ik kan mij inbeelden dat u daarop misschien niet onmiddellijk kunt antwoorden. Vanuit de BTTB is er een vraag gericht aan uw voorganger om de mogelijkheid van eventueel reizigersvervoer op die lijn mee te onderzoeken. Ze zouden tot op heden nog geen antwoord hebben gekregen op de vraag of er effectief een onderzoek naar potentieel reizigersvervoer komt.

Het tweede punt heeft betrekking op de binnenlandse problematiek Neerpelt-Overpelt.

Een aantal maanden geleden hebben de burgemeesters daar actie gevoerd. Ik weet niet of daar nog afstemming gebeurt.

16.04 Minister Inge Vervotte: Wat de burgemeesters betreft, ik vind het heel belangrijk dat er een draagvlak gecreëerd wordt. Ik beseef goed genoeg dat de impact op een aantal lokale besturen niet evident is. Het is mijn taak om dit politiek te verdedigen, maar er in elk geval ook voor te zorgen dat de nodige maatregelen worden getroffen om op een zorgzame wijze om te gaan met de terechte bekommernissen in een aantal lokale gemeenten en steden.

Ik beseef dat dit een belangrijk aspect zal worden om dit project succesvol te kunnen beëindigen. Dat betekent dat wij voldoende overleg moeten hebben. Er is ook een overleg met de burgemeesters gepland om naar hun bekommernissen te luisteren en te kijken waar er mogelijkheden zijn om de problemen te remediëren. De constante politieke boodschap moet echter zijn dat wij hiermee willen doorgaan en dat wij dit willen doen slagen. Ik wil daaromtrent geen andere, verwarrende boodschappen geven, maar ik ben uiteraard wel bereid om te kijken hoe wij een aanvaardbare oplossing kunnen vinden, die gedragen wordt door eenieder, in dit belangrijk economisch project.

Wat de brief van de bond betreft, ik heb die inderdaad gekregen. Het wordt momenteel onderzocht, maar het is geen evidentie. Het zal de zaken alleen maar opnieuw complexer maken. Wanneer wij ook al moeten spreken over bepaalde kosten en baten, dan zal ook bekeken moeten worden of het al dan niet met een pps zal gebeuren. Dit zijn elementen die ik uiteraard wil bekijken, maar ze zullen het dossier, dat op zich al danig complex is, misschien nog complexer maken. Ik ben dus toch wel voorzichtig met bijkomende vragen en verwachtingen die daaromtrent worden gecreëerd.

16.05 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Wij mogen het dossier inderdaad niet onnodig complex maken. Dat is een terechte bekommernis. De IJzeren Rijn is tenslotte in eerste instantie een Europese goederencorridor. Ik meen dan ook dat wij in eerste instantie moeten focussen op de goederentrafiek, maar eventueel kan dat bekeken worden in bijkomende orde.

Het draagvlak bij ons is ook zeer belangrijk. De gemeenten en steden die doorkruist worden door de IJzeren Rijn vragen natuurlijk ook begeleidende maatregelen. Het verheugt mij dat u daarover overleg zult plegen, om het draagvlak in stand te houden.

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

17 Samengevoegde interpellatie en vragen van
- de heer Bart Laeremans aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de

taalverhoudingen bij De Post, de bestendiging van de discriminatie van de Nederlandstaligen en de sluiting van rendabele postkantoren in Vlaanderen" (nr. 1893)

- de heer Denis Ducarme aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de sluiting van de post van Gozée (Thuin) en de geblokte situatie met betrekking tot de opening van een PostPunt in dezelfde gemeente" (nr. 2116)

- de heer André Perpète aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aangekondigde sluiting van postkantoren in de provincie Luxemburg" (nr. 2133)

- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verdeling van de PostPunten over Eigenbrakel" (nr. 2259)

- de heer Bart Laeremans tot de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de taalverhoudingen bij De Post, de bestendiging van de discriminatie van de Nederlandstaligen en de sluiting van rendabele postkantoren in Vlaanderen" (nr. 33)

- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de petitie voor het behoud van een tweede postkantoor in Eigenbrakel" (nr. 2335)

17 Interpellation et questions jointes de

- M. Bart Laeremans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les rapports linguistiques à La Poste, la pérennisation de la discrimination des néerlandophones et la fermeture de bureaux de poste rentables en Flandre" (n° 1893)

- 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° 2116)

- M. André Perpète à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les fermetures annoncées de bureaux de poste en province de Luxembourg" (n° 2133)

- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la répartition des Points Poste à Braine-l'Alleud" (n° 2259)

- M. Bart Laeremans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les rapports linguistiques à La Poste, la pérennisation de la discrimination des néerlandophones et la fermeture de bureaux de poste rentables en Flandre" (n° 33)

- Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la pétition pour le maintien d'un deuxième bureau de poste à Braine-l'Alleud" (n° 2335)

17.01 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, er zijn in onze commissie al heel wat vragen gesteld over de reorganisatie van De Post en de verschillende postkantoren in dit land met het opdoeken van tal van kantoren en de vervanging ervan door PostPunten. Dat debat wens ik niet te heropenen maar wel dat over de communautaire gevolgen van heel de operatie, want die lijken mij toch niet min. Het Verbond van Vlaams Overheidspersoneel heeft er wat onderzoek naar gedaan en zijn bevindingen zijn ten eerste zorgwekkend, mevrouw de minister. Ik hoop dat die zorgen ook door u worden gedeeld.

Er is op dit moment eigenlijk al een belangrijke scheefftrekking, een belangrijke discriminatie van de Nederlandstaligen. Door de reorganisatie van De Post, het blindweg sluiten van tal van kantoren lijkt die scheefftrekking nog te zullen toenemen. In het Waalse Gewest waren er een jaar geleden 12.279 mensen tewerkgesteld bij De Post. In het Vlaamse Gewest waren dat er 17.888. Dat lijkt veel meer maar de bevolking van Vlaanderen is ook 77% groter dan die van Wallonië. Wanneer men die verhouding even onder de loep neemt, dan zou men in Vlaanderen 2.500 postmensen meer moeten hebben dan nu het geval is. Het gaat hier dan om cijfers die louter en alleen gebaseerd zijn op de bevolkingsdichtheid en dan hebben we het nog niet over het extra werkvolume in Vlaanderen, onder meer door de goed draaiende economie. Wanneer we dat ook in rekening zouden brengen, zou de scheefftrekking nog een heel stuk groter zijn. De werkdruk op de Vlaamse postbeambten is daardoor dan ook veel groter.

Door het aantal postkantoren drastisch te reduceren tot een per gemeente, de blinde eliminatie van postkantoren en dan vooral in Vlaanderen, dreigt die verhouding nog nadeliger te worden voor Vlaanderen. Volgens onze schatting gaan we in Wallonië naar een dienstverlening van 1 kantoor per 13.000 inwoners en in Vlaanderen 1 kantoor per 20.000 inwoners. Dit is toch een zeer groot verschil.

Niet alleen wij brengen dat naar buiten. De bevolking zelf is door heel de situatie serieus verontrust. Ik geef het voorbeeld van de gemeente Zaventem, een gemeente die toch niet zo klein of onbelangrijk is. Er zijn 3.000 bedrijven gevestigd in de gemeente Zaventem en zij genereren toch heel veel post. Er zijn ook 29.000 inwoners. Door daar plots 2 kantoren te sluiten, krijgt men een reductie tot 1 kantoor voor 29.000 inwoners. In mijn eigen gemeente Grimbergen gaan we naar 1 kantoor voor bijna 35.000 inwoners. Het kantoor van

Strombeek voor 12.000 inwoners zou zomaar sluiten, terwijl ook Strombeek toch heel wat economie heeft en het gaat om een kantoor dat heel druk beklant is.

Wij begrijpen niet dat tot nu toe op een blinde manier wordt geëlimineerd in de sector.

Men heeft nergens in het kader van de sluiting van een postkantoor ernstige en valabele argumenten naar voren geschoven en gezegd dat dit of dat kantoor onrendabel is op grond van bepaalde berekeningen en aantoonbare elementen. Tot nu toe hebt u dat niet kunnen doen en hebt u gewoon gezegd dat men moet besparen en dus lineair overal kantoren sluiten, zonder te bekijken of die kantoren specifiek rendabel zijn of niet. Tot nu toe heb ik geen enkel ernstig element gevonden daarover, in geen enkel debat dat ik daarover gelezen heb.

De mensen uit onze streek zijn dan ook zeer verontwaardigd. In Zaventem zijn er als protest tegen de sluiting van het kantoor in Sterrebeek 1.700 handtekeningen verzameld. Dat is toch niet min.

