

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 3 NOVEMBER 2008

Namiddag

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

du

LUNDI 3 NOVEMBRE 2008

Après-midi

La séance est ouverte à 14.16 heures et présidée par M. François Bellot.

De vergadering wordt geopend om 14.16 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la collision entre un train et du bétail à Basse-Wavre" (n° 7408)

01 Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de botsing tussen een trein en vee in Basse-Wavre" (nr. 7408)

01.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, madame la ministre, je me sens obligée de revenir sur un accident qui, heureusement, n'a pas été dramatique. Il s'agit d'une collision entre un train de marchandises et du bétail. À part le bétail, personne n'a été blessé.

Je vous avais déjà posé une question écrite à ce sujet. La ligne 139, aux alentours de Pécrot, où s'est déjà produite une catastrophe assez grave, mérite d'être contrôlée de près. De plus, nous souhaitons une sécurisation du trafic sur ces petites lignes en Brabant wallon. La réponse que vous m'avez fait parvenir ne me rassure pas vraiment. Vous y faites état de contacts entre les conducteurs de train, le régulateur de ligne et les postes de signalisation de Louvain et d'Ottignies. Ces contacts ont permis de savoir qu'il y avait du bétail errant sur la voie. Les trains de voyageurs adoptent alors une procédure de marche prudente afin d'éviter une collision.

Par la suite, un train de marchandises est passé en gare de Louvain en direction d'Ottignies. La gare de Louvain a estimé ne pas pouvoir prévenir le conducteur. Il revenait donc au régulateur de ligne à le prévenir afin qu'il adopte également cette procédure de marche prudente. Or, vous me dites que le régulateur de ligne a oublié de prévenir le conducteur de train.

Vous comprendrez que je ne veux pas faire porter la responsabilité de cet accident par une seule personne mais je souhaiterais obtenir des éclaircissements. Comment est-il possible qu'un régulateur de ligne puisse oublier d'informer un conducteur de train de la présence de bétail? Il aurait pu s'agir de personnes, de voitures ou d'enfants sur la voie! Dès lors, je me dis que les procédures doivent encore certainement être améliorées.

Des mesures ont-elles été prises à la suite de cet oubli?

Quelles sont les procédures suivies de façon générale en cas d'obstruction imprévue ou brutale de la voie? Je pense par exemple aussi à une chute d'arbre ou à une personne en détresse.

Comment garantir que personne n'oublie de prévenir les conducteurs de trains?

01.02 Inge Vervotte, ministre: Madame, suite au heurt d'un troupeau de vaches survenu le 21 juin à Gastuche par le train de marchandises 32700 circulant d'Anvers à Charleroi-Ouest, l'enquête a démontré que les communications échangées entre différents intervenants – à savoir le poste de signalisation de Louvain, le poste de signalisation d'Ottignies et le Traffic Control de Bruxelles – se sont parfaitement déroulées.

Par ailleurs, il y a lieu de faire remarquer que le déplacement du bétail sur environ 1,8 km n'a jamais été signalé, ni à la police, ni au Traffic Control. À n'en pas douter, ce fait a grandement contribué à l'accident susmentionné vu que le bétail se trouvait en dehors de la zone prévue de marche prudente. Toutefois, le rapport d'enquête établit une faute humaine dans l'application des procédures prévues par Infrabel qui impose, dans un tel cas de figure, la délivrance d'un ordre de marche prudente à tous les trains concernés. Aussi, des mesures correctives, consistant non seulement en un coaching approfondi de l'agent fautif mais aussi en un rappel à l'ensemble du personnel concerné des prescriptions réglementaires en la matière, ont été prises au sein d'Infrabel afin d'éradiquer ce type d'accident.

En tout état de cause, il appert que fournir une liste exhaustive, dans le cadre d'une réponse parlementaire, des procédures applicables lors de l'obstruction d'une voie s'avère irréalisable, tant les cas de figure envisagés sont nombreux. Les exemples suivants sont donnés à titre indicatif.

Lors de présence de bétail ou de personnes à proximité d'une voie, les procédures prescrites par Infrabel imposent, entre autres, l'application de la procédure de marche prudente pour chaque train concerné. Lors d'une obstruction totale d'une ou plusieurs voies, par exemple en cas de chute d'arbre, les procédures peuvent consister notamment en une mise hors tension de la caténaire et/ou une mise hors service de la (des) voie(s) concernée(s).

01.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je vous remercie pour votre sincérité, puisque vous avez reconnu qu'il y avait eu erreur humaine. J'entends bien que les sanctions ont été prises. L'erreur humaine étant toujours possible, il faut tenter d'éviter que celle-ci ne se reproduise grâce aux procédures de sécurité.

Certes, la situation s'est grandement améliorée depuis la catastrophe de Pécrot, au cours de laquelle les conducteurs de train n'avaient pu être prévenus qu'ils roulaient sur la même voie et allaient entrer en collision. D'après moi, une procédure de double sécurité s'avère nécessaire dans ces cas-là. En effet, il vaut mieux que le conducteur de train reçoive deux appels plutôt qu'un qui pourrait faire défaut. Il y a toujours moyen d'améliorer la sécurité sur nos voies ferrées, surtout celles de pleine campagne qui ne sont pas toujours visibles ou surveillées.

01.04 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, il est difficile dans ce cadre-ci de détailler toutes les procédures. Mais si vous le désirez, madame Snoy, je peux demander à Infrabel de vous les faire parvenir, ainsi qu'à la commission. Pour ma part, je suis certaine que ces personnes exécutent leur travail avec prudence conformément aux procédures établies, etc. Il existe un règlement contenant toutes les procédures. Les expliquer en détail nous amènerait trop loin, mais je ne vois aucune objection à ce que la commission et vous-même preniez pleinement connaissance de la réglementation et des procédures qu'elle contient.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Question de M. Jean-Luc Crucke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "12 accompagnateurs de trains de Welkenraedt malades" (n° 7522)

02 Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "12 treinbegeleiders in Welkenraedt die zich ziek hebben gemeld" (nr. 7522)

02.01 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, madame la ministre, récemment – en plus c'était un lundi matin –, on annonçait que tous les accompagnateurs de train de Welkenraedt – 12 au total – étaient victimes d'une maladie survenue subitement. Cette épidémie trouvait son origine dans un manque d'effectif. Chaque service peut effectivement considérer qu'il ne dispose pas d'un effectif suffisant et s'en plaindre. Dans une démocratie, les relations entre le patronat et les syndicats doivent pouvoir résoudre ce genre de problème.

En tout cas, ici, l'effet était radical puisque 12 personnes ne se sont pas présentées au travail. C'est ainsi que des utilisateurs de trains ont dû subir des perturbations. En effet, certains trains ne sont jamais arrivés; d'autres ne sont pas partis. Un service de bus a dû être mis en place. Soit, la situation n'était pas banale et je ne parle pas des conséquences financières, tant pour la société que pour les navetteurs.

Mes questions sont les suivantes.

1. Confirmez-vous cette information? Peut-on imaginer que le manque d'effectif peut être considéré comme une cause de maladie?
2. Un manque d'effectif est-il réellement à déplorer au niveau des accompagnateurs de train, plus particulièrement à Welkenraedt?
3. Une solution structurelle à ce problème peut-elle être envisagée? Je pense ici à un éventuel recrutement de personnel.
4. Des sanctions ont-elles été prises? Si oui, de quel ordre?

02.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, cher collègue, le cadre de Welkenraedt compte 95 postes. L'effectif est composé de 94 agents statutaires et d'un agent non statutaire.

Tenant compte de cette situation, aucun recrutement n'est planifié pour l'instant.

Mais il est exact que des agents absents pour une longue durée (maladie, blessure, etc.), mais aussi un certain nombre d'agents en congé parental réduisent les possibilités de congé pour les autres agents.

Une réunion de conciliation a eu lieu le 13 octobre 2008. En attendant que les agents malades reprennent leur travail, le personnel du dépôt de Liège apporte une aide ponctuelle en exécutant des prestations pour Welkenraedt.

La situation des agents malades à partir du 29 septembre 2008 fait l'objet d'un examen approfondi par le service médical du groupe SNCB en collaboration avec un psychologue externe.

02.03 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, vous vous douterez que cette réponse ne me satisfait pas totalement, même si on confirme ce fait, ce qui est assez important en soi: le déficit n'est pas opérationnel mais il est dû à des aléas normaux dans une entreprise, comme des congés de maladie ou des congés de maternité. Il n'y a là rien d'extraordinaire et la législation prévoit heureusement ce genre de cas.

Si je ne suis pas satisfait, madame la ministre, c'est parce que vous allez vous contenter de suivre le dossier. Je ferai donc la même chose. Je ne peux pas accepter qu'un mouvement de mauvaise humeur, aussi légitime soit-il, aboutisse au blocage par quelques agents du fonctionnement d'un service de 95 postes dont 12 accompagnateurs. "Trop is te veel". S'il n'y a pas de sanction, on ouvre la porte à d'autres possibilités de bloquer le rail. Ce n'est pas le meilleur cadeau qu'on puisse faire aux usagers.

02.04 Inge Vervotte, ministre: Je voudrais réagir à ces propos. Il y a eu une réunion de conciliation et des accords. Nous ne sommes pas dans le laisser-faire: une réunion a eu lieu, avec un rapport et des mesures. C'est la bonne méthode de travail dans ces cas-là. Le service médical s'est livré à des examens approfondis et des contrôles constants et précis. Il y a deux voies: celle de la conciliation sociale et en parallèle celle des contrôles médicaux.

02.05 Jean-Luc Crucke (MR): Madame la ministre, j'entends bien qu'il y a eu une réunion de conciliation. Cela prouve aussi que les organes internes de la société fonctionnent. Quel est le résultat de cette conciliation? Est-ce de dire que l'on passe l'éponge ou bien – et c'est peut-être le but de cet examen médical dont vous parlez – va-t-on réellement vérifier si ces agents étaient réellement médicalement absents? Dans ce cas, cela vaut effectivement la peine que je revienne dans quelques semaines pour connaître la réponse.

02.06 Inge Vervotte, ministre: Monsieur Crucke, on fera appel à un psychologue externe.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 7646 de M. Arens est reportée.

03 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les abris vélos dans les gares RER en chantier" (n° 7577)

03 Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de fietsenstallingen in de in aanbouw zijnde GEN-stations" (nr. 7577)

03.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le ministre, ma deuxième question concerne les abris pour vélos dans les gares RER en chantier.

Dans quasiment tout le Brabant wallon, le nombre de personnes qui se rendent à vélo à la gare augmente, ce dont on peut se féliciter. Dès lors, dans certaines communes, les pistes cyclables et les voies d'accès aux gares ont été améliorées. Cependant, il reste la question du rangement de sa bicyclette dans un endroit couvert, muni de dispositifs corrects pour les cadenasser. C'est le minimum à leur offrir.

Pourtant, à la gare de Braine-l'Alleud, je constate que dès 8 heures du matin, il est impossible de trouver un emplacement pour accrocher un vélo à l'abri; et ne parlons pas des parkings pour voitures. Sans doute 8 heures est-ce déjà tard. Cette situation constitue un réel frein à ce choix modal. Autour de moi, j'entends souvent la crainte de ne pas retrouver son vélo en rentrant le soir.

Les chantiers RER en cours pourraient évidemment constituer un obstacle au renouvellement ou à l'augmentation du nombre de ces abris vélos. Comme on sait que ces chantiers dureront des années et que le coût de tels aménagements est relativement léger, j'insiste pour que soient prévus assez rapidement des investissements pour la construction d'abris vélos supplémentaires. Le projet était d'ailleurs repris dans votre déclaration.

Pouvez-vous confirmer votre intention?

03.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, chère collègue, comme vous le dites, c'est dans le cadre du contrat de gestion 2008-2012 conclu entre l'État belge et la SNCB Holding.

L'objectif est d'atteindre pour fin 2012 – chaque année, on augmente le nombre de places – un total de minimum 78.000 places pour les vélos dans l'ensemble des gares et des points d'arrêt du réseau. Actuellement, on dénombre 59.000 places. Vous voyez qu'il s'agit d'une augmentation conséquente.

Outre cet objectif de capacité, des normes de qualité doivent être atteintes. Sont ainsi prévus un abri couvert et éclairé pour vélos à proximité de l'accès principal de chaque gare ou point d'arrêt, un minimum de six râteliers près de chaque accès – les nouveaux râteliers sont de type SNCB ainsi que ceux qui sont remplacés –, un parking clôturé couvert et sécurisé avec contrôle d'accès pour les gares de plus de 10.000 voyageurs journaliers, une signalétique adéquate et des points vélos dans certains gares.

Les râteliers existants dans les gares RER seront maintenus durant la durée des chantiers. Ils pourraient toutefois être déplacés momentanément en fonction des impératifs des travaux.

L'extension du nombre de râteliers à vélos sera examinée au cas par cas en fonction des besoins et du taux d'occupation des râteliers existants. Je rappelle qu'au minimum 78.000 places sont prévues pour 2012.

03.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je me réjouis du fait que vous confirmiez ce projet d'augmentation. J'espère que cela pourra se faire aussi dans les gares qui subissent déjà des difficultés de parking liées aux chantiers. Attendre la fin des travaux du RER ne ferait qu'augmenter la difficulté d'accès aux gares, d'autant plus que vous savez qu'il reste un long chemin à parcourir avant d'en voir la fin.

Je suis également frappée par une de vos remarques. Vous dites que cette augmentation se fera dans les gares qui comptent 10.000 voyageurs par jour. Je voudrais que cela ne soit pas uniquement les plus grosses gares qui soient visées. En effet, ce sont souvent les plus petites gares qui sont plus difficiles d'accès car il y a moins de parkings ou moins de transports en commun. De fait, les grandes gares sont en général desservies par de nombreux bus. Il ne faut pas du tout négliger les petites gares en ce qui concerne l'augmentation des abris vélos. En tout cas à Braine-l'Alleud, c'est une nécessité à réaliser au plus vite. Je vous avais d'ailleurs posé une question à ce sujet à la suite de la suppression de l'abri vélos intérieur à la gare.

Madame la ministre, je tiens encore à vous poser une question, à laquelle vous n'êtes bien entendu pas tenue de répondre dans l'immédiat. Les communes peuvent-elles prendre l'initiative d'installer des abris vélos sur le terrain de la SNCB?

03.04 Inge Vervotte, ministre: Les communes pourraient établir des contacts avec la SNCB Holding pour

envisager cette possibilité. Personnellement, j'ai conclu un contrat avec elle pour réaliser l'augmentation dont je vous ai parlé. Pour éviter tout malentendu, je signale qu'il est prévu que ces parkings pour vélos seront clôturés, couverts et sécurisés uniquement dans les gares de plus de 10.000 voyageurs. Dans les autres gares, d'autres aménagements sont cependant prévus.

Je ne vois aucun inconvénient à ce que les communes agissent de leur propre autorité, en plus du minimum à fournir par la SNCB. Ces contacts sont possibles. Cependant, il s'agit de se rendre compte de la difficulté à assurer l'entretien et le contrôle de ces abris vélo. Je reste cependant ouverte à toute proposition complémentaire aux obligations de la SNCB.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het station in Sint-Katherina-Lombeek" (nr. 7584)

04 Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare de Sint-Katherina-Lombeek" (n° 7584)

04.01 Michel Doomst (CD&V): Mevrouw de minister, mijn vraag gaat over een incidenteel geval waarvan de gevolgen letterlijk pijnlijk kunnen zijn.

Sinds enkele maanden worden er werken uitgevoerd aan de perrons van de trainhalte Essene-Lombeek op lijn 50a. Het perron richting Brussel is momenteel voor de helft ontoegankelijk. Het niveauverschil bedraagt zelfs een halve meter. Bij het uitstappen, als men geen verwittigd man of vrouw is, leidt dat tot zeer gevaarlijke situaties.

Normaal roept de treinbegeleider die situatie om. Blijkbaar gebeurt dat echter niet altijd. De NMBS heeft gezegd dat ze een onderzoek zou instellen.

Ik wilde u vragen of er reeds een resultaat is van het onderzoek.

Welke maatregelen worden genomen om de veiligheid van de reizigers te waarborgen?

Wie is er verantwoordelijk bij een eventueel ongeluk?

Wordt er nog in extra maatregelen voorzien?

Tegen wanneer is het einde van de werken aan dat bewuste station gepland?

04.02 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, de treinbegeleiders worden over elke inkorting van een perron ingelicht aan de hand van een expressinforecht opgesteld door de centrale diensten van Reizigers Nationaal, Treinbegeleiding.

Er is in voorzien dat het begeleidingspersoneel de klanten informeert over de beperkingen van de lengte van de perrons. Het doet dat via de geluidsinstallatie van de rijtuigen en mondeling tijdens de controle van de vervoersbewijzen. Op die manier kunnen de klanten die zich in een gedeelte van de trein bevinden dat niet aan het perron komt, zich begeven naar het treingedeelte dat wel aan het perron komt.

Wanneer echter de lengte van de trein zodanig is dat de hele trein aan het perron komt, wordt de informatie niet meegedeeld, omdat ze niet relevant is en alleen verwarring zou kunnen stichten, wat wij zeker en vast willen vermijden.

Het ontbreken van een geluidsinstallatie in de rijtuigen of een defect ervan kan de informatiedoorstroming ernstig bemoeilijken.

Het informeren van klanten is primordiaal om de veiligheid van de reizigers te waarborgen. Het begeleidingspersoneel dat treinen bedient met halte in Essene-Lombeek, werd herinnerd aan het betreffende expressinforecht, zodanig dat het ook de nodige schikkingen kan treffen.

Op basis van de Belgische wetgeving is de rechtspersoon die een fout begaat die in oorzakelijk verband

staat met de veroorzaakte schade, aansprakelijk voor de schadelijke gevolgen van de fout. In de praktijk betekent het dat, indien de NMBS of een van de personeelsleden een fout begaat, alle opgelopen schade van eventuele slachtoffers naar aanleiding van die fout door de NMBS zal vergoed worden.

De verantwoordelijkheid bij een ongeval zal in concreto moeten bekeken worden. Afhankelijk van die omstandigheden kan de NMBS dan aansprakelijk worden gesteld.

Indien de NMBS aansprakelijk is, worden alle slachtoffers van het treinongeval opgevolgd door haar medische raadsheer, teneinde in een passende vergoeding te kunnen voorzien.

Aan slachtoffers wordt een medische vragenlijst aangeboden. Waar nodig, vinden consultaties plaats tussen de arts en het slachtoffer, om zo een precieze schaderaming mogelijk te maken.

Dossiers van gewonde reizigers worden administratief afgehandeld door de dienst Inspectie, die deel uitmaakt van de juridische dienst van de NMBS. Alle communicatie tussen slachtoffers en de NMBS verloopt via de dossierbeheerder in kwestie.

De werken ter hoogte van de onbewaakte stopplaats Essene-Lombeek beogen hoofdzakelijk een verhoging van de perrons en een vernieuwing van de perroninfrastructuur. De werken aan beide perrons zullen uiterlijk voltooid zijn tegen eind 2008.

04.03 Michel Doomst (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw zeer concreet en duidelijk antwoord. Als ik het goed heb begrepen, moet zelfs bij het afleveren van het ticket een toelichting worden gegeven?

04.04 Minister Inge Vervotte: Bij de controle van het ticket.

04.05 Michel Doomst (CD&V): Ik ben ook blij dat eind 2008 de werken zullen voltooid zijn.

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

05 Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de PostPunten in Dilbeek" (nr. 7586)

05 Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les Points Poste à Dilbeek" (n° 7586)

05.01 Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de PostPunten zijn voor een deel ook pijnpunten, tenminste op een aantal plaatsen waar het blijkbaar moeilijk is om voet aan de grond te krijgen. Ik heb u eind mei al eens een vraag gesteld over een PostPunt in Schepdaal. U hebt toen gezegd dat dit eerder uitzonderlijk was en dat men zo snel mogelijk naar een oplossing zocht. Wij hebben onlangs vernomen dat ook een ander PostPunt op het grondgebied van Dilbeek zou worden ingericht, namelijk in de deelgemeente Groot-Bijgaarden en nog wel – eigenlijk een leuk idee - in het wegrestaurant langs de E40. Dit zou volgens mij een heel nuttige piste kunnen zijn.

Mevrouw de minister, wat is de stand van zaken met betrekking tot de opening van het PostPunt in Schepdaal? Kan u inderdaad bevestigen dat er plannen zijn om langs de E40 in Groot-Bijgaarden een PostPunt te openen? Is er al in een officieel moment voorzien?

05.02 Minister Inge Vervotte: Als gevolg van een opzegging van het huurcontract door de eigenaar besliste De Post het postkantoor van Schepdaal te sluiten op 7 mei 2007. Dat is hier eigenlijk nog maar weinig aan bod gekomen in de commissie ondanks dat er al veel over werd gesproken maar soms heeft het ook te maken met huurcontracten en dergelijke meer. Dit is hier zo'n voorbeeld. Het gaat om de opzegging van het huurcontract. De Post heeft op basis van verschillende elementen, ook andere dan deze uiteraard, beslist om te sluiten op 7 mei 2007.

Op dat moment was alles in orde want op dat moment was in de opening van een PostPunt voorzien. De engagementen zoals wij ze hier telkens hebben geformuleerd, waren gevaloriseerd. Nadat de huuropzeg was gegeven, heeft de kandidaat-uitbater van het PostPunt zich teruggetrokken. Ook een tweede kandidaat-uitbater werd aangezocht, zonder gevolg. De Post heeft het engagement om niet te sluiten alvorens een

alternatief te hebben in deze door overmacht niet kunnen waarmaken.

Ondertussen wordt de zoektocht naar een PostPunt onverminderd en actief voortgezet. Spijtig genoeg tot op heden zonder resultaat.

De Post zal inderdaad een PostPunt openen in een van de handelszaken gelegen op de parking langs de E40 in Groot-Bijgaarden. Er is op dit moment nog geen openingsdatum gepland. De Post wil hiermee het concept PostPunt testen in deze specifieke omgeving die druk wordt bezocht en zeer toegankelijk is, met name een parking en zeer ruime openingen. Deze test richt zich meer speciaal op het actieve deel van de bevolking die op deze manier quasi permanent toegang zal krijgen tot de dienstverlening en de producten van De Post. Dit is immers een vraag die blijft klinken en waarop wij voor zover mogelijk antwoorden proberen te zoeken.

Dit alles sluit naadloos aan bij de multikanaalstrategie van De Post die De Post momenteel in de praktijk brengt, en die de nabijheid en de toegankelijkheid van de postdienstverlening voor iedereen moet garanderen. De Post speelt hiermee in op zich wijzigende behoeften en gedragspatronen van de klanten. Stopplaatsen langs autowegen zijn onder andere steeds belangrijker geworden. U ziet dat trouwens ook in de ontwikkeling van andere diensten maar dit zou ons te ver leiden.