Bij ons in Strombeek is er tot nu toe niet alleen van ons protest geweest, maar ook van uw eigen partijgenoten, van CD&V-raadsleden, van schepenen zelfs, die actie hebben gevoerd, samen met het ACV, het ACW en de Christelijke Mutualiteit. Men heeft er heel uw koepel bij gesleurd. Zij hopen gehoor te kunnen vinden bij de ACV-minister in de regering, die hopelijk toch een luisterend oor heeft voor de zeer terechte argumenten.

Mevrouw de minister, ik kom tot mijn vragen.

Ten eerste, hoeveel postkantoren waren er in respectievelijk het Vlaamse Gewest en het Waalse Gewest op 1 januari 2007 en 2008? Hoeveel kantoren zullen er in principe overblijven in het Vlaamse en Waalse Gewest na de reorganisatie?

Ten tweede, hoeveel personeelsleden waren er bij De Post op 1 januari 2008 in elk van beide Gewesten? Hoeveel zullen er na die reorganisatie overblijven?

Ten derde, bestaan er recente cijfers over het werkvolume in Vlaamse en Waalse Gewest?

Ten vierde, hoe evalueert u de bestaande scheefftrekking tussen Vlaanderen en Wallonië, meer bepaald het tekort van 2.500 plaatsen in Vlaanderen? Welke initiatieven hebt u genomen of werden er reeds genomen om die scheefftrekking te verkleinen en minstens om te voorkomen dat de situatie niet nog onevenwichtiger wordt?

Ten vijfde, blijft u erbij dat rendabele kantoren moeten sluiten vanwege het blinde principe van één kantoor per fusiegemeente?

Blijft u er bijvoorbeeld bij dat het aantal kantoren in Zaventem en Grimbergen moet herleid worden tot één? Of hebt u dat dossier eens van dichtbij herbekeken, vermits daar toch heel veel objectieve elementen zijn? Welke objectieve gronden zijn er desgevallend als u inderdaad in die gemeenten slechts één kantoor wilt overhouden? Werd objectief berekend hoe rendabel de kantoren van Strombeek-Bever, Sterrebeek, Sint-Stevens-Woluwe en Zaventem-centrum zijn?

Ten slotte, werd reeds bepaald op basis van welke criteria in een grotere gemeente een tweede postkantoor mag openblijven? In een vroeger debat werd dat aangekondigd door uw voorganger Tuybens, maar er is nooit gezegd wanneer er een tweede mag openblijven. Is dat afhankelijk van het aantal inwoners? Of kan dat ook samenhangen met het werkvolume, het aantal bedrijven enzovoort? Kan u daarover wat meer vertellen?

17.02 Denis Ducarme (MR): Monsieur le président, madame la ministre, c'est la première fois que j'ai l'occasion de vous poser une question; vous savez qu'on a parfois le tort de juger quelqu'un sur un premier sentiment et j'espère donc que vous laisserez aux habitants de la commune concernée par ma question, une bonne impression.

Comme vous le savez, le bureau de poste de Gozée, dans l'entité de Thuin, a été fermé il y a quelques semaines. Les diverses fermetures de bureaux de poste ces derniers mois sont liées à une refondation des politiques postales européennes et au contrat de gestion prévu par vos prédécesseurs, les socialistes Vande

Lanotte et Tuybens. Estimez-vous possible que La Poste revienne sur sa décision ou que le gouvernement, malgré l'indépendance de gestion de l'entreprise publique, invite celle-ci à le faire? Cela a été présenté comme une possibilité dans les médias régionaux.

Cette fermeture récemment intervenue génère une réaction inquiète dans le chef de la population. Pouvez-vous m'informer des obligations légales de La Poste en termes d'offre de services dans l'entité de Thuin? Celle-ci respecte-t-elle bien ses obligations ou les dépasse-t-elle?

La Poste veille généralement, lors de la fermeture de bureaux locaux, à assurer l'ouverture d'un Point Poste dans la localité avant que celle-ci soit effective. Cela ne semble pas être le cas à Gozée. Pouvez-vous m'expliquer pour quelle raison? Pouvez-vous me rappeler dans quelle proportion, sur une échelle de cent, des missions du bureau de poste de Gozée pourraient être rencontrées par un Point Poste dans cette même commune? Et à l'exception faite de quelles missions par rapport à un bureau tel qu'il opérait au préalable?

Selon mes informations, le marché ouvert pour l'attribution du Point Poste a pu être organisé tel que le prévoit la législation. Il s'avère que le partenaire privé choisi à l'issue du marché s'est finalement désisté, à Gozée. Ce retrait est-il ferme et définitif? Ce type de retrait est-il fréquent? La rumeur publique fait en effet écho de pressions qui auraient été exercées sur ce commerçant.

La Poste envisage-t-elle de procéder à l'ouverture d'un nouveau marché visant à attribuer le Point Poste? Dans certaines communes sujettes à la fermeture d'un bureau de poste, l'administration communale a proposé elle-même d'ouvrir et de tenir un Point Poste. Cette proposition a-t-elle été formulée par la ville de Thuin? Requerait-elle l'ouverture d'un nouveau marché d'attribution? Pourrait-il être organisé sous une forme de procédure négociée permettant aux partenaires de répondre de manière plus rapide à cette volonté?

Soucieux que la population de ce village du Sud-Hainaut puisse se voir garantir l'offre de service postal suffisante, telle que proposée par l'ouverture d'un Point Poste, pouvez-vous m'informer de la position de notre entreprise publique en la matière?

Celle-ci reste-t-elle disposée et a-t-elle pleinement la volonté de se remettre en rapport avec les autorités locales pour envisager d'organiser sous quelque forme que ce soit l'ouverture d'un Point Poste, même si ce n'est pas une obligation légale, si je ne m'abuse, qui assurera la continuité et la pérennité du service public à cette population?

17.03 André Perpète (PS): Madame la ministre comme la presse s'en faisait l'écho récemment, La Poste envisage de nouvelles fermetures de bureaux de poste en 2008, notamment en province de Luxembourg. Même si cette fois notre province est moins touchée que d'autres, puisqu'on annonce dans le Hainaut la fermeture de 44 agences, il faut bien constater une fois encore que des bureaux de proximité vont fermer leurs portes en éloignant La Poste de sa clientèle. C'est là que cette refonte totale des bureaux de poste est la plus dommageable pour les habitants de la province de Luxembourg entre autres.

Pourtant, une étude d'Eurostat montre que la Belgique est déjà moins bien lotie que certains de ses voisins en termes de densité de bureaux de poste permanents par nombre d'habitants. Par exemple, en 2005, on comptait en Belgique un bureau de poste pour 7.395 habitants alors qu'en France, il y en a un pour 3.557 habitants, ce qui représente le double en densité. Ce chiffre peut déjà paraître limite aux yeux des habitants d'une grande ville: que dire alors des habitants d'une zone rurale comme la province de Luxembourg dont certains devront bientôt parcourir une dizaine de kilomètres pour avoir accès à un bureau de poste?

S'il est vrai que le contrat de gestion prévoit un minimum d'un bureau par commune, je ne crois pas que cela soit vraiment suffisant, et ce pour deux raisons: tout d'abord, les problèmes liés à la ruralité comme la difficulté dans les déplacements, le manque de transports en commun, un certain isolement; ensuite, le fait que le facteur n'a plus le temps de remplir son rôle social, ne pouvant plus s'arrêter chez les clients ni fournir ce service de proximité. Pour cette raison, une poste à proximité de chez soi est d'autant plus nécessaire. Ce n'est pas en éloignant les clients de l'agence que La Poste va satisfaire sa clientèle, alors que c'est son slogan.

Le rapport de 2006 du service de médiation de La Poste avait insisté à plusieurs reprises sur le fait que ces fermetures mécontentent la clientèle, comme chacun de nous peut le constater régulièrement. On peut aussi s'interroger sur le devenir du personnel qui travaille dans ces différents bureaux. Pour ce qui est des Points

Poste, je dois constater dans ma région qu'en dépit du discours officiel de La Poste, ils ne sont pas forcément situés à des endroits plus accessibles que les bureaux de proximité, que ce soit en transports en commun ou à pied. Ce sont à nouveau les personnes isolées, fragilisées, non motorisées, qui vont pâtir le plus de ces fermetures de bureaux de poste.

Madame la ministre, mes questions sont les suivantes.

Tout d'abord, confirmez-vous la fermeture annoncée par La Poste du bureau de Forrières dans la commune de Nassogne et du bureau dit "de Sainte-Croix" à Arlon? Dans l'affirmative, que va devenir le personnel de ces bureaux? Sera-t-il réaffecté et où? Des pertes d'emploi sont-elles prévues?