Dit PostPunt wordt dan ook niet beschouwd als een alternatief voor een bestaand of een reeds gesloten postkantoor. Het is een piloottestfase om via nieuwe kanalen, via meerdere kanalen, postproducten aan te bieden. De Post blijft dan ook op zoek naar een partner voor de uitbating van een PostPunt in Schepdaal zelf, zoals gepland was. Daar wordt effectief verder naar gezocht.

05.03 Michel Doomst (CD&V): Dank u, mevrouw de minister. Ik kijk uit naar de twee openingsmomenten. Wat Schepdaal betreft, is het blijkbaar nog wat zoeken.

Mag ik veronderstellen dat het inzake de E40 voor de volgende maand is? Men werkt daaraan door?

05.04 Minister Inge Vervotte: Het is voor de komende maanden. Wanneer precies...

05.05 Michel Doomst (CD&V): Voor de komende maanden? Goed, wij blijven attent. Dank u.

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

Le **président:** Mme Werbrouck étant souffrante, sa question n° 7726 est transformée en question écrite.

06 Question de M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la composition du comité de direction de La Poste" (n° 7730)

06 Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de samenstelling van het directiecomité van De Post" (nr. 7730)

06.01 François Bellot (MR): Madame la ministre, à la suite de la démission de M. Delvaux, directeur Mail & Parcels Operations, le CA de La Poste a, le 15 septembre dernier, "approuvé la nomination de M. Pierloot en tant que nouveau directeur Mail & Parcels Operations", pour reprendre les termes du communiqué précis de La Poste.

Cette nomination pose un problème important à mes yeux quant à la légalité de la composition du comité de direction ainsi constitué. En effet, il est désormais composé de 4 néerlandophones, à savoir MM. Michiels, Van Gerven, Vinckier et Pierloot auxquels il faudrait ajouter M. Somers, adjoint au comité de direction depuis septembre 2007, si j'en crois le rapport annuel de La Poste. Face à – ou à côté de – ces 4 néerlandophones ne siègent que deux francophones, MM. Meunier et Winand.

Cette répartition viole l'article 16 de la loi de mars 1991 sur les entreprises publiques qui prévoit - je cite - que "dans les entreprises publiques autonomes dont les tâches de service public couvrent l'ensemble du Royaume, le conseil d'administration et le comité de direction comptent autant de membres d'expression française que d'expression néerlandaise, éventuellement à l'exception respectivement du président du conseil d'administration et de l'administrateur délégué".

La Poste ayant des tâches de service public sur l'ensemble du territoire, elle se doit donc d'appliquer cet article de loi qui définit l'essentiel de ses règles de fonctionnement.

Bien sûr, quand on signale le problème aux diverses instances de La Poste, la réponse est que M. Pierloot est adjoint au comité de direction mais n'en fait pas partie et qu'un autre néerlandophone aurait également été sorti dudit comité de direction.

Madame la ministre, mes réactions face à cette explication tout de même boîteuse sont au nombre de deux.

Premièrement, le concept d'adjoint au comité de direction, pour inventif qu'il soit, n'est pas prévu par la loi de mars 1991 sur les entreprises publiques. En ce qui concerne M. Somers qui a ce statut depuis plus d'un an, il est présenté depuis lors sur le site internet de La Poste en tant que membre du comité de direction. Je peux vous fournir des copies d'écran faites la dernière semaine de septembre 2008. Ce statut est donc on ne peut plus ambigu. D'une part, on parle d'un adjoint et, d'autre part, on le présente officiellement comme membre du comité de direction.

Deuxièmement, nous présenter un tel montage consiste à vouloir contourner la loi en méconnaissant la bonne compréhension du fonctionnement des entreprises. Comment est-il possible de nous faire croire que le directeur de la "business unit" la plus importante de La Poste, qui compte près de la moitié du personnel et représente 75% des revenus, ne siège pas au comité de direction. Ce montage n'est destiné qu'à une chose: contourner l'obligation de parité linguistique du comité de direction.

Madame la ministre, la situation est grave car les entreprises publiques plus encore que les autres doivent non seulement respecter la loi mais ont également un devoir d'exemplarité en la matière, ce qui n'est pas le cas ici. C'est pourquoi j'aimerais que vous puissiez m'éclairer sur les éléments suivants.

Qui a défini le statut d'adjoint au comité de direction, alors que celui-ci n'est pas prévu par la loi? Étiez-vous au courant?

Deuxièmement, à votre connaissance, qui fait partie officiellement du comité de direction de La Poste et qui y est adjoint, et ce au regard des PV du comité de direction dont certains me sont parvenus? Qui a été sorti du comité de direction pour rétablir ce pseudo-équilibre linguistique? Quelle procédure a-t-on suivie et avec quelles compensations éventuelles? Pouvons-nous consulter les documents du CA actant cette éviction du comité de direction?

Si, comme moi et d'autres le pensons, la composition du comité de direction de La Poste viole la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques et économiques, et ce probablement depuis septembre 2007, quel est le statut juridique des actes qui ont été posés depuis lors? Madame la ministre, avez-vous l'intention d'exercer votre pouvoir via le commissaire du gouvernement pour faire respecter l'article 16 de la loi du 21 mars 1991?

06.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur Bellot, l'article 16 de la loi du 21 mars 1991 sur les entreprises publiques autonomes prévoit que, dans ces entreprises, dont les tâches de service public couvrent l'ensemble du royaume, le comité de direction compte autant de membres d'expression française que d'expression néerlandaise, à l'exception éventuelle de l'administrateur délégué.

Conformément à l'article 16 de la loi du 21 mars 1991, le conseil d'administration de La Poste, en sa réunion du 23 septembre 2008, a approuvé la composition suivante du comité de direction: l'administrateur délégué que vous connaissez, deux directeurs francophones responsables respectivement des divisions Finance & Accounting et Entreprise, et deux directeurs néerlandophones responsables respectivement des divisions H et R et Residential.

Le comité de direction ainsi constitué délibérera et prendra toutes les décisions qui doivent être prises par le comité de direction, en vertu de la loi du 21 mars 1991 et des statuts de la société: principalement proposer au conseil d'administration un plan d'entreprise et représenter la société dans le cadre de la négociation du contrat de gestion entre La Poste et l'État belge.

En conformité avec l'article 31 des statuts de La Poste, approuvé par l'arrêté royal du 13 décembre 2005, les délégations de pouvoir approuvées par le conseil d'administration de La Poste le 30 août 2006 prévoient que l'administrateur délégué soit chargé de la gestion journalière de la société et, en même temps, qu'il puisse

déléguer certains pouvoirs aux responsables de Mails & Parcels Operations, H et R, Entreprise, Residential, International, Center operations services, ICT et Finance & Accounting.

L'administrateur délégué peut inviter ces personnes à participer, comme dans chaque société qui respecte les principes de bonne gouvernance, aux discussions du comité de direction, lorsqu'il s'agit de la gestion de l'entreprise et des matières qui les concernent. Ces participants ne sont pas des membres du comité de direction, au sens de la loi du 21 mars 1991, ni d'ailleurs les autres cadres qui sont, de manière occasionnelle ou régulière, invités à être présents aux réunions du comité de direction.

06.03 François Bellot (MR): Madame la ministre, je dois avouer que votre réponse ne me convainc pas du tout, car les personnes qui exercent les fonctions de membre du comité de direction adjoint ont du pouvoir équivalent, même plus de pouvoir que les gens qui siègent au sein du comité de direction. Aussi, je conteste la composition actuelle du comité de direction de La Poste. Et je vous demande, en votre qualité de ministre, de simplement faire respecter la loi. Je ne mets pas en cause la compétence des personnes. Je demande le strict respect de la loi de 1991.

Dès l'instant où une personne est qualifiée de membre du comité de direction adjoint, mais gère plus de la moitié du personnel et 75% de l'activité postale, il est impossible de me faire croire que cette personne n'est jamais qu'un des collaborateurs internes à La Poste. Dans ce cas, qu'on lui attribue un autre titre, mais pas celui de "membre du comité de direction" ou "membre adjoint" et encore moins la faire participer aux réunions du comité de direction. On peut faire des simulacres de comité de direction. Un comité composé de sept membres prend des décisions. Ensuite, on fait sortir deux personnes et quatre ou cinq personnes procèdent au vote.

Madame la ministre, je sais que cela ne peut se faire d'un simple claquement de doigts, mais je vous demande que la loi de 1991 ne soit pas travestie par des décisions internes des comités de direction des entreprises publiques.

En cas de violation de cette loi et si des membres extérieurs peuvent prouver qu'il n'y a pas concordance avec la loi de 1991, quelle est la pertinence des décisions prises par ce comité de direction, qui serait illégalement composé?

Je me permets d'insister, madame la ministre sur la nécessité d'une application conforme et respectueuse de la loi, comme l'a voulue le législateur en 1991, ni plus ni moins!

06.04 Inge Vervotte, ministre: Nous avons un point de vue différent car, pour moi, la loi est respectée.

06.05 François Bellot (MR): Effectivement, nos points de vue diffèrent!

Je connais la manière dont cela fonctionne à l'intérieur: les pouvoirs sont identiques voire plus importants pour les adjoints que pour les membres effectifs. J'attire votre attention sur l'anomalie qui semble exister à ce niveau. Elle est peut-être circonstancielle et liée à la compétence des personnes qui devaient remplacer M. Delvaux. Il n'en demeure pas moins qu'il convient de trouver un nouvel équilibre qui serait peut-être de dire que le comité de direction ne soit plus composé de cinq personnes mais bien de sept ou huit personnes, avec un rééquilibrage du côté francophone. Je n'en demande pas plus mais je souhaite, en tant que membre effectif de cette commission, qu'on n'en fasse pas moins.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la fin programmée de la délivrance de titres de transport à destination de l'étranger dans la plupart des gares" (n° 7735)

07 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het plan om in de meeste stations niet langer vervoerbewijzen voor een buitenlandse bestemming te verkopen" (nr. 7735)

07.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, madame la ministre, ma question a été déposée le 2 octobre. Nous sommes aujourd'hui le 3 novembre. Entre-temps, une réforme est intervenue.

La restructuration des services de la SNCB a entraîné, depuis ce 1^{er} novembre, l'impossibilité pour les clients de se faire délivrer des billets de train à l'international dans la plupart des gares.

Les passagers qui habitent Braine-le-Comte et qui veulent se rendre à Lille sans prendre pour autant le Thalys sont obligés de se rendre à Bruxelles ou bien encore de prendre un billet pour Mons et ensuite se rendre à nouveau au guichet pour prendre un billet Mons-Lille. En cas de retard du train, cela risque d'être assez sportif!

Madame la ministre, je suis surpris qu'alors que la SNCB, notamment à votre initiative, parle toujours de mettre le client au centre de ses préoccupations, ce dernier soit une fois de plus victime d'une décision qui lui complique d'autant plus la vie que notre pays à la taille très réduite et aux nombreux voisins voit nombre de ses habitants régulièrement se rendre dans les pays limitrophes ou être visité par ses nombreux voisins.

Ma surprise est d'autant plus grande que plusieurs agents de la SNCB m'ont dit qu'il était en revanche possible pour quelque passager que ce soit, dans n'importe quelle gare française, d'acheter un billet Braine-le-Comte/La Louvière, par exemple. On m'a même raconté – mais sans doute s'agissait-il d'une blague – qu'à la gare de Pékin, on peut choisir entre Uccle Stalle et Uccle Calevoet! Je n'ai procédé à aucune vérification à ce sujet!

Madame la ministre, si l'entreprise au réseau ferré aussi dense et à l'organisation des mouvements ferroviaires aussi complexe que la SNCF peut assurer ce genre de service en liaison, qui plus est, avec notre système d'information et de délivrance de billets, pouvez-vous nous dire quels sont les arguments avancés par la SNCB pour mettre fin à ce service qu'elle assurait encore sans difficulté jusqu'il y a peu?

Sachez, en outre, que j'ai procédé personnellement à certaines vérifications depuis le 1^{er} novembre. Beaucoup d'agents au guichet n'étaient même pas informés de la mise en œuvre de cette réforme.

Pouvez-vous œuvrer pour que la politique commerciale de la SNCB ne se rétrécisse pas peu à peu comme une peau de chagrin à une heure où tous les responsables politiques – vous en êtes un exemple éloquent – agissent pour favoriser l'utilisation des transports en commun, quelles que soient la destination des usagers et la raison de leur déplacement?

Vous allez peut-être me dire que l'on peut réserver par téléphone mais la communication est payante, et il n'est pas possible de retirer le billet en billetterie automatisée qui ne délivre que des billets nationaux.

07.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, en 2007, la vente des produits internationaux de la SNCB dans les 104 gares représentait 65% de la vente globale de ces produits. Petit à petit, la vente par internet a acquis une part de marché plus importante. Les besoins de la clientèle changent et les transporteurs diversifient leur offre de plus en plus, ce qui complique la gamme des produits offerts.

La décision de supprimer la vente des produits internationaux dans une partie des gares a été motivée, d'une part, par la complexité de l'offre et, d'autre part, par la libéralisation au sein de l'Europe en 2010. Cela implique que la SNCB doit assurer son équilibre financier pour ses branches offre trains et distribution internationale avec ses recettes propres. Pour prendre la décision de supprimer la vente dans certaines gares, la SNCB a tenu compte du nombre de billets vendus par gare et de la situation géographique des gares.

Il sera donc mis fin à la vente internationale dans les petites gares où le chiffre d'affaires annuel ne dépassait pas 250.000 euros. Avec une commission de 10% versés par les transporteurs qui, d'ailleurs, sera largement réduite d'ici peu, cela laisse actuellement un revenu de 25.000 euros avec lesquels la SNCB parvient au maximum à assumer le salaire d'un demi (...). Il est donc particulièrement difficile d'être rentable. En effet, l'offre internationale est très fluctuante et nécessite une spécialisation de plus en plus poussée. Le consommateur est de mieux en mieux informé, notamment via internet ou d'autres distributeurs internationaux européens. Les vendeurs ne peuvent être en reste et doivent suivre un écolage approfondi. Cette formation est coûteuse.

La SNCB a donc choisi, pour sa distribution, une politique tournée vers l'avenir afin de répondre aux exigences toujours plus pointues du consommateur. Un nouveau site internet plus convivial sera lancé au printemps 2009 et des opérateurs supplémentaires rejoindront le call-center. Vis-à-vis de ses clients, la SNCB veut se montrer un interlocuteur fort et accessible. À l'avenir aussi, ils auront la garantie d'obtenir

auprès de nos différents canaux le meilleur prix pour leurs voyages internationaux.

En ce qui concerne le nombre de gares, "SNCB Voyageurs International" installera un réseau de vente constitué de 39 centres hautement professionnels, mais 69 gares de retrait resteront également à la disposition des voyageurs qui auront acheté leurs billets par internet ou au call-center. Dans ce cas, le client peut toujours aller chercher son billet dans une de ces gares. Cela implique que le client puisse toujours au moins retirer ses billets dans chacune des 104 gares actuelles disposant d'une vente de produits internationaux.

La SNCB a donc mis sur pied un modèle de distribution qui répond aux besoins de sa clientèle dans 31 – c'est-à-dire dans les gares dans lesquelles s'arrêtent des trains classiques transfrontaliers – des 69 gares de retrait. Il sera également possible d'acheter des billets pour des voyages transfrontaliers à condition que ceux-ci soient réalisés en train classique et non pas en train à grande vitesse comme le Thalys ou l'Eurostar.

Les 69 gares où la vente est supprimée mais dans lesquelles le client peut toujours aller chercher ses billets ne représentent qu'une part marginale, c'est-à-dire 5% des ventes internationales. À la gare de Braine-le-Comte sont vendus en moyenne 11 billets par jour. "SNCB Voyageurs International" a commencé à recueillir l'opinion des voyageurs et se réserve le droit, sur la base d'une évaluation permanente, de compenser certains manquements là où des raisons économiques pourront le justifier.

07.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse. Vous parlez d'un nouveau site internet plus convivial; je ne peux que m'en réjouir! C'est certainement positif pour l'avenir. Néanmoins, aujourd'hui, tout le monde ne dispose pas d'internet. En outre, je trouve dommage que l'on supprime l'ancien système avant que le nouveau site internet ne soit mis en place. On aurait peut-être dû attendre que celui-ci soit effectif avant de supprimer le système en place.

Par contre, j'ai été positivement surpris d'entendre que l'on pourra continuer à retirer des billets dans 69 gares même si on ne pourra plus en acheter. En effet, tous les agents de la SNCB que j'ai interrogés l'ignoraient. C'est déjà mieux que rien! Il serait dès lors nécessaire que la SNCB diffuse davantage cette possibilité auprès de ses propres agents et clients. Cela me semble important.

J'espère que, dans ce domaine comme dans d'autres, nous pourrions tirer des bilans réguliers. L'avantage de la SNCB réside dans le fait qu'elle est de plus en plus utilisée. Elle doit donc montrer tous ses charmes et possibilités à sa clientèle.

07.04 Inge Vervotte, ministre: Monsieur Flahaux, je suis naturellement d'accord avec ce que vous venez de dire. Toutefois, pour éviter tout malentendu, sachez qu'il est déjà possible de le faire pour l'instant via internet mais un nouveau site internet plus convivial sera créé.

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

08 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het station van Brecht" (nr. 7761)

08 Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare de Brecht" (n° 7761)

08.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, het is een beetje dramatisch dat ik hier in onze commissie al voor de tiende keer een vraag moet komen stellen over hetzelfde onderwerp. Het is echter nog dramatischer dat de NMBS er al meer dan tien keer in is geslaagd om de ingebruikname van het station Noorderkempen uit te stellen. Het is om moedeloos van te worden. De vorige keer antwoordde u op mijn vraag hierover dat het een onaangename soap begint te worden, een onaangename soap die stilaan meer en meer op een nachtmerrie begint te lijken. Het station is immers al twee jaar klaar en honderden potentiële reizigers zitten ongeduldig te wachten tot ze de dagelijkse files kunnen inruilen voor de trein. Ook het gemeentebestuur zit ondertussen met de handen in het haar. Het station kost hem handenvol geld, onder andere aan politiepatrouilles.

Dagelijks hangen burgers aan de lijn om te vragen naar de komst van de trein. Ongetwijfeld krijgt u daarover net als ik tientallen e-mails met de vraag wanneer die trein nu eindelijk zal rijden. De gemeente tracht dan antwoord te verkrijgen van de NMBS, maar krijgt enkel vage antwoorden. Ik heb hier bijvoorbeeld een brief

van Mark Descheemaeker aan de burgemeester waarin hij stelt dat het vrijwel uitgesloten lijkt dat de datum van oktober 2008 gehaald kan worden. Aan het slot van zijn brief schrijft hij: "De kans is groot dat de indienstname van het station Noorderkempen bij de lancering van het nieuwe treinaanbod in december 2008 zal kunnen gerealiseerd worden". Dat is een brief van begin september. Intussen is het echter begin november en ziet het er meer en meer naar uit dat ook december alweer niet zal gehaald worden, hoewel de definitieve beslissing pas aan het eind van deze maand zal vallen.

Ondertussen vernemen we dat Bombardier de NMBS zou beloofd hebben de software voor het ERTMS-systeem – het hele knelpunt is immers de homologatie van het nieuwe veiligheidssysteem – in orde te brengen in de eerste helft van 2009, zodanig dat er midden 2009 gereden zou kunnen worden.

Ook die berichten lijken echter ondertussen alweer achterhaald te zijn. Wij vernemen immers uit verschillende hoeken dat dat niet meer voor eind 2009 zou lukken en dat er sprake is van een ingebruikname in 2010. Dat is al meer dan drie jaar na de oorspronkelijk vooropgestelde ingebruikname van dat station. De geloofwaardigheid van de NMBS inzake het dossier is volgens mij compleet verloren. Naar verluidt bestaat binnen de NMBS-groep de neiging om alle verantwoordelijkheid hiervoor door te schuiven naar Bombardier Transportation. Er zouden ook procedures worden opgestart tegen die leverancier van het benodigde treinmaterieel. U kunt dat misschien straks verder toelichten.

Op zichzelf moeten de procedures en de verantwoordelijkheid natuurlijk allemaal uitgezocht worden. Wat ons echter vooral interesseert, is natuurlijk dat er een trein komt en dat de mensen uit die regio effectief de trein kunnen nemen die hun al zolang is beloofd.

Een volgend punt valt wat buiten de ingediende vraag, maar door de nieuwe informatie moet ik er toch toe komen. Ik wil nog eens verwijzen naar de piste die u zelf in februari van dit jaar hebt voorgesteld, namelijk het onderzoek dat zou gebeuren om de verbinding tijdelijk met een klassiek veiligheidssysteem, een klassiek seininrichtingssysteem, te kunnen bedienen.

Dat kon voorheen blijkbaar niet. Er werden veiligheidsredenen aangehaald om aan te geven waarom zulks niet zou kunnen. Veel mensen uit de omgeving van maar ook binnen de NMBS zelf hechten echter weinig geloof aan de bewering dat veiligheid op dat vlak een groot probleem is. Er is geen enkele overweg met slagbomen op de hele route tussen Brecht en Antwerpen. Een eenvoudig veiligheidssysteem lijkt op de route in kwestie toch voldoende garanties te moeten kunnen bieden om een veilige treinverbinding te kunnen realiseren.

Bovendien rijzen er toenemende bedenkingen bij de vraag of de NMBS het station Noorderkempen wel au sérieux neemt en of zij het station ginder destijds niet heeft moeten inplanten om de HSL aan de regio verkocht te krijgen. De bedenking is dat de NMBS nooit zelf in het bewuste station heeft geloofd en het station bijgevolg nog altijd niet ernstig neemt.

Er zijn dus heel wat vragen over het onderwerp te stellen. In essentie komt het echter gewoon op het volgende neer.

Wat is de stand van zaken?

Hoe staat het met de procedures tussen de NMBS en Bombardier?

Wanneer mogen wij vooral een trein op de route verwachten?

Worden alternatieve pistes opnieuw op de tafel gelegd, nu er sprake is van uitstel tot 2010?

Wanneer ik het over alternatieve pistes heb, heb ik het zowel over de bediening via het klassieke veiligheidssysteem als over het trachten te pakken te krijgen van een andere leverancier van treinmateriaal, die misschien wel sneller het benodigde materiaal kan leveren.

08.02 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, wij hebben hier al verschillende keren uiteenzettingen over het dossier gehad. Uiteraard is het, ook voor mij, een belangrijk punt. Spijtig genoeg hebben wij, behalve de punten waartoe ik nu zal komen, weinig mogelijkheden om enige verandering in het dossier teweeg te brengen.

U weet dat constructeur Bombardier verscheidene malen aan het op punt stellen van de seinuitrusting ERTMS werkt. ERTMS is nodig voor het verkeer van de locomotieven van het type TRAXX op de hogesnelheidslijn tussen Antwerpen en Brecht.