Bien que des questions sur la fermeture des bureaux de poste aient été posées en son temps à vos prédécesseurs, MM. Tuybens et Vande Lanotte, les habitants du Luxembourg comme ceux des communes rurales en général peuvent-ils espérer avoir accès à proximité de chez eux à l'entière des services offerts par La Poste, y compris les services financiers, au moins dans les villages d'une certaine importance?

Enfin, à l'occasion du prochain contrat de gestion, l'État envisage-t-il de revoir le financement de La Poste vu qu'il est de plus en plus évident que celle-ci peine à assumer ses missions de service public?

17.04 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, madame la ministre, le 14 janvier dernier, dans cette même commission, vous répondiez à mes inquiétudes concernant la fermeture d'un des deux derniers bureaux de poste dans ma commune de Braine-l'Alleud, commune de 38.000 habitants, répartis sur plus de 5.000 hectares.

À l'époque, vous vous étiez engagée à garantir que la fermeture du bureau de poste Saint-Sébastien, du nom de la place où il se situe, n'aurait pas lieu sans l'ouverture préalable d'un Point Poste dans cette même zone géographique. Je vous avais également demandé de veiller à une meilleure répartition des Points Poste dans les villages périphériques de cette commune.

Entre-temps, le bourgmestre a fait procéder à un contrôle de la sécurité et de l'accessibilité du bureau de poste central, censé rester ouvert. Nous avons des raisons de craindre que certaines conditions d'accessibilité et de sécurité ne soient pas remplies. Quelques échanges sont intervenus à ce sujet. Il semble que si le rapport des pompiers soit satisfaisant, la question de l'accessibilité, spécialement aux personnes handicapées, n'est pas du tout rencontrée. Il semble également qu'il y ait une certaine irritation de la part de La Poste. La presse annonçait, la semaine dernière, que ce bureau de poste central serait fermé pendant les heures de midi. De toute évidence, le service au public se détériore de plus en plus.

Toujours dans le souci de défendre la qualité du service public ainsi que l'accessibilité de ces services pour la population rurale, je voulais connaître la date d'ouverture du Point Poste qui devrait remplacer le bureau de poste qui va fermer. Que se passerait-il s'il s'avère que le bureau de poste central ne répond pas aux normes? Maintiendriez-vous, dans ce cas, l'autre bureau?

En ce qui concerne l'ouverture ou la réouverture de Points Poste dans les villages, on me rapporte que l'on trouve au maximum des timbres dans certaines librairies. C'est loin de constituer les 90% des services que vous promettiez! Vous disiez qu'un Point Poste assurait 90% des services d'un bureau de poste. C'est loin d'être le cas! Ils ne sont pas assurés dans les villages périphériques de notre commune. C'est la raison pour laquelle je vous interroge à propos de ces Points Poste.

17.05 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, madame la ministre, ma question est complémentaire à celle de Mme Snoy et fait suite au débat que nous avons eu le 14 janvier dernier au sujet du bureau de poste de Braine-l'Alleud. Je tiens tout d'abord à préciser que nous mesurons bien votre marge de manœuvre dans le cadre du contrat de gestion qui lie l'État à La Poste. Nous sommes également conscients de la nécessité d'assurer la survie de l'entreprise et des défis auxquels elle doit faire face dans le cadre de l'ouverture du marché.

Je ne souhaite pas répéter tout ce que ma collègue, Thérèse Snoy, vient de dire. Pour ma part, j'ai été interpellée par le fait qu'une pétition avait réuni 4.600 signatures à Braine-l'Alleud. Ce n'est pas rien, d'autant plus que les signatures ont été récoltées dans un laps de temps assez court.

Les citoyens se sont aussi rendu compte que le seul bureau de poste qui devrait subsister à Braine-l'Alleud

serait désormais fermé entre 12.00 et 13.00 heures. Les relations semblent dès lors tendues entre La Poste de Braine-l'Alleud, les pouvoirs publics et la population.

Madame la ministre, quel suivi sera accordé à cette pétition qui demande le maintien d'un service public de qualité dans la commune? Le bureau de poste sera-t-il fermé entre 12.00 et 13.00 heures? L'engagement qui avait été fait d'attendre l'ouverture du Point Poste avant la fermeture du bureau de poste sera-t-il tenu? La presse locale s'est également fait l'écho de la visite des pompiers? Pouvez-vous nous informer du suivi de ce rapport des services incendie?

[17.06] Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, in elke commissievergadering moet ik opnieuw hetzelfde antwoord formuleren op basis van informatie waarvan de commissie al in kennis is gesteld. Ik heb het dan over de relatie tussen het autonome overheidsbedrijf De Post en de regering, die wordt geregeld via de in 2005 ondertekende beheersovereenkomst, die mee de operatie heeft goedgekeurd. Via die operatie vond een belangrijke reorganisatie plaats. Zoals overeengekomen loopt die van 2007 tot 2009.

Ik vind het ook niet aangenaam dat postkantoren moeten sluiten, maar ik denk dat de afweging ter zake in het verleden is gebeurd op basis van een aantal criteria en dat dat werd vastgelegd in de beheersovereenkomst. U weet goed genoeg wat de wettelijke verplichtingen zijn van de Post en welke niet. Dat heb ik in vorige vergaderingen al voldoende benadrukt. Ik vind het belangrijk dat in uiteenzettingen mij geen woorden in de mond worden gelegd die ik niet heb gezegd: ik heb telkens verwezen naar wat ik zou willen, wat ik politiek moet verdedigen en wat De Post zich wettelijk mag en kan veroorloven.

Ik wil benadrukken dat vandaag De Post niets onderneemt dat wettelijk niet kan of dat, met andere woorden, niets is afgesproken in de ondertekende beheersovereenkomst 2005-2010. Ik zal niet telkens opnieuw dezelfde uitleg van de beheersovereenkomst 2005 geven. Ik antwoord nog op concrete vragen waarop ik geen antwoord heb gegeven. Voor de rest verwijs ik in mijn antwoord naar eerdere vergaderingen tijdens niet alleen de huidige legislatuur, maar ook voorgaande legislatuur, waarin ook al de nodige informatie werd verschaft.

Het uitgangspunt dat er in Wallonië meer gemeenten zouden zijn en er daardoor een veronderstelde scheefftrekking zou zijn tussen Vlaanderen en Wallonië, wat nog zou toenemen, is niet correct. In Vlaanderen zijn er 308 gemeenten en in Wallonië 262. De vermoedelijke scheefftrekking is evenmin aanwezig op het vlak van de postkantoren.

De voornoemde verhoudingen komen niet in het gedrang. Op 1 januari 2007 waren er 628 postkantoren in Vlaanderen en 535 in Wallonië. Op 1 januari 2008 waren er 494 postkantoren in Vlaanderen en 435 in Wallonië. Na de reorganisatie zullen er 340 postkantoren zijn in Vlaanderen en 280 in Wallonië. Wat betreft het aantal personeelsleden waren er in het kantorennetwerk op 1 januari 2008 2.134 medewerkers in Vlaanderen en 1.587 medewerkers in Wallonië. De allocatie van de medewerkers is op basis van het werkvolume georganiseerd. Het was verdeeld als volgt: in Vlaanderen werden 22,3 miljoen klantencontacten voor 2007 gerealiseerd, in Wallonië 17,8 miljoen. Dat betekent dat er 10.450 klantencontacten per persoon in Vlaanderen worden verzekerd en een licht hoger aantal, namelijk 11.216 per persoon, in Wallonië.

Op het vlak van de globale tewerkstelling telt men bij De Post 17.311 personeelsleden in Vlaanderen en 11.730 personeelsleden in Wallonië. Zoals in het postkantorennetwerk wordt ook in de afdeling Brievenpost het aantal personeelsleden toegewezen op basis van het werkvolume, het noodzakelijk te lopen aantal uitreizingsrondes om heel het grondgebied te kunnen dekken, geografische criteria, verkeerssituaties enzovoort. Het softwareprogramma Georoute brengt al die objectieve gegevens samen, op basis waarvan de uitreizingsrondes worden uitgetekend en de uiteindelijke allocatie van het personeel wordt opgemaakt.

Het principe dat in elke fusiegemeente ten minste een kantoor met volledige dienstverlening aanwezig moet zijn, is opgenomen in het beheerscontract en vormt een garantie voor de nabijheid en de toegankelijkheid van de dienstverlening, ook in meer landelijke gebieden. Het reorganisatieplan verzekert bijgevolg het behoud van een postkantoor in Zaventem en een in Grimbergen, aangevuld met respectievelijk drie en twee PostPunten. Er wordt op basis van het aantal inwoners en het volume klantcontacten in een bepaalde gemeente bepaald of er bijkomende postkantoren moeten zijn, steeds in het kader van het strategisch plan met daarin 650 postkantoren.

En ce qui concerne la situation à Gozée, suite à la question de M. Ducarme, je vous donne les précisions suivantes. La Poste s'est engagée à faire précéder la fermeture d'un bureau de poste par l'ouverture d'un

Point Poste. Comme je viens de le dire, ce n'est pas stipulé dans le contrat de gestion; dès lors, elle n'est pas obligée de le faire, mais on le lui a demandé car c'est politiquement très important.

En ce qui concerne Gozée, toutes les actions avaient été entreprises par La Poste pour assurer, en collaboration avec les partenaires sélectionnés, le démarrage de l'activité Point Poste avant la fermeture du bureau. Suite au retrait définitif du candidat, La Poste va ouvrir un nouveau marché sur l'entité de Gozée tout en maintenant sa décision annoncée depuis longtemps de fermer le bureau de poste. Politiquement, je maintiens mes propos, j'ai demandé à La Poste de ne pas fermer un bureau tant qu'il n'y a pas de Point Poste. Je continue de le demander. La Poste a fermé ce bureau car une alternative existait mais le candidat s'est retiré. Je demanderai à La Poste de faire tout son possible pour garantir le service aux habitants de cette commune dans les plus brefs délais.

Il est important également de souligner que La Poste recherche un candidat complémentaire pour la commune de Thuin, marché défini dans les environs de Thuin-gare. Enfin, dans le cadre de l'ouverture d'un nouveau marché, la commune de Thuin peut, bien entendu, à l'instar des autres candidats potentiels, introduire sa candidature.

En ce qui concerne la situation en province de Luxembourg, je vous confirme qu'il est dans l'intention de La Poste de fermer les bureaux de Forrières et d'Arlon rue Sainte-Croix. La Poste s'engage à garantir la continuité des services offerts par ses bureaux au travers de Points Poste.

En ce qui concerne le personnel des bureaux concernés, il sera utilisé en fonction des besoins liés à l'activité des bureaux voisins. Il n'y a pas de réaffectation prédéfinie vers l'un ou l'autre bureau. La transition se réalise en concertation avec le management local, un responsable des ressources humaines local et la personne concernée. Il n'y aura pas de licenciement sec.

En ce qui concerne la transformation de son réseau, La Poste respecte les accords qu'elle a passés avec l'État.

J'attire également votre attention sur le fait que La Poste a ouvert trois nouveaux bureaux dans la province de Luxembourg: Attert, Bertogne et Rendeux. De plus, deux autres bureaux sont en cours de réalisation dans les communes de Fauvillers et Rouvroy.

La Poste continue d'assurer ses missions de service public de façon correcte et dans l'esprit d'une prestation optimale du service universel et des autres missions de service public telles que prévues dans le contrat de gestion actuel valable jusqu'en 2010.

Le financement adéquat a été prévu pour que La Poste puisse assurer ses missions. En préparation du projet de contrat de gestion, il conviendra d'en faire une évaluation détaillée tant au point de vue des modalités des services que de leur financement.

À l'heure actuelle, la prospection est toujours en cours et aucune date d'ouverture n'est arrêtée.

Quels que soient les résultats de l'étude de conformité du bureau de Braine-l'Alleud Centre, la volonté de La Poste reste de maintenir un seul bureau en activité sur les communes de Braine-l'Alleud et de compléter son offre par l'entremise des Points Poste. Cela dit, l'opportunité d'ouvrir d'autres Points Poste sur le territoire de la commune peut être analysée.

L'adoption des heures d'ouverture est la résultante de deux paramètres qui jouent actuellement de manière simultanée: l'offre actuelle en termes de nombre de bureaux de poste et la demande sur la base du nombre de clients et des transactions qu'ils réalisent.

Sur la base de ces éléments, qui se veulent objectifs, comme cela est précisé dans le contrat de gestion, l'organisation du bureau de Braine-l'Alleud Centre a été revue et les heures d'ouverture adaptées en conséquence.

En outre, il n'y a aucune obligation d'ouverture constante pendant la journée quel que soit le nombre de bureaux présents sur la commune.

La Poste aligne les ressources nécessaires sur la base des critères objectifs de fréquentation et d'utilisation

de ses services. En cas de fermeture, La Poste procède aux adaptations nécessaires suite au transfert estimé des clients, d'une part, vers le ou les Point(s) Poste rassemblant les bureaux fermés et, d'autre part, vers le bureau restant en activité.

En ce qui concerne la visite du bureau par les pompiers, La Poste n'est pas informée pour l'instant des conclusions du rapport. Cependant et parallèlement au plan de transformation qu'elle mène, La Poste met en œuvre les actions nécessaires pour assurer la sécurité et l'accessibilité en termes d'infrastructure pour les bureaux qui continueront à offrir les services postaux. À ce titre, une demande concrète de projet d'analyse a été introduite pour le bureau de Braine-l'Alleud Centre.

Enfin, suite à la pétition des habitants de Braine-l'Alleud, La Poste m'a fait savoir qu'une rencontre est planifiée entre des représentants de l'entreprise et le bourgmestre. À cette occasion, il sera discuté de la présence postale future sur la commune.

17.07 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord, maar ik blijf toch op mijn honger voor een aantal zaken. Het lijkt mij duidelijk dat er onvoldoende rekening wordt gehouden met het zeer grote bevolkingsverschil tussen Vlaanderen en Wallonië. We weten allemaal dat er in Wallonië iets meer dan 3 miljoen inwoners zijn en in Vlaanderen iets minder dan 6 miljoen. Dat is een verschil van ongeveer 77%. Dat weerspiegelt zich totaal niet als we kijken naar het aantal mensen dat is tewerkgesteld in Vlaanderen en Wallonië, en zeker niet in het aantal postkantoren.

U zegt dat er geen verdere scheeftrekking is omdat er niet meer gemeenten zijn in Wallonië dan in Vlaanderen. Dat klopt, al zijn er iets meer gemeenten in Vlaanderen, maar er zijn ook veel meer mensen in Vlaanderen. In verhouding zijn er meer gemeenten in Wallonië. Als u zegt dat er 262 gemeenten zijn in Wallonië en 308 in Vlaanderen, dan zijn er verhoudingsgewijze minder inwoners per gemeente in Wallonië dan in Vlaanderen. Daar kunt u niet buiten. Dat zijn nu eenmaal objectieve cijfers. Met die situatie wordt onvoldoende rekening gehouden. Veronderstel dat er in plaats van 77%, slechts 50% meer inwoners zouden zijn in Vlaanderen. U zegt dat er na reorganisatie 280 kantoren blijven in Wallonië. Welnu, met 50% erbij zou dat betekenen dat er in Vlaanderen 420 kantoren zouden kunnen openblijven, maar het zijn er maar 340. In verhouding zal er een veel kleiner aantal kantoren zijn in Vlaanderen dan in Wallonië, met alle gevolgen van dien.

U heeft nu wat cijfers gegeven, we gaan dat verder onderzoeken, we gaan nu zien wat de concrete gevolgen zijn voor de verhouding Vlaanderen-Wallonië qua personeelsbeleid, qua personeelssterkte, maar het is in alle geval duidelijk dat de scheeftrekking verder toeneemt.

Wat de concrete situatie in Vlaams-Brabant betreft, namelijk het sluiten van een aantal kantoren, heb ik u gevraagd naar zeer concrete elementen waaruit zou kunnen afgeleid worden dat die kantoren in Zaventem en dat kantoor van Strombeek, niet rendabel zouden zijn. Blijkbaar werkt u met heel algemene schemata die uitgaan van een aantal parameters, maar die niet uitgaan van de concrete berekening omtrent het al dan niet rendabel zijn van welbepaalde kantoren. Op dat vlak blijf ik zeker op mijn honger en stel ik vast dat zeer rendabele kantoren moeten sluiten. Ik kan mij ook niet indenken dat een gemeente zoals Zaventem met 3000 bedrijven, slechts aan één postkantoor werk kan geven. Ik vind dat heel vreemd. Ik denk dat de Vlaamse Rand van Brussel er nogal bekaaid afkomt in dit verhaal. Het gevolg zal zijn dat nogal wat inwoners van de Vlaamse rand voor hun postactiviteiten naar Brussel zullen gaan en daar het werkvolume zullen verhogen. Daardoor gaan zeker geen Vlamingen extra bij De Post kunnen werken of gaan er niet minder kunnen afvloeien.