Bombardier heeft nu officieel aan de NMBS laten weten dat het onmogelijk voornoemde uitrusting op korte termijn zal kunnen leveren. Dat betekent natuurlijk dat, indien het de toestellen in kwestie niet kan leveren, het moeilijk is om op de route een trein te laten rijden. Een en ander zal ook de invoering van een commerciële dienst tussen Antwerpen en Noorderkempfen met verschillende maanden vertragen.

Er werden tussen mijzelf en de NMBS-groep al verschillende gesprekken over de kwestie gevoerd. Op basis van onze gesprekken zal de NMBS onderzoeken of zij vanwege het niet-nakomen van de contractuele bepalingen juridische stappen tegen Bombardier kan zetten. Er waren immers duidelijk contracten gesloten. Er was ook duidelijk afgesproken binnen welke termijn de toestellen moesten worden geleverd. Er moet nu worden onderzocht wat er inzake het niet-tijdig naleven van de contractuele bepalingen met betrekking tot de levering van de locomotieven van het type TRAXX kan gebeuren.

Woensdag heb ik opnieuw een vergadering met zowel Infrabel en de NMBS-holding als met de NMBS-groep om te bekijken hoe het nu verder moet, nadat Bombardier officieel heeft laten weten het bewuste type toestel niet op korte termijn te kunnen leveren.

Het blijft uiteraard mijn uitdrukkelijke wens om op de bewuste verbinding te kunnen rijden. Wat mij betreft, gebeurt dat liever gisteren dan morgen.

08.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. De geruchten die links en rechts opduiken, blijken te kloppen. Juridische stappen is een zaak. Het punt blijft natuurlijk hoe wij het probleem zullen oplossen. Ik neem dan ook aan dat er woensdag aan de vergadertafel wordt gekeken welke alternatieve pistes er kunnen worden gelanceerd om daar zo snel mogelijk een trein te krijgen, hetzij door de piste van het klassieke seininrichtingssysteem te herbekijken, hetzij via een andere leverancier. Het wordt heel moeilijk om in het dossier nog te hopen, maar wij zullen dat moeten blijven doen.

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

09 Questions jointes de

- **M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la réduction de 50% sur les abonnements scolaires à la SNCB" (n° 7769)**

- **M. Jean-Luc Crucke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la réduction de 50% sur les abonnements scolaires à la SNCB" (n° 7776)**

09 Samengevoegde vragen van

- **de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de korting van 50% op de NMBS-schoolabonnementen" (nr. 7769)**

- **de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de korting van 50% op de NMBS-schoolabonnementen" (nr. 7776)**

09.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, madame la ministre, je voulais vous interroger au sujet des abonnements scolaires de la SNCB et des abonnements combinés SNCB-TEC. Tant les TEC wallons que la STIB bruxelloise accorderont dorénavant une réduction de 50% du prix des abonnements scolaires pour les étudiants de plus de 12 ans, tous les jeunes de moins de 12 ans fréquentant un établissement scolaire voyageant gratuitement dans les bus des TEC et de la STIB, tout comme dans le métro. La réduction est accordée directement à l'achat de l'abonnement, à partir du 20 octobre pour les TEC et début 2009 pour la STIB. Ceux qui ont déjà acheté leur abonnement pourront se faire rembourser.

Le cas des bénéficiaires d'un abonnement combiné train+bus est un peu plus complexe et mérite des réponses spécifiques. C'est sur ce point que je me concentrerai aujourd'hui. Pour rappel, suite à la décision de la Région wallonne de calculer le prix de la part "bus" non plus au prix du kilomètre SNCB mais selon les zones parcourues, de nombreux détenteurs d'abonnements combinés ont vu le coût de ceux-ci augmenter fortement à partir du 1^{er} décembre 2007. Pour ceux qui disposaient d'un abonnement annuel et qui l'ont renouvelé au début de cette année scolaire, c'est tout récemment que la facture est arrivée, représentant parfois une augmentation de plus de cent pour cent par rapport à l'année précédente. Par exemple, un

abonnement Ohey–Gembloux, tous deux en province de Namur, coûtait 208,30 euros le 6 septembre 2007 et 476 euros le 22 octobre 2008.

C'est d'autant plus douloureux que d'après certains particuliers, les guichets de la SNCB émettant ces abonnements s'étaient montrés incapables de calculer le coût des abonnements lors de la demande de renouvellement, pour cause d'incompatibilité de logiciels. C'est seulement au moment de la réception de l'abonnement que la facture a été présentée.

Madame la ministre, dans la perspective de favoriser davantage encore l'usage des transports en commun et de permettre aux étudiants de se rendre à l'école en train, des mesures complémentaires doivent être adoptées, en particulier en faveur des détenteurs d'un abonnement combiné.

Pouvez-vous dès lors me dire si la SNCB envisage d'accorder de nouveaux avantages aux étudiants qui emprunteraient le train pour se rendre dans leur école, comme la gratuité pour les moins de 12 ans ou des réductions supérieures à celles déjà accordées aux plus de 12 ans? Des réponses particulières sont-elles à l'étude pour les étudiants détenteurs d'une carte combinée train+bus afin de compenser l'augmentation tarifaire intervenue après le 1^{er} décembre 2007 en raison de la modification du mode de calcul de la part "bus"? On peut même les payer pour prendre le bus, je suis d'accord!

Pour ce cas précis, a-t-on prévu une information? Pour quelle raison les guichetiers de la SNCB sont-ils incapables de renseigner les étudiants concernés sur le prix de l'abonnement au moment de sa demande? Étudie-t-on avec les TEC des solutions aux incompatibilités de logiciels évoquées pour l'instant, du moins à la gare d'Andenne–Seilles? Y a-t-il des contacts à cet effet entre la SNCB, les Communautés et les Régions? Dans l'affirmative, quel est leur état d'avancement? Enfin, dans l'hypothèse de nouvelles mesures de réduction tarifaire ou de gratuité, quand s'appliqueraient-elles? Un remboursement a posteriori est-il envisagé par la SNCB sur la base du modèle appliqué par les TEC et la STIB? Jusqu'à quel âge cette réduction serait-elle possible? Concernera-t-elle également les étudiants de l'enseignement supérieur?

09.02 Jean-Luc Crucke (MR): Madame la ministre, mon collègue Gilkinet a fixé le cadre, et je le rejoins sur ces questions puisqu'elles sont identiques en ce qui me concerne. Je vais également faire allusion à une déclaration du ministre Christian Dupont, ministre de l'Enseignement à la Communauté française, suite à la question posée le 8 octobre en commission de l'Enseignement par Mme Jamoulle du Parti Socialiste (pour l'histoire, c'est toujours intéressant de voir qu'une députée socialiste pose une question à un ministre socialiste). La réponse est intéressante. Toutefois, je ne crois que ce qu'on me dit réellement et je sais qu'à la SNCB les décisions ne se prennent pas à la Communauté française, elles se prennent ici. Pour ne pas trahir ce qui a été dit, le Belga fait référence à la déclaration du ministre qui a indiqué en commission (où on évoquait les TEC wallons et la STIB bruxelloise où 50% du prix des abonnements scolaires sont pris en charge par la Région) que des mesures similaires, en collaboration avec les chemins de fer, sont à l'étude. Il n'a pas été dit que ce serait dès maintenant, demain ou après-demain, mais "à l'étude".

C'est suffisamment interpellant pour poser la question. Parle-t-on des mêmes études? Y a-t-il un travail en cours entre le fédéral, les Communautés et les Régions à ce sujet? Ce dossier est-il bercé actuellement par un vent d'optimisme qui permettrait de dire que, rapidement, il aboutirait? Où nous en sommes dans ces négociations? Ont-elles un timing? Bref, peut-on faire la clarté car rien n'est aussi imprécis que ce genre de communication. Bien sûr, quand un socialiste pose une question à un autre socialiste, on comprend bien la raison d'une telle déclaration: faire croire qu'on amène quelque chose. Mais, oui ou non, est-on dans le bon bateau? Oui ou non y aura-t-il réduction de 50%? Oui ou non, les moyens existent-ils pour le faire? Si ces moyens sont là, quels sont-ils et quel est l'impact sur le budget de ce type de mesures?

09.03 Inge Vervotte, ministre: Comme signalé correctement, le ministre Dupont a annoncé une réduction de 50% du prix des abonnements scolaires des TEC et de la STIB. Cependant, cette réduction s'applique exclusivement aux élèves inscrits dans un établissement scolaire francophone qui dépend ou est agréé par la Communauté française. La SNCB est en pleine négociation avec le cabinet de M. Dupont dans le but d'accorder également cette réduction sur les cartes trains scolaires combinées qui englobent un forfait TEC ou STIB. La réduction serait donc également octroyée sur la partie régionale, de telle sorte qu'il n'y aurait plus de discrimination entre les différents points de vente (SNCB, TEC ou STIB).

Étant donné que ces discussions sont en cours, la SNCB ne peut diffuser d'autres informations concrètes à ce sujet pour l'instant.

À titre d'information, j'ajoute que les étudiants qui ont droit à une carte train scolaire ne paient que 20% du prix officiel d'une carte train trajet. Il n'est pas prévu de compenser l'augmentation tarifaire intervenue après le 1^{er} décembre 2007 étant donné que la modification du mode de calcul de la part bus n'incombe pas à la SNCB. Il s'agissait d'une modification imposée par la politique tarifaire des TEC. Le calcul de la part bus se fait sur base du nombre de zones concernées. À chaque demande de carte combinée, le nombre de zones doit être calculé sur base du trajet demandé, par exemple de la rue du domicile à la gare concernée. Le module de calcul des TEC est actuellement incompatible avec l'outil de vente de la SNCB. C'est la raison pour laquelle les vendeurs ne peuvent renseigner les clients au moment de la demande au guichet.

09.04 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je vous remercie pour les précisions que vous me donnez. Les réponses ne sont pas totalement de votre ressort, sauf peut-être pour ce qui concerne la compatibilité des logiciels. Je pense que la Région wallonne a pris une très mauvaise décision – et ma collègue Monika Dethier interpellera le ministre compétent –, le 1^{er} décembre 2007, en augmentant si fortement la part TEC des abonnements combinés. C'est un réel problème et cela constitue une discrimination pour les personnes qui prennent le bus et le train. Ils sont d'autant plus courageux de faire de longs trajets et ils sont discriminés négativement.

Je vous invite, dans le cadre des discussions entre la SNCB et les TEC, entre l'État fédéral et la Région wallonne, à insister sur le fait que les parlementaires vous poussent à trouver des solutions, même si ce n'est pas totalement de votre ressort, pour influencer le ministre Antoine afin qu'il revienne à des idées un peu plus intelligentes et à une approche un peu plus juste de ce type d'abonnements. Il y a là une discrimination inacceptable à nos yeux.

09.05 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, je voudrais remercier la ministre pour sa réponse. Elle confirme qu'il y a des négociations qui sont en cours entre la Communauté française et la SNCB.

Je trouve que la réponse que la SNCB vous a donnée est un peu courte. C'est le droit d'un parlementaire, et sans doute également d'un ministre, de pouvoir avoir les informations utiles. On vous dit qu'il y a effectivement des négociations mais qu'on ne peut rien dire de plus parce qu'on ne veut pas lâcher des informations. On ne se trouve quand même pas dans une négociation à ce point confidentielle qu'on va violer un secret de la SNCB en demandant le coût d'une telle mesure! Nous devrions pouvoir obtenir le coût d'application d'une telle mesure.

S'il y a des éléments confidentiels, je les respecte. Je ne demande pas les secrets de la confiance mais par contre, nous devons avoir les autres informations. Y a-t-il un schéma précis ou n'y a-t-il que des intentions, qu'elles viennent de la ministre ou de la SNCB? On connaît des négociations – et je ne parle pas de BHV – qui peuvent prendre des années.