Uw antwoord is in alle geval duidelijk geweest wat betreft Zaventem en Strombeek-Bever. We zullen aan uw achterban moeten vertellen wat hier gezegd is, namelijk dat er in Strombeek geen hoop meer is om een kantoor te handhaven en in Zaventem evenmin. Uw achterban heeft nochtans andere zaken gezegd.

In die zin wou ik toch even repliceren.

Ik heb ook een motie klaar, waarin wij de regering vragen het sluitingsbeleid te herbekijken, rekening te houden met het aantal inwoners en het werkvolume van de kantoren – zeker in de Vlaamse Rand rond Brussel – en bovendien ook de scheeftrekking tussen Vlaanderen en Wallonië weg te werken in plaats van ze nog meer te vergroten. De motie werd medeondertekend door mijn collega, de heer Mortelmans.

17.08 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Laeremans, ik zou onmiddellijk willen

reageren.

Ik ben uiteraard blij dat u zich om mijn achterban bekommert en dank u daarvoor. Ik heb echter niet de gewoonte mijn achterban zaken wijs te maken die ik niet kan realiseren. In het andere geval zou ik allerlei zaken verkondigen die politiek incorrect zouden zijn.

Politiek correct is wat in de beheersovereenkomst werd overeengekomen. Over de vraag of ik dat leuk vind of niet, kunnen wij nog veel van gedachten wisselen. De beheersovereenkomst werd echter in 2005 gesloten en ze loopt tot 2010. Aan die overeenkomst zijn we politiek dan ook gebonden.

Waar ik het niet mee eens ben, is dat u zegt dat een en ander op basis van een aantal subjectieve parameters gebeurt. Dat is niet het geval.

17.09 Bart Laeremans (Vlaams Belang): (...).

17.10 Minister Inge Vervotte: Algemene parameters dus. Ik had het dan even over de door u vernoemde scheeftrekkingen tussen talen.

Wanneer wij het over klantencontacten en werkvolume hebben, spreken wij over heel objectieve, heel meetbare en heel concrete criteria. Trouwens, klantencontacten en werkvolume worden ook gemeten. Dat gebeurt echt niet via nattevingerwerk.

Ook de sluiting van kantoren gebeurt op basis van een aantal verschillende parameters. Er wordt onder andere wel degelijk met klantencontacten rekening gehouden. Ik kan mij niet inbeelden dat een bedrijf in zijn overweging om kantoren te sluiten, alleen maar rekening zou houden met het feit dat kantoren verlieslatend zijn en alleen maar naar een goede rendabiliteit op zoek zou zijn. Er is meer. Dat wil ik toch benadrukken. De beslissingen die inzake de sluiting van postkantoren worden genomen, zijn niet enkel en alleen op rendabiliteit gebaseerd. Dat is niet correct. De Post is een overheidsbedrijf. Een overheidsbedrijf heeft ook andere verplichtingen die ook in de beheersovereenkomst werden opgenomen.

Het is een mix van parameters die tot de beslissing leidt. Ik zal bedoelde parameters niet opnieuw herhalen. Ze werden immers in het verleden in de commissie door Johnny Thijs zelf al toegelicht. Ze staan ook heel duidelijk, expliciet, transparant en zichtbaar in de beheersovereenkomst. Ze staan trouwens ook in het reorganisatieplan zelf. In het plan moet De Post zich uiteraard tegenover zijn werkgevers verantwoorden over de reden waarom bepaalde beslissingen al dan niet worden genomen.

Samenvattend: ik kan inderdaad niet iets beloven wat ik niet kan hardmaken. Wat ik kan hardmaken, is wat in de beheersovereenkomst werd opgenomen. Waartoe ik mij politiek wel heb geëngageerd, is ervoor te zorgen dat de transitie gebeurt. Ik besef goed genoeg dat ze niet eenvoudig is, maar ze moet nu wel worden doorgedruwd. Immers, een reorganisatie kan niet zomaar ineens, in het midden ervan, worden bijgestuurd. Ook dat zou onverantwoord zijn. Het plan liep immers van 2007 tot 2009. Indien ineens halfweg, en cours de route, de reorganisatie moet worden bijgestuurd, dan is dat niet correct ten opzichte van alle kantoren die in 2007 werden gesloten. Dat is politiek niet verantwoord.

Wat ik wel politiek wil verdedigen, is dat de reorganisatie gebeurt met de nodige omzichtigheid, met de nodige communicatie en in een goede dialoog met de lokale besturen.

Dat is hetgeen ik probeer met De Post op te nemen. Ik vind dat belangrijk. Ik heb hen ook gevraagd om bepaalde zaken, die niet zijn opgenomen in de beheersovereenkomst in het kader van een goed draagvlak - dat toch wel belangrijk blijft voor de dienstverlening van onze postale diensten - mee in consideratie te nemen in de toekomst.

17.11 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitvoerig geargumenteerde antwoord. U zegt dat er in belangrijke mate wordt gecommuniceerd met de lokale besturen, maar ik stel vast dat wij daarvan in de gemeente Grimbergen alleen maar akte konden nemen. Wij hebben op geen enkel moment het argument gehoord waarom het kantoor in Strombeek moet sluiten.

Als u zegt dat u ook rekening houdt met de rendabiliteit van de kantoren, wil ik dat wel geloven, maar hoe kunt u dat hard maken? Ik heb als parlements lid, met mijn verschillende vragen, tot nog toe geen enkele keer gehoord waarom de kantoren in Zaventem of Strombeek niet rendabel zouden zijn. Waar kan ik die

dossiers inkijken? Kan ik daarvan ergens inzage krijgen? Kan ik nakijken waarom de kantoren in Sterrebeek, Sint-Stevens-Woluwe en Strombeek niet rendabel zijn? Kan ik die op een of andere manier inkijken? Dat zou ik graag weten. Die grote vraag blijft immers bij iedereen hangen.

Ik zie u knikken. Ik neem daarvan akte. Ik zal verder eens contact opnemen met uw mensen om daarover meer informatie in te winnen.

17.12 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, ik vind dat ook heel belangrijk. Ik zeg ook dat dit het engagement is dat ik vraag aan De Post. Ik kan ook niet weten of dat telkens gebeurt of niet. Er zijn nog vragen geweest van parlementsleden omtrent de gang van zaken en omdat er niet altijd sprake was van goede communicatie. Ik kan daarop alleen maar blijven aandringen.

Ik zal zelf ook vragen om de besluitvorming transparant te maken. Ik ga ervan uit dat alles onderbouwd is. Op basis van de documenten die ik zie, denk ik trouwens ook dat alles onderbouwd is. Wat de transparantie betreft kan ik alleen maar zeggen dat de argumentatie die De Post vooropstelt om beslissingen te nemen, openbaar moet worden gemaakt en duidelijk moet zijn voor iedereen, zowel voor de parlementsleden als voor de bevolking. Daarop hebben de mensen recht.

17.13 **Denis Ducarme** (MR): Madame la ministre, je vous remercie de votre réponse. Ma question, fort longue, contenait pas moins de dix interrogations. Vous avez répondu à neuf d'entre elles, ce qui est une excellente moyenne! Mon impression est donc positive.

Je vous remercie aussi de vous préoccuper, en dépit des difficultés de ce dossier, de l'ouverture d'un Point Poste dans ce village – alors que vous n'étiez pas tenue légalement d'aller jusque-là. Selon mes informations, dans l'entité de Thuin, La Poste elle-même va bien au-delà de ses obligations. Le fait que vous continuiez sur cette lancée, malgré les obstacles, revient à envoyer le bon message à la population, mais également aux autorités communales, puisque vous leur indiquez que La Poste est prête à reprendre les négociations et ouvrir un nouveau marché dans lequel pourrait, d'ailleurs, s'inscrire l'autorité communale.

Je transmettrai donc l'information aux autorités locales et me renseignerai également auprès de votre département afin qu'ils me précisent les impératifs auxquels ce bâtiment communal devrait satisfaire pour pouvoir ouvrir ce Point Poste à Gozée.

La question à laquelle vous ne m'avez pas répondu concernait le pourcentage des missions d'un bureau de poste qu'un Point Poste pouvait remplir. Selon mes informations, il s'agirait de 80%. Cet élément vaut d'être rappelé, car les habitants l'ignorent souvent. Je reprendrai contact avec votre département pour rappeler aux gens que si un Point Poste s'ouvre à Gozée, environ les trois quarts des missions remplies par l'ancien bureau de poste le seront désormais par ce nouveau service.

17.14 **Inge Vervotte**, ministre: Monsieur Ducarme, la proportion est de 90%.