Je vous demande, en tant que ministre de tutelle, d'exiger de la SNCB plus d'informations à donner aux parlementaires qui vous questionnent sur ce sujet. Il y a un très beau film français qui s'intitule "Faut pas prendre les enfants du bon Dieu pour des canards sauvages", alors qu'on ne nous prenne pas pour des idiots! Je veux bien passer mon temps à écrire à la SNCB pour avoir la réponse, je reviendrai ensuite vers vous et vous me direz qu'il n'est pas normal que la SNCB ne réponde pas.

Il faut aller plus loin. Votre responsabilité est d'avoir les bonnes informations et de nous les communiquer.

09.06 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, ce n'est pas une question de confidentialité. Je n'ai aucun problème à demander les informations et à vous les fournir.

09.07 Jean-Luc Crucke (MR): Madame la ministre, je vous remercie pour votre transparence et j'attends que ce dossier nous soit communiqué.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

10 Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les conditions de raccordement au réseau ferroviaire appliquées par Infrabel" (n° 7770)

10 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de voorwaarden die Infrabel stelt voor de aansluiting op het spoorwagennet" (nr. 7770)

10.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, madame la ministre, par sa mission de fourniture et d'entretien du réseau ferré en Belgique, Infrabel est amenée à appliquer des conditions au raccordement direct au réseau ferroviaire. Cela concerne pas mal d'entreprises et permet de réaliser de belles économies, en CO₂ aussi.

Il me revient que, depuis le 1^{er} juillet 2008, les entreprises qui souhaitent faire usage du rail pour le transport de leurs marchandises doivent répondre à une exigence d'infrastructure. En effet, il leur serait demandé de disposer d'une capacité d'accueil d'un train de 20 wagons pour pouvoir bénéficier d'un raccordement direct au réseau.

Cela pose des problèmes à un certain nombre d'entre elles. Je prendrai l'exemple de la carrière Gralex, située à Profondeville en province de Namur, qui ne dispose pas de telles infrastructures. Ladite société envisage dès lors - vous conviendrez avec moi que c'est très dommageable - le recours au transport par camion plutôt que par rail avec toutes les conséquences en matière de pollution, de consommation d'énergie fossile ou de sécurité que cela peut engendrer pour les riverains et les communes traversées par le charroi. C'est d'autant plus paradoxal, madame la ministre, que la matière transportée, du granulat, est destinée à des chantiers de la SNCB, notamment à la gare de Ronet, toute proche. Cette situation nous inquiète.

Madame la ministre, confirmez-vous l'information relative à l'infrastructure minimale demandée par Infrabel aux entreprises? Quelle est l'instance qui a, le cas échéant, pris cette décision? Qu'est-ce qui justifie cette option? Dans quel délai, la société compte-t-elle la mettre en œuvre?

Quel est le pourcentage de clients à disposer d'une telle infrastructure? Combien de clients seront-ils, selon leur infrastructure actuelle, exclus du réseau d'après cette disposition? Combien de tonnes/kilomètres parcourues annuellement seront exclues du réseau par cette disposition? Une évaluation des conséquences économiques, sociales, environnementales de cette mesure a-t-elle été réalisée? Quelle en est la conclusion?

N'y a-t-il pas lieu de surseoir à cette option considérant les conséquences économiques, environnementales ou sociales qu'elle pourrait entraîner pour les entreprises concernées et pour leur voisinage humain et naturel?

Dans l'attente, Infrabel peut-elle envisager de prolonger le délai actuellement accordé à l'entreprise Gralex et autres concernées quant à la mise en œuvre de sa nouvelle politique en la matière?

Des contacts ont-ils été pris entre la SNCB et les communes concernées afin d'endiguer les effets négatifs de cette mesure sur les entreprises ou les carrières riveraines en raison du charroi routier supplémentaire qui en découlerait?

10.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, cher collègue, Infrabel n'impose pas de disposer d'une capacité d'accueil d'un train de 20 wagons pour pouvoir bénéficier d'un raccordement direct au réseau. Il s'agit d'une condition pour une situation idéale, permettant la desserte avec des trains complets. Cette condition n'est d'ailleurs pas toujours réalisable compte tenu de la disposition des lieux.

Dans le cadre de l'étude menée par le ministre wallon de l'Équipement et des Transports pour le réaménagement de la RN 947 en bordure du site de Gralex, Infrabel a étudié, à la demande du client, la possibilité de créer un nouveau raccordement avec Gralex, orienté vers Namur au lieu d'Yvoir, pour permettre la réception de trains plus longs.

Après examen, en vue de limiter les coûts financiers pour les deux parties, il a été décidé, de commun accord avec le client, de ne pas réaliser le nouveau raccordement tout en laissant la possibilité de le réaliser dans le futur, et de supprimer le raccordement actuel, car les matériaux constitutifs de la liaison devraient être renouvelés à court terme.

10.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, les informations que je vous ai communiquées sont issues d'une réunion de concertation organisée au niveau communal entre l'entreprise et les riverains. Il me semble que l'entreprise a fait porter à Infrabel la responsabilité d'une option qui écologiquement, économiquement, en termes de sécurité était mauvaise.

Vous avez resitué le cadre. La situation est liée à la Région wallonne et à certains projets du MET. Même si

cette matière ne relève pas de votre responsabilité, je tiens à dire que cela ne me semble pas très correct qu'une entreprise fasse porter à Infrabel la responsabilité d'une situation.

Cela étant dit, j'ai été très étonné en entendant la fin de votre réponse. En effet, suivant mes informations, le quai de chargement était maintenu en état. Or à vous entendre – en tout cas, si j'ai bien compris – il est appelé à être démonté. Cela veut dire que, de facto, on ne pourra plus procéder à des chargements directs de trains à partir de la carrière Gralex de Pronfondewille, ce que je trouve particulièrement dommageable.

En déposant ma question, j'avais encore l'espoir qu'une solution à l'amiable pourrait être trouvée, qu'un accord aurait pu être trouvé au niveau technique et économique. En effet, à l'avenir, si aucune nouvelle décision n'est prise, de nombreux camions traverseront diverses communes en empruntant des routes qui ne sont pas spécialement adaptées à cet usage.

Madame la ministre je vous demande instamment de contacter Infrabel afin que cette dernière tente de trouver une solution afin de maintenir ce quai de chargement.

En outre, – je l'ai souligné dans ma question – la matière qui est transportée est en grande partie destinée aux chantiers de la SNCB.

Par conséquent, on se retrouve ici dans une forme d'ineptie à la fois économique et écologique. Des camions vont ainsi être chargés d'un charroi à destination de la gare de Ronet d'où celui-ci sera dispatché vers les différents chantiers de la SNCB, alors qu'aujourd'hui, ce sont des trains qui transportent cette marchandise. Permettez-moi de vous dire que je ne comprends plus rien.

En tant que service public et en tant que ministre de tutelle de la SNCB, vous avez des objectifs en termes de développement durable. Madame la ministre, je vous invite donc à tout mettre en œuvre pour trouver une solution plus acceptable que celle que vous venez de décrire. Je vous demande donc instamment d'alerter Infrabel et d'user de votre autorité de ministre de tutelle pour lui signaler que la solution avancée n'est pas bonne. Tel est en tout cas mon point de vue de mandataire de la province concernée.

10.04 Inge Vervotte, ministre: Je comprends votre inquiétude et je vais m'informer. En tout cas, un accord a été conclu entre Gralex et Infrabel. Cet accord est important pour les deux parties: en effet, des coûts financiers doivent être pris en charge par chacune d'entre elles. L'information en ma possession indique qu'un accord a été conclu entre les deux parties pour ne pas le faire. Je peux m'informer. Je crains que ce ne soit très difficile: un accord des deux est indispensable, ce qui implique un coût financier pour les deux parties, Gralex et Infrabel. Mais je comprends votre inquiétude.

10.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je prends acte de l'existence d'un accord. Je vous demande de prendre acte qu'il s'agit d'un mauvais accord, d'un très mauvais accord.

Si l'on maintient le statu quo, dès lors que la liaison ferroviaire a fonctionné de façon telle durant de nombreuses années, il n'y aura pas de coût supplémentaire. Dès lors, le statu quo me paraît parfaitement possible. Un coût supplémentaire interviendra si l'on modifie la configuration des quais; c'est ce qui a fait reculer Gralex. Par contre, en gardant la situation telle qu'elle existe actuellement et qu'elle a fonctionné des années durant, c'est tout à fait possible.

Une interaction apparaît à nouveau avec la Région wallonne et les projets du MET concernant la RN 947. Avec ma collègue Monika Dethier-Neuman, députée wallonne, nous interpellons le ministre compétent pour essayer de trouver une solution. Je répète quand même que je vous demande à vous, ministre de tutelle, d'alerter Infrabel sur cette situation et de lui signaler que cet accord d'entreprise est un mauvais accord, qui ne correspond pas à vos objectifs en matière de développement durable, de diminution de la charge routière au point de vue du nombre de camions. Paradoxalement, comme ce matériau est destiné à des chantiers de la SNCB, nous voguons en plein surréalisme... à la belge, en l'occurrence.

10.06 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, le seul élément que j'ajouterai, c'est que le statu quo n'est pas possible: les matériaux entreposés là doivent être renouvelés. Un nouveau contrat est donc nécessaire, ce qui rend les choses un peu plus difficiles. Il ne s'agit pas seulement d'utiliser des matériaux présents: ils ont besoin de renouvellement.

10.07 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): J'en prends acte, madame la ministre, mais je reviendrai vers vous

lors de la prochaine réunion de notre commission de l'Infrastructure. Je trouverais utile de réaliser une évaluation; je n'ai pas entendu de votre bouche qu'on ait évalué l'option d'une rénovation légère de ce qui existe, mais uniquement l'option nettement plus lourde qui, économiquement, fait reculer tant Infrabel que Gralex. La solution du statut quo avec de petits aménagements pourrait être utilisée.

Je vous reposerai cette question précise lors de notre prochaine commission de l'Infrastructure.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 Questions jointes de

- **M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accessibilité des bureaux de poste et des Points Poste" (n° 7771)**

- **M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accessibilité du bureau de poste de Heist-op-den-Berg" (n° 7852)**

11 Samengevoegde vragen van

- **de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toegankelijkheid van de postkantoren en de PostPunten" (nr. 7771)**

- **de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toegankelijkheid van het postkantoor in Heist-op-den-Berg" (nr. 7852)**

11.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, madame la ministre, ma question est d'un autre ordre qui concerne La Poste.

La Poste doit continuer à améliorer l'accessibilité de ses services et bâtiments aux personnes à mobilité réduite ou atteintes d'un handicap.

Mme la ministre peut-elle m'exposer les orientations qui guident la politique d'accessibilité de La Poste? Quelles sont les priorités à ce jour? Cette question n'est pas anodine, dès lors qu'il me revient qu'une étude aurait été lancée sur cette question via un marché public. J'ai pu découvrir les critères de ce marché public. Ceux-ci ne me satisfont pas entièrement, pas plus que les quelques associations représentatives des personnes moins valides.

Madame la ministre, pouvez-vous me confirmer cette information, à savoir l'existence de cette étude? Où en est la procédure? Quels seront les éléments explorés dans cette étude? Quel est le niveau d'accessibilité visé à l'issue de cette procédure? Les Points Poste seront-ils intégrés dans cette étude ou bien celle-ci ne concerne-t-elle que les bureaux? Comment La Poste exploitera-t-elle les informations ainsi récoltées? À quelle échéance? Des propositions de solution sont-elles attendues de la part des soumissionnaires? C'est une question importante! Si non, pourquoi? Si oui, dans quel délai doivent-elles être mises en œuvre?