17.15 **Denis Ducarme** (MR): Madame la ministre, vous avez donc atteint un score de 10/10, puisque vous avez répondu à toutes mes questions. Je me situais donc en deçà de la réalité.

17.16 **André Perpète** (PS): Monsieur le président, je remercie Mme la ministre de sa réponse. Je déplore la confirmation de la fermeture des bureaux de Forrières et Arlon, rue Sainte-Croix, et avoue mon incompréhension devant la décision de La Poste. En effet, ce bureau est situé dans un quartier en pleine expansion, comme en témoignent les dizaines de logements en construction, et se trouve à l'une des entrées principales de la ville. Les autorités communales avaient d'ailleurs manifesté leur soutien en faveur du maintien du bureau et se disaient prêtes à collaborer. En outre, plusieurs centaines d'utilisateurs ont signé spontanément une pétition pour demander la préservation de ce bureau, dont je regrette vraiment l'annonce de la fermeture.

17.17 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse et la confirmation de votre engagement à ouvrir un Point Poste en remplacement du bureau qui va fermer.

Sur un plan plus général, vous dites ne rien pouvoir changer au contrat de gestion. Je comprends votre point de vue, mais les réactions de tous nos collègues indiquent clairement que cette situation constitue un problème de service public. Toutes ces revendications me paraissent intéressantes pour définir le service

universel que La Poste se doit de continuer à fournir à l'avenir. Le contrat de gestion 2005-2010 se poursuit, mais il convient de préparer déjà la suite au moyen de ces revendications. Le constat de la non-accessibilité, de ce manque vécu par la population, à voir les pétitions et autres réactions, doit être pris en considération.

En outre, je continue à penser que règne un certain flou sur les Points Poste. Je vous ai déjà entendu parler de 90% des services d'un bureau de Poste qui seraient rendus par un Point Poste; dans la réalité, le libraire me dit ne disposer que de timbres. Voilà qui indique que vos promesses ne sont pas appliquées sur le terrain. De plus, certains abandonnent déjà, comme les agences Fortis ou des commerçants. Le problème ne me paraît donc pas clairement réglé.

Quels sont les critères objectifs pour décider la création d'un Point Poste dans un village ou une commune?

Enfin, à mes yeux, la fermeture à midi du dernier bureau de poste de la commune est complètement anachronique et absurde. Du fait de l'organisation de la vie quotidienne des gens, même si la clientèle est moindre à ce moment, la fermeture ne s'impose pas: le bureau reste un besoin pour toutes les personnes qui travaillent et pour qui la pause et le seul moment pour effectuer diverses démarches, y compris se rendre à la poste. Une fermeture serait inacceptable.

17.18 Valérie De Bue (MR): Madame la ministre, notre rôle est de vérifier sur le terrain comment les choses se passent et de vous répercuter les problèmes rencontrés. Vous avez répondu à toutes ces questions et je tenais à vous en remercier. Je me réjouis de la rencontre planifiée entre les services de La Poste et la commune. Il s'agit d'une excellente initiative, au vu de la très forte tension que l'on ressent, même si ce n'est pas une obligation du contrat de gestion.

Je m'étonne aussi que les demandes dans le centre de Braine-l'Alleud sont insuffisantes pour justifier l'ouverture permanente du bureau durant toute la journée. Mais vous nous avez répondu dans le cadre du contrat de gestion. Nous reviendrons sans doute ultérieurement avec des questions similaires, car c'est notre devoir de vérifier ce qui se passe sur le terrain. Je vous remercie.

17.19 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, je répondrai à la dernière remarque. Nous attendrons que les dernières réunions aient eu lieu. Ce sera intéressant pour tout le monde. Nous examinerons par la suite si des problèmes se posent encore, car certains d'entre eux peuvent se résoudre lors d'une concertation. D'où l'importance de cette réunion.

Moties Motions

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

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Bart Laeremans en Jan Mortelmans en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer Bart Laeremans

en het antwoord van de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven,

vraagt de regering

- het sluitingsbeleid te herbekijken en rekening te houden met het aantal inwoners en het werkvolume van de kantoren, zeker in de Vlaamse Rand rond Brussel;
- de scheefftrekking tussen Vlaanderen en Wallonië weg te werken in plaats van verder te vergroten."

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Bart Laeremans et Jan Mortelmans et est libellée comme suit:

"La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de M. Bart Laeremans

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

invite le gouvernement

- à reconsidérer sa stratégie de fermeture et à prendre en considération le nombre d'habitants desservis ainsi que le volume de travail des bureaux, en particulier dans la périphérie flamande de Bruxelles;
- à éliminer les distorsions entre la Flandre et la Wallonie plutôt que de les renforcer."

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

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

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

La ministre devant nous quitter à 17.00 heures, je propose que nous arrêtons nos travaux après le point 27 de l'agenda. Je demande aux intervenants de respecter le temps de parole qui est de deux à trois minutes par question.

18 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven" (nr. 1901)

18 Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers" (n° 1901)

18.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik verwees daarstraks al naar de toenemende containertrafiek in de Antwerpse haven. Ik heb nog even de cijfers erbij gehaald. Vorig jaar werden er, volgens de standaardmaat, 8,2 miljoen containers verwerkt in de Antwerpse haven, een groei van 16,5 procent of liefst 1,1 miljoen extra ten opzichte van 2006. Dat is op zijn minst een spectaculaire groei.

Verwacht wordt dat er in 2016 15 miljoen containers zullen worden vervoerd tussen het Deurganckdok, de belangrijkste bron van deze groei, en het hinterland. De voorziene spoortunnel onder de Schelde, een degelijk functioneren van de IJzeren Rijn – daarover hebben we het reeds gehad – een meer performante binnenvaart die ook al explosief groeit onder andere over het Albertkanaal en het Zeekanaal, en de Oosterweelverbinding rond Antwerpen zullen die hoeveelheid nog maar moeizaam kunnen verwerken, en dat in de veronderstelling dat al die infrastructuurprojecten tijdig klaargeraken. Bovendien worden er momenteel al plannen bestudeerd om de Waaslandhaven, de haven op Linkeroever, met een groot tweede dok uit te bouwen, namelijk het Saeftinghedok.

In deze context dringt de realisatie van de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven zich opnieuw op. In tegenstelling tot de gebrekkige coördinatie tussen de investeringen in het Deurganckdok enerzijds en in de hinterlandverbindingen anderzijds, moeten we ervoor zorgen dat de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven tijdig klaar is, indien deze plannen verder worden uitgewerkt.

Voor de tweede spoortoegang bestaat reeds een concept. In de voorbije jaren zijn er ooit ideeën geweest om de realisatie van het project te versnellen door prefinanciering van het Vlaams Gewest, maar het project ligt ondertussen stil vanwege de ondertussen sterk aangegroeide kostprijs vooral door een aantal terechte stedenbouwkundige voorwaarden – ons inziens – vanuit het Vlaams Gewest. Uw voorganger bleef evenwel bij de stelling dat deze tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven in het vooruitzicht kan worden gesteld tegen 2015. Als we voor een dergelijk project echter nog de ambitie hebben om 2015 te halen, denk ik dat de plannen vandaag moeten worden uitgetekend.

Mijn eerste vraag is een vraag naar de stand van zaken in dit dossier.

Ten tweede, moet bij de uitvoering van een afgeslankte tweede spoortoegang ook niet gezocht worden naar een mogelijke aansluiting van deze toegang op de IJzeren Rijn? In het project dat tot nu toe voorlag, was in deze koppeling immers niet voorzien en was er enkel een aansluiting op de traditionele goederenas richting Montzen.

Ten derde, wat zijn de perspectieven voor dit dossier in het kader van het te vernieuwen investeringsprogramma voor de komende vijf of tien jaar, vanuit de redenering dat 2015 toch wel kort dag is en dat er vrij snel werk van zal moeten worden gemaakt, indien men deze datum nog wil halen?

18.02 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, het dossier met de mogelijke alternatieven werd voorgelegd aan het kabinet van Ruimtelijke Ordening. Infrabel wacht nog steeds op een standpunt. Infrabel blijft ook sterk overtuigd van de noodzaak van deze verbinding voor de ontsluiting van de haven van Antwerpen. Zolang er geen duidelijk standpunt van de Vlaamse overheid is gekend, kunnen wij ook niet

verder werken aan het dossier.

Oorspronkelijk was deze verbinding voorzien ter hoogte van Lier. Ze werd echter niet weerhouden door de Vlaamse regering bij het vastleggen van het tracé. Ik zal terug contact opnemen met de Vlaamse regering om haar te vragen daarover een standpunt te bepalen.