Des associations spécialisées ont-elles été consultées en amont pour affiner les objectifs et cadrer les modalités de la recherche? Seront-elles associées en aval, par exemple via la mise en place d'un comité d'accompagnement qui pourrait suivre de près les options prises et valider leur opportunité et leur pertinence technique par rapport à l'enjeu de l'accessibilité?

Vous l'aurez compris, je crains que ce marché existant soit une demi-mesure. J'espère que vous pourrez me rassurer sur ce point.

11.02 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, (...) Ik zal proberen in het breder, algemeen belang te spreken.

De **voorzitter**: Gelieve in de micro te spreken.

11.03 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Blijkbaar zouden tegenwoordig ongeveer 45% van de postkantoren niet toegankelijk zijn voor personen met een rolstoel. De intentie bestond om tegen 2011 90% van de kantoren perfect toegankelijk te maken voor betrokkenen, zodat dus slechts 10% van de kantoren voor hen niet toegankelijk zouden zijn.

Het kantoor van Heist-op-den-Berg is onlangs verbouwd en eigenlijk is de toegankelijkheid veel slechter dan vroeger. Ik heb zelf persoonlijk kunnen vaststellen dat mensen met een rolwagen niet naar binnen kunnen,

dat de verschillende schotten van het ene naar het andere te hoog zijn en dat bijvoorbeeld zelfs de bel te hoog hangt, zodat de mensen er niet aan geraken. Anno 2008 vind ik het niet kunnen dat mensen op de stoep hun centen moeten krijgen, omdat ze niet binnen kunnen. Vandaar mijn vraag.

Was dat postkantoor opgenomen in het actieprogramma om toegankelijk gemaakt te worden? Of is dat nog een apart programma? Zo ja, wat is de timing?

Kan er een oplossing worden gezocht omtrent de toegankelijkheid, maar dan meer algemeen? Tot welke instantie moet men zich eigenlijk wenden bij De Post wanneer men deze euvels vaststelt? Het personeel zelf, dat zeer behulpzaam was, wist ook niet tot welke dienst men zich moest wenden om een concrete oplossing naar voren te brengen. Tot daar mijn korte vraag.

11.04 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, de façon globale, le plan stratégique de La Poste prévoit de réaliser des travaux d'infrastructure de nature structurelle, c'est-à-dire une rénovation importante, dans une vingtaine de bureaux par an d'ici à 2011.

L'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite est incluse dans tous ces dossiers. De plus, dans le cadre du programme de mise en conformité de l'accessibilité des bureaux qui ne subissent pas de rénovation importante, des travaux seront réalisés spécifiquement pour rendre une quarantaine de bureaux de poste plus accessibles chaque année.

L'ensemble des mesures prévues dans le plan à cinq ans de La Poste doit ramener les proportions des lieux inaccessibles ou difficilement accessibles d'environ 45% en 2007 à 10% en 2011.

Le lancement d'un audit sur l'accessibilité des bureaux de poste a été décidé en septembre. L'analyse des offres vient d'être réalisée et le bon de commande va être envoyé pour la réalisation de cet audit début 2009.

L'audit consiste en la vérification de la possibilité pour les moins valides d'entrer dans la salle publique du bureau de poste. Trois éléments seront analysés dans chaque bâtiment: la présence ou non d'un parking pour les moins valides, la présence ou non de marches ou d'une rampe à l'entrée du bureau et leur mesurage, la largeur et la facilité d'ouverture des portes d'entrée du bureau et leur mesurage.

Les Points Poste ne font pas partie de cet audit.

Les informations récoltées serviront de base à la définition des demandes de faisabilité afin de réaliser les travaux d'accessibilité quand cela est techniquement possible. Des propositions de solution n'ont pas été demandées aux soumissionnaires car il s'agit uniquement d'un état des lieux par rapport à la législation existante dans les trois Régions.

L'association GAMAH a été consultée durant le premier semestre 2008 afin de réaliser un audit-test sur douze bâtiments. Sur la base de cet audit-test, La Poste a défini les éléments à analyser pour l'audit 2009.

Il n'est pas prévu d'associer des associations spécialisées en aval via la mise en place d'un comité d'accompagnement. En effet, La Poste fera réaliser les travaux en respectant la législation en vigueur dans les trois Régions.

Wat de specifieke vraag van de heer Geerts betreft met betrekking tot het kantoor van Heist-op-den-Berg, kan ik het volgende zeggen.

De renovatiewerken in Heist-op-den-Berg hebben niets veranderd aan de toegankelijkheid van het postkantoor. Dit kantoor heeft een verwijderbare helling die elke ochtend voor de ingang moet worden aangebracht, en dit om veiligheidsredenen. Ze moet elke avond worden weggehaald omdat ze 's nachts niet zichtbaar is en een risico op valpartijen inhoudt. Dat is de verplichting die aan De Post werd opgelegd.

De toegankelijkheid moet worden gegarandeerd en dit gebeurt dankzij een helling die elke ochtend moet worden geplaatst en elke avond verwijderd om valpartijen 's nachts te vermijden.

Het kantoorpersoneel werd eraan herinnerd dat men niet mag vergeten die helling te plaatsen. Het kantoor van Heist-op-den-Berg is opgenomen in het programma toegankelijkheid 2009 om dit probleem voor eens en altijd te verhelpen.

Klanten kunnen problemen melden bij de klantendienst. Wanneer het personeel vragen heeft over kantoren, kunnen zij dat melden via de zonemanager of rechtstreeks bij de dienst maintenance.

11.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, votre réponse confirme un peu mes craintes par rapport à la réelle volonté de faire les choses à fond ou seulement une demi-mesure.

En politique comme dans la vie publique, il faut dire les choses telles qu'elles sont. Si on prétend faire du développement durable, il faut y aller à 150%. Si on déclare privilégier l'accessibilité, il faut tout prendre en compte. Les associations ont une expertise incontournable en la matière. J'ai noté les trois critères que vous allez prendre en compte: l'existence d'un parking, l'existence d'une rampe et la largeur des portes. Seulement, des critères d'accessibilité, il y en a bien plus. Que fait-on pour les malvoyants? Quelle est la signalisation visuelle? Quelle est la hauteur des guichets? Y a-t-il des sanitaires adaptés? Et que sais-je encore?

Je m'étonne moi aussi de la situation: 40% de bureaux de poste non accessibles. C'est un héritage, j'en conviens, mais c'est énorme. Je constate qu'un effort est fait, ce qui est mieux que le contraire. Je note qu'il y aura encore 10% de bureaux de poste non accessibles en 2011. Je m'inquiète de savoir si ceux dont vous déclarez qu'ils seront accessibles le seront réellement et complètement.

Ce n'est qu'une première étape. Que vous ayez déjà travaillé avec des associations ne correspond pas à mes informations, j'en suis étonné positivement. Je vous encourage à mettre en place un comité d'accompagnement avec des représentants des associations de toutes les Régions, qui sont demandeuses. Il y en a de diverses obédiences. Elles sont riches d'une expérience et pourront vous guider. Plutôt que faire les choses à moitié, elles pourront aider La Poste à travailler à cent pour cent en faveur de l'accessibilité des bureaux.

En conclusion, je regrette que cette étude n'intègre pas les Points Poste. Vous me direz qu'ils sont en général plus accessibles car plus récents que les bureaux de poste. Je fais les questions et les réponses! Mais pour moi, ce sont des lieux de service public, comme les bureaux de poste et ils méritent la même attention en matière d'accessibilité. Cela devrait figurer dans le cahier des charges des Points Poste qui signent un contrat avec La Poste. L'accessibilité me semble un point essentiel et une question de respect. Il reste encore pas mal de travail à accomplir en la matière.

11.06 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Mevrouw de minister, ik ken de initiatieven van De Post wel om de kantoren toegankelijker te maken. Dat is niet de kern van de discussie.

Elke gemeente heeft ook een lokale raad voor personen met een handicap. Ik meen dat er een wisselwerking tussen beide moet zijn om de effectiviteit te evalueren. Ik neem als voorbeeld Heist-op-den-Berg, waar een bel werd aangebracht. De knop van die bel is jammer genoeg iets te hoog bevestigd voor iemand die in een rolstoel zit. Er worden dus wel goede initiatieven genomen, maar die worden in de praktijk niet altijd haalbaar uitgewerkt.

Tot slot vroeg ik concreet naar de verwijderbare helling. Die vraag heb ik gesteld op 14 oktober. Ik zal het antwoord doorgeven, want op die datum was er geen helling te vinden in heel het kantoor en wist niemand waar ze was.

11.07 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, ik kan nog antwoorden dat dit voor de PostPunten wel degelijk in het lastenboek is opgenomen.

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

12 Question de M. Jean-Luc Crucke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la mise en cause de La Poste par la Banque Degroof concernant la falsification des ordres de paiement" (n° 7785)

12 Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aantijgingen van de Bank Degroof aan het adres van De Post betreffende de vervalsing van betalingsopdrachten" (nr. 7785)

12.01 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, madame la ministre, je tiens surtout à évoquer avec vous une circulaire envoyée par la banque Degroof à l'ensemble de ses clients et qui vise nommément La Poste quant à une "augmentation sensible des fraudes dues à la falsification d'ordres de paiement." La banque elle-même conseillait à ses clients de ne plus procéder à ce type de paiement et, en d'autres termes, de ne plus recourir aux services qu'offre La Poste en la matière.

Madame la ministre, avez-vous pris connaissance de cette circulaire de la banque Degroof? Peut-on réellement parler de falsification significative? Dans l'affirmative, on peut évidemment penser que le problème est alarmant. N'y avait-t-il pas suffisamment de contrôles pour pouvoir y faire face? Quels sont-ils? Peut-on considérer qu'ils sont fiables, alors qu'une banque dénonce un tel procédé?

Madame la ministre, il est important que vous réagissiez. Soit les faits sont exacts et des mesures doivent être prises. Lesquelles comptez-vous prendre? Soit, ces faits ne sont pas avérés ou pas tout à fait exacts. Il est dans ce cas important de remettre les pendules à l'heure. La banque Degroof doit alors être avertie que le message adressé à sa clientèle est erroné et même, dans ce cas-là, insultant à l'égard de La Poste?

12.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, monsieur Crucke, La Poste a pris connaissance via les médias du fait que la banque Degroof refuse les ordres de virement qui lui sont transmis par ses clients via La Poste, à la suite de falsifications qui se seraient produites dans le réseau de La Poste. Ce phénomène s'est limité à quelques cas ponctuels recensés voici quelques mois. En 2005, quelques collaborateurs de La Poste soupçonnés d'indélicatesse ont été licenciés. La Poste a pris plusieurs mesures de contrôle interne à ce sujet. Une généralisation à partir de ces quelques cas exceptionnels me semble inappropriée.

La Poste assure également les contrôles des virements tirés sur les comptes de ses propres clients, à l'instar de tout établissement bancaire. Les excellents résultats issus de ces contrôles ont permis à La Poste de réduire à un nombre fortement limité les tentatives de fraude par virement papier ainsi que les montants détournés à cette occasion.

Les modalités de ces mesures de contrôle sont évidemment strictement confidentielles. Elles comprennent, par exemple, l'utilisation de listes de contrôles ou le placement de caméras dans les lieux sécurisés.

12.03 Jean-Luc Crucke (MR): Je remercie la ministre pour sa réponse. Le mode de communication, à savoir via la presse, apparaît délicat. La presse ne fait que son travail; elle communique les informations qu'on lui donne. Toutefois, le fait que vous confirmiez ici que La Poste n'ait pas été informée par la banque Degroof et que cette dernière ait publiquement dénoncé des agissements pose à mon sens problème.