18.03 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

19 Samengevoegde vragen van

- de heer **David Geerts** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verklaringen inzake Belgacom" (nr. 1919)

- de heer **Willem-Frederik Schiltz** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de overheidsparticipatie in Belgacom" (nr. 1976)

19 Questions jointes de

- M. **David Geerts** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les déclarations au sujet de Belgacom" (n° 1919)

- M. **Willem-Frederik Schiltz** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la participation de l'État dans Belgacom" (n° 1976)

19.01 David Geerts (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, een tweede poging om het even over Belgacom te hebben.

Mevrouw de minister, een aantal weken geleden zei u zelf geen voorstander te zijn van de afbouw van de overheidsparticipatie. Uw coalitiepartner Open Vld sprak onmiddellijk heel andere taal en zei dat er tijdens de zomermaanden van 2007 een andere onderhandeling had plaatsgevonden. Zelfs in de pro en contra van een Vlaamse weekblad werden de verschillen nogmaals naar voren gebracht. Enerzijds kan dit geïnterpreteerd worden als een partijtje armworstelen tussen de twee coalitiepartners maar anderzijds is er wel degelijk een probleem van onzekerheid voor de werknemers van het bedrijf zelf.

Vandaar mijn vragen. Wat is het standpunt van de regering over de overheidsparticipatie in Belgacom? Sluit de minister volledig uit dat het overheidsaandeel tijdens deze legislatuur onder de 50% zal zakken? Mevrouw de minister, wat zijn voor u de voor- en nadelen van een privatisering? Hoe wilt u de rechten van de werknemers, zowel de statutaire als de contractuele, vrijwaren bij een eventuele privatisering? Hoe wilt u garanderen dat er na een mogelijke privatisering steeds in nieuwe technologieën zal worden geïnvesteerd, dit zowel in verstedelijkte als in landelijke streken in het hele land?

19.02 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Mevrouw de minister, ik wil geenszins met u een partijtje armworstelen. Desalniettemin wil ik u naar aanleiding van de Europese top van Lissabon de vraag voor de voeten werpen wat u denkt over het feit dat de Europese Unie naar voren werd geschoven als competitieve informatiemaatschappij.

Wat dat betreft, denk ik dat België achterop hinkt. Zo beschikken wij over een zeer zwakke telecomregulator. Er is de participatie van de overheid in Belgacom. Ik ben de mening toegedaan dat deze situatie de vrije concurrentie tussen aanbieders tegenwerkt. Dat geldt niet alleen voor mij, ook het platform telecomoperators en serviceproviders stelt onder andere vast dat een dergelijk gebrek aan concurrentie tussen alternatieve operatoren weegt op de breedbandpenetratie. België was vroeger een voortrekker op dat gebied maar nu zakken wij snel in de quoteringslijsten. Ook de eindgebruikersprijzen en de verspreiding van de technologische vooruitgang zouden daaronder te lijden hebben. Bij een vrijgemaakte markt wordt namelijk een concurrentievoordeel behaald door lagere prijzen of betere kwaliteit. Daarvoor dient er geïnvesteerd te worden in nieuwe technologieën. Vrije concurrentie kan de trigger vormen om te innoveren.

Tevens heb ik mijn licht opgestoken bij het Sociaal en Cultureel Planbureau uit Nederland waar een studie voorligt die erop wijst dat lagere prijzen ervoor zorgen dat diegenen die een achterstand hebben in de digitale vaardigheden deze makkelijker kunnen overstijgen wanneer de prijzen laag zijn en alzo toegang kunnen krijgen tot deze broodnodige informatie- en communicatietechnologie.

Daarom stel ik u graag enkele vragen. Wat is uw visie op de positie van België ten aanzien van de Lissabon

doelstellingen? Welke oplossingen, al dan niet andere dan liberalisering, ziet u om aan de geschetste euvelen tegemoet te komen en België terug vooraan in de klas te krijgen?

Beschikt u over gegevens die een indicatie geven dat de liberalisering de positie van het personeel bij Belgacom of bij andere overheidsbedrijven de ontwikkeling van nieuwe technologie of de prijszetting negatief zou beïnvloeden?

19.03 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, wat ik ter zake altijd heb gezegd en belangrijk vind, en het is ook de boodschap die ik constant aan het bedrijf geef, is dat men voor alle opties klaar moet zijn. Ik vind het vooral in overheidsbedrijven belangrijk dat men voldoende aandacht en zorg besteedt aan het klaar zijn voor zoveel mogelijk pistes. Het is op basis van concrete dossiers, zoals bijvoorbeeld met betrekking tot strategische partners, dat men in eer en geweten een beslissing moet kunnen nemen. De verschillende pistes moeten dan ook bedrijfsmatig worden onderzocht en de nodige stappen moeten daartoe worden ondernomen.

Wat ik altijd het ergste vind voor een overheidsbedrijf, daarom hebben wij ook het debat over De Post aangetrokken, is dat een bedrijf met zoveel werknemers wordt geconfronteerd met een aantal zaken die fait accompli zijn. Dat willen wij vermijden, zowel voor Belgacom, de NMBS als De Post, in de verschillende dossiers waarin de context niet alleen door de federale regering wordt bepaald, maar uiteraard ook door Europese veranderingen.

Als men de context van Belgacom bekijkt, kan men vaststellen dat deze markt zeer snel evolueert. Als men kijkt naar de evolutie in onder meer Amerika, dan ziet men dat het hier om snel veranderende markten gaat. Men moet dus goed kijken hoe men zich als bedrijf kan blijven positioneren. Dit geldt zowel voor de dienstverlening naar de bevolking – daarover kan men afspraken maken en kan de regering in tussenkomen – als voor de impact van het bedrijf, de tewerkstelling enzovoort.

Heel concreet op uw vragen, in het deelakkoord dat de oranje-blauwe onderhandelaars bereikten, werd afgesproken dat Belgacom met respect voor de sociale dialoog de mogelijkheid moet krijgen om zich verder te profileren op de internationale telecommarkt. In het kader van een interessant industrieel, strategisch en innovatief project voor ons land zal de regering het niveau van de overheidsparticipatie vastleggen en in voorkomend geval de nodige aanpassingen doen aan de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische bedrijven en de wet van 10 augustus 2001 betreffende Belgacom.

Ik denk dat dit een zin is die al heel wat nuance bevat en die eigenlijk ook weergeeft wat ik daarover zelf zeg, namelijk als er geen interessant industrieel strategisch innovatief project is, is het risico te groot. Het moet immers een aantrekkelijk project voor Belgacom zelf zijn. Ik denk dat er ter zake heel wat nuance is. Ik denk dat wij niet blind voor het een of het ander mogen zijn. Ik denk dat wij de zin voor nuance dus moeten blijven behouden en telkenmale moeten afwegen wat het beste is. Is het opportuun om bijvoorbeeld inzake de technologie deel uit te maken van een grotere groep en is die partner dan strategisch interessant, betrouwbaar en secuur? Dat zijn allemaal argumenten die moeten worden bekeken.

Indien niet, dan betekent dit dat de overheid haar overheidsparticipatie behoudt en in de toekomst op deze weg verder kan sturen. Ik wil echter ook niet onder stoelen of banken steken dat wij weten dat de boot missen ook een gevaar kan betekenen.

U ziet dus dat er aan beide scenario's voor- en nadelen zijn. Zoals bij elke strategische optie kan de strategie juist of fout zijn. Daarom vind ik dat er met de nodige omzichtigheid en in eer en geweten beslist moet worden. Er moeten dus ook niet te snel en te principieel een aantal elementen in het debat worden gegooid.

Belgacom levert voor iedereen internet, tv en telefonie aan sociaal aanvaardbare prijzen. Wij moeten er dus ook voor zorgen dat dit in de toekomst zo blijft. Er zijn precedents in andere landen, bijvoorbeeld Ierland, waarbij de privatiseringen gepaard zijn gegaan met prijsstijgingen. Dat zijn dus elementen die deel moeten uitmaken van het debat.

Daarnaast is het natuurlijk belangrijk dat de innovaties in de telecomsector niet stilvallen. Zolang wij als overheid een meerderheidsaandeel hebben, kunnen wij mee daarover waken, omdat wij daarover iets te zeggen hebben. Als men echter een minderheidsaandeelhouder wordt, dan verliest men die impact. De privatisering zou bijvoorbeeld wel kunnen leiden – u vroeg mij de voor- en nadelen op een rij te zetten, wat ik

dus nu doe – tot het ontstaan van een bedrijf dat voldoende schaalgrootte heeft om de steeds groter wordende noodzakelijke investeringen voor de ontwikkeling van nieuwe technologieën te dragen.

U ziet dus dat er een aantal voor- en nadelen zijn, die constant ten opzichte van elkaar afgewogen moeten worden. Die afweging moet ook worden gemaakt voor al dan niet aantrekkelijke partners die zich aandienen of die zelf worden opgezocht.

Bij een privatisering zal Belgacom omgevormd worden van een naamloze vennootschap van publiek recht tot een naamloze vennootschap van privaatsrecht. Er zijn evenwel mogelijkheden om via een ad hoc-wettelijk stelsel garanties uit te bouwen op het vlak van vastheid van betrekking, de bezoldiging van pensioenen en andere zaken voor de werknemers. Ook als er gekozen zou worden voor de strategische optie van de privatisering, betekent dat niet dat de mensen automatisch hun statuut zouden verliezen. Er zijn mogelijkheden om wettelijke garanties op dat vlak in te bouwen.

Dergelijke garanties werden bijvoorbeeld ingebouwd in de wet van 10 augustus 2001 betreffende Belgacom. Dat is de wet waarmee de toenmalige regering een privatisering tijdelijk mogelijk maakte.

De concurrentiële marktwerking zet bedrijven aan om te investeren in nieuwe technologieën. Een privatisering van Belgacom zal niet leiden tot minder marktwerking en dus evenmin tot minder investeringen. Alles hangt uiteraard af van wie al dan niet interessante partners zijn en wat de bedoelingen van die partners zijn.

Het tweede deel van uw vraag betreft de geografische dekking van het netwerk. Ons land is wereldleider op het vlak van dekking met breedbandnetwerk. Via de telecomwet kunnen garanties worden ingebouwd met betrekking tot geografische dekking. Dat betreft evenwel een bevoegdheid van de minister van Economie.

Ik kom dan tot de vragen van de heer Schiltz. Begin 2000 werd door de staats- en regeringsleiders vastgesteld dat de Europese Unie voor nieuwe uitdagingen stond. De mondialisering en de uitdagingen van de nieuwe kenniseconomie, en vooral ook de snelheid waarmee de veranderingen plaatsvonden, maakten het noodzakelijk dat de Unie een programma opstelde met als strategische doelstelling om tegen 2010 de meest concurrerende en dynamische kenniseconomie van de wereld te worden, die in staat is tot een duurzame economische groei met betere banen en een hechtere sociale samenhang.

Het programma voorzag in hervormingen op het gebied van het beleid van de informatiemaatschappij, in onderzoek en ontwikkeling, in versnelling van de structurele hervormingsprocessen, in modernisering van het sociaal model en in een passende macro-economische beleidsmix. Ik zal niet alles herhalen wat daarin staat. Wat misschien wel belangrijk is, is dat de sleutel om de breedbandpenetratie te meten in het kader van de Lissabonstrategie het percentage is van de huishoudens die een internetaansluiting hebben. Er is op dat vlak onmiskenbaar nog werk voor de boeg.

Eind 2006 beschikte 54% van de huishoudens over een internetaansluiting. Daarmee zitten wij net boven het Europese gemiddelde. Onze buurlanden - Nederland zit aan 80%, Duitsland 67% - doen het dus beter. Frankrijk doet het met 41% dan weer wat minder goed.

In het derde kwartaal van 2007 waren er in ons land 2.132.678 private internetaansluitingen. Op jaarbasis gaat het om een stijging met 9,1%. De grote meerderheid van de private internetaansluitingen zijn breedbandaansluitingen. Het gaat om 1.989.601 aansluitingen in het derde kwartaal van 2007. Op jaarbasis gaat het om een stijging met 14,6%.

Op het vlak van de geografische dekking van het breedbandnetwerk scoort ons land zeer goed met een dekkingsgraad van 99,7%. Volgens de breedbandperformantie-index van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling bekleedt België de derde plaats in de rangschikking van alle OESO-landen.

Met betrekking tot de eindgebruikersprijzen wijzen de cijfers van de OESO van oktober 2007 uit dat ons land een gemiddelde maandelijkse breedbandprijs heeft die net onder het OESO-gemiddelde ligt. Wel scoren onze buurlanden Frankrijk, Duitsland en in mindere mate Nederland op dit vlak ook beter.

Samengevat kan men dus stellen dat ons land gemiddeld scoort op het vlak van breedbandpenetratie en eindgebruikersprijzen en goed op het vlak van de dekking van het netwerk. Het komt erop aan die goede dekking om te zetten in betere prestaties op het vlak van de penetratie en van de prijzen.

De breedbandpenetratie gaat gepaard met het bezit van een pc. De maatregelen die tot nu toe werden genomen om het gebruik en bezit van een pc te stimuleren, zoals het ter beschikking stellen aan gezinnen van een goedkoop pakket met pc, breedbandaansluiting, software, elektronische identiteitskaartlezer en basisopleiding of het belastingkrediet voor de aankoop van het pakket Internet voor iedereen, moeten volgens mij dus versterkt en nog aangevuld worden.

Voortbouwend op de resultaten van het actieplan i2010, die ondertussen bekend zijn, moet België van het Europees voorzitterschap in de tweede jaarhelft van 2010 gebruikmaken om ICT vooraan op de agenda te plaatsen, zodat meer initiatieven genomen worden om de ontwikkeling van Europa als kennis- en informatiemaatschappij te stimuleren.

Op de vraag over het personeel bij een geprivatiseerd Belgacom heb ik reeds geantwoord. Ik zal dat aspect hier niet opnieuw bekijken.

Met betrekking tot de ontwikkeling van de nieuwe technologie is het natuurlijk belangrijk dat de innovatie in de telecomsector niet stilvalt. Ik heb op de vragen in dat verband eigenlijk ook reeds geantwoord.

Met betrekking tot de prijszetting op het vlak van de eindgebruikersprijzen, er bestaan precedentes van privatiseringen die gepaard gingen met prijsstijgingen.

Samengevat, voor mijn genuanceerd verhaal, waar uiteindelijk de voor- en nadelen constant zullen moeten bekeken worden inzake geloofwaardigheid, fiabiliteit en al dan niet geloofwaardige opties. Indien die niet kunnen geboden worden, vind ik dat wij het uiteraard niet kunnen maken, noch naar personeel, noch naar gebruikers, om in te risicovolle waters te stappen.

19.04 David Geerts (sp.a-spirit): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw zeer genuanceerd antwoord. Ik noteer dat de piste van verdere privatisering toch nog steeds op tafel ligt.

Wat u zegt over een fiabele en secure partner, is evident: het verleden heeft in andere dossiers aangetoond dat een keuze van partner soms vrij nefast is voor het voortbestaan van een bedrijf. Ik ben blij dat u ook een voorbeeld hebt gegeven dat privatisering niet steeds leidt tot prijsdaling. Vaak wordt gezegd dat meer concurrentie tot onmiddellijke prijsdaling leidt, maar er zijn inderdaad voorbeelden uit andere landen waarbij precies het tegenovergestelde het geval was.

Als laatste element denk ik inderdaad dat we bij een mogelijke privatisering toch wel de nodige aandacht moeten hebben voor een ad hoc-wetgeving om de rechten van de werknemers zeker en vast te vrijwaren.

19.05 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Mevrouw de minister, ook ik ben uitermate verheugd met uw zeer genuanceerd antwoord. Dat is zeker belangrijk in een delicaat dossier.

Ik neem er nota van dat u meer belang hecht aan de partner die zich voordoet en vandaaruit uw conclusies zult trekken, dan dat u daar een ideologische beslissing in zult treffen.

Ik hoop dat de nuancerings die u wilt aanbrengen, er niet toe zal leiden, zoals u zelf zegt, dat we de boot missen. Ongeacht hoe genuanceerd en voorzichtig men het dossier ook benadert, er komt een ogenblik dat men een weg moet kiezen en daar voluit in zal gaan, denk ik.

Ten slotte heb ik nog een kleine nota over hoe u de personeelssituatie bekijkt. Ik denk dat we ons daarin kunnen vinden. Ik ben er ten eerste over verheugd dat u de problemen als dusdanig dissecteert dat er vooruitgang kan worden gemaakt en ook tegemoet kan worden gekomen aan de mogelijke vrees, al dan niet terecht, die er in verband met de personeelsproblematiek leeft.

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

Le président: En principe, nous continuerons lundi prochain, à moins que le ministre de la Mobilité soit de retour parmi nous. Nous avons encore une trentaine de questions en souffrance. Nous prendrons contact demain avec vos services et ceux du ministre Leterme.

*La réunion publique de commission est levée à 17.03 heures.
 De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.03 uur.*