Madame la ministre, vous parlez bien de quelques cas. Or, une circulaire a été envoyée à tous les clients de la banque Degroof. À partir du moment où vous avez la confirmation qu'il ne s'agit bien que de quelques cas – ce qui est toujours regrettable, bien évidemment – et que, comme vous l'avez précisé, il ne s'agit pas d'un phénomène généralisé, il me semble utile que vous preniez langue avec la banque Degroof, de manière à ce que l'information communiquée à la clientèle soit corrigée. Dans le cas contraire, c'est le service postal qui subira de manière générale les irrégularités commises par quelques-uns. Pour ma part, je ne connais pas de service parfait que ce soit à La Poste ou ailleurs. Des problèmes peuvent toujours se poser et je n'apprécie pas qu'on tente de noircir tout un service, alors que seuls quelques cas se sont produits. Je vous demande dès lors d'être assez ferme à l'égard de la banque Degroof en la matière.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Questions et interpellation jointes de

- Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le fonctionnement du Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB" (n° 7790)
- M. Jan Mortelmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le fonctionnement du Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB" (n° 175)
- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le manque de moyens et la nature des missions du Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB" (n° 8107)
- M. Jan Mortelmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le fonctionnement du Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB" (n° 8152)

13 Samengevoegde vragen en interpellatie van

- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de werking van het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS" (nr. 7790)
- de heer Jan Mortelmans tot de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de werking van het Comité van de Gebruikers bij de NMBS" (nr. 175)
- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de te beperkte middelen van het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS en de aard van de opdrachten die aan dat Comité worden toegewezen" (nr. 8107)
- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de werking van het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS" (nr. 8152)

13.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, madame la ministre, nous avons tous été interpellés par le courrier du 4 octobre 2008 émanant du Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB dans lequel il attire notre attention sur le manque de moyens mis à sa disposition et sur l'article 36 du nouveau contrat de gestion dont il ressort que son rôle sera dorénavant réduit à un bureau d'enquête sur la satisfaction des voyageurs.

Nous avons eu l'occasion d'entendre M. Janssens qui est toujours le président du Comité consultatif des usagers. Lors de son audition, il a confirmé le manque de moyens mis à disposition du Comité. Il a également confirmé que sur les 250 avis remis, peu ont fait l'objet d'un suivi, que la SNCB ne le consulte jamais avant de prendre une décision importante en matière de tarifs et d'horaires, par exemple. Il nous a également parlé d'un courrier du Holding dans lequel est mis en évidence le manque de professionnalisme du Comité consultatif des usagers. Lors de ces auditions, votre cabinet n'était pas représenté mais étaient présents des représentants de M. Schouppe.

Nous voudrions connaître votre position quant au rôle et aux moyens de ce fameux comité et avoir votre avis sur la mise en œuvre de l'article 36 selon lequel – je le rappelle – une proposition vous serait faite le 30 juin 2008 en vue de définir clairement le rôle du Comité et les moyens dont il dispose.

13.02 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mevrouw de minister, tijdens de hoorzitting met de voorzitter van het Raadgevend Comité van de Gebruikers van de NMBS bleek dat dit comité op zijn zachtst gezegd op apegapen ligt. Dat heeft bijna alles te maken met het complete gebrek aan middelen en de weinig behulpzame houding van de NMBS Holding zelf.

De voorzitter, de heer Janssens, schetste een zestal fundamentele problemen. Ik vat ze bondig samen.

Ten eerste, een belangrijke opdracht van het comité bestaat erin adviezen uit te brengen, vooral op vraag van de NMBS. Dat gebeurt echter bijzonder weinig, en daarom is het comité zelf begonnen met het formuleren van adviezen, wat niet in goede aarde lijkt te vallen bij de NMBS.

Ten tweede, voor de uitvoering van de opdrachten zijn er niet genoeg middelen. Het ontbreekt bijvoorbeeld aan een deskundige professionele ploeg researchers.

Ten derde, het comité, dat wettelijk is vastgelegd, wordt volledig gerund op vrijwillige en onbezoldigde basis.

Ten vierde, er is geen enkele vorm van feedback met de voorgedijminister. U was trouwens – zoals mevrouw De Bue al vertelde – niet vertegenwoordigd op die hoorzitting.

Ten vijfde, ook met de NMBS Groep is er volgens het comité geen of nauwelijks feedback. Daarbovenop stelt het comité ernstige vragen over artikel 36 van het beheerscontract van de Holding over de contacten met het Raadgevend Comité van de Gebruikers. Er is namelijk kritiek op het feit dat die bepalingen over het Raadgevend Comité niet vooraf werden besproken met het Raadgevend Comité zelf.

Ten zesde, het comité is verontwaardigd over de dreiging die vervat zit in artikel 36. Volgens het comité legt de NMBS blijkbaar zelf de spelregels op waaraan het Raadgevend Comité van de Gebruikers moet voldoen, terwijl het net dit comité is dat in alle onafhankelijkheid zou moeten kunnen oordelen over de NMBS.

Het comité zal nog nauwelijks tijd hebben om adviezen te verstrekken, omdat het betrokken zou moeten worden bij de kwaliteitsopvolging en de tevredenheidsenquêtes. Met andere woorden, deze methode wordt gebruikt in plaats van de adviesverlening wat het comité nu doet.

Mevrouw de minister, ik meen dat niemand mij zal tegenspreken wanneer ik zeg dat wij als parlementsleden wat verrast waren over de situatie bij het comité. Wij maakten allemaal, meen ik, vrij gretig gebruik van de vele adviezen die wij van het comité kregen. Behalve dan de jongste maanden, toen dat wat was stilgevallen. Wij waren verrast en wij waren niet op de hoogte van de problemen.

Het zou bijzonder jammer zijn, meen ik, als het comité zou stilvallen. Ik meen dat er snel en efficiënt moet worden opgetreden, mevrouw de minister, en dat de problemen moeten worden geremedieerd waarmee het comité te kampen heeft. Ik wil dan ook van u vernemen, mevrouw de minister, welke maatregelen u getroffen hebt opdat het comité opnieuw op de juiste sporen wordt gezet. Ik dank u bij voorbaat voor uw antwoord

13.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Je me joins à mes collègues, Mme la ministre, pour relayer ces revendications – qui me paraissent très légitimes – exprimées par le président du Comité consultatif des usagers. J'ai lu une série d'avis de ce comité en début d'année et que la commission a transmis aux membres, et je peux confirmer mon impression de qualité du travail réalisé. M. Janssens nous a fait part de plusieurs griefs. D'une part, la SNCB ne demande presque jamais l'avis du Comité qui donne donc des avis d'initiative. La SNCB n'informe pas à temps, ou pas du tout, le Comité sur d'importantes décisions concernant ses services, les tarifications, les horaires, etc. Les avis du Comité sont donnés après la décision, ce qui les rend obsolètes et inutiles. Le président s'est aussi plaint du manque de moyens dont dispose le Comité, qui repose quasi essentiellement sur du bénévolat, alors qu'il lui faudrait quelques personnes disposant d'une bonne expertise pour bien exercer ces missions. Enfin, il craint une mauvaise interprétation de l'article 36 du contrat de gestion qui confère au Comité une mission de suivi des enquêtes de satisfaction menées par Ipsos. D'après le président, l'indépendance du Comité serait en jeu.

Vous avez bien compris la différence entre ce que peut apporter le comité des usagers par rapport à un lieu de concertation technique. Il est là pour refléter le vécu des utilisateurs de services, et la large représentativité des organisations présentes dans ce comité devrait garantir la qualité et la représentativité de ses avis. Nous sommes éloignés du client global, abstrait, issu des différentes enquêtes menées par la SNCB. Les deux démarches sont tout à fait différentes mais complémentaires. Je trouverais très dommage que le président démissionne et que ce comité ne fonctionne plus, que l'absentéisme des membres continue. Il faut une solution structurelle pour la survie de ce comité.

Comptez-vous intervenir dans cette question? Comptez-vous tenir compte de ces demandes? Dans quelle mesure allez-vous garantir la survie du Comité, ses moyens et son indépendance? Il faut réfléchir au lieu auquel il doit être rattaché car, actuellement, cela ne va visiblement plus.

13.04 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, un protocole a été signé entre la SNCB et le Comité en 1996. Depuis lors, le SPF Mobilité a accordé une indemnité pour les membres du bureau exécutif, à savoir le président, le vice-président et les deux vice-présidents adjoints et le détachement à mi-temps d'un agent du groupe SNCB pour aider le Comité dans la rédaction de ses avis. Un budget leur est attribué par la SNCB Holding pour l'impression, par exemple, du rapport annuel.

Mijnheer de voorzitter, ik heb hier een aantal bepalingen die in die overeenkomst van 1996 zijn opgenomen. Ik stel voor om die hier niet allemaal op te sommen. Ze kunnen misschien wel in het verslag worden opgenomen. In de hoorzitting zelf zal waarschijnlijk ook aan bod zijn gekomen wat in het protocol is opgenomen.

Dans les nouveaux contrats de gestion 2008-2012, conclus entre l'État et chacune des trois sociétés du groupe SNCB, il est demandé d'accorder beaucoup d'attention et de soin à la qualité du service offert. Nous considérons ce facteur important. Au cours des discussions que nous avons eues, nous avons remarqué l'existence de problèmes en la matière.

Dans ce cadre, chaque société est responsable de la qualité des services qu'elle délivre ainsi que des mesurages de la qualité en rapport avec ses propres missions. Tous les aspects qualitatifs sont mesurés sur la base de critères objectifs et subjectifs. L'article 36 du contrat de gestion État-SNCB Holding reprend notamment le texte suivant: "La SNCB Holding présentera au ministre des Entreprises publiques, au plus tard pour le 30 juin 2008, une proposition de révision du mode de fonctionnement de ce comité ainsi que des relations à entretenir avec le groupe SNCB. Cette proposition devra associer plus fortement le CCU au suivi de la qualité et des enquêtes de satisfaction menées auprès de la clientèle". Cette question ayant été

soulevée, nous l'avons incluse dans le contrat de gestion.

J'attendais cette proposition de la SNCB Holding avant de chercher, sur la base de différentes propositions reçues du CCU, de la SNCB Holding et du SPF Mobilité et Transport, une solution structurelle pour les divers problèmes qui se posent, une solution, évidemment, qui empêche que l'indépendance et la crédibilité soient compromises.

Malheureusement, après plusieurs rappels, je n'ai reçu la proposition de la SNCB Holding que le 21 octobre 2008, alors que le contrat de gestion mentionnait juin 2008. Nous avons adressé plusieurs lettres et pris contact à maintes reprises avec la SNCB Holding avant de recevoir une réponse le 21 octobre dernier.

Ladite proposition a été modifiée une première fois à la suite d'une première concertation entre les trois CEO. Cette version remaniée m'a été communiquée le 23 octobre 2008. À présent, je dispose de la proposition officielle du groupe SNCB.

In grote lijnen komt het voorstel erop neer dat het Raadgevend Comité veel intensiever bij de kwaliteitsopvolging binnen de NMBS-groep betrokken zal worden, zoals ook gevraagd in het beheerscontract.

Misschien moet daar toch wel aan toegevoegd worden – dat heb ik ook gemerkt tijdens de gesprekken die we daarover voerden met de verschillende partners in dezen – dat er een algemene ontevredenheid bestaat, waar ik geen oorzaken bij kan plaatsen omdat ik er geen studies over heb en omdat er ook geen onderzoek of iets dergelijks naar is gebeurd. Wel zie ik in de rapporten van opvolging dat in de periode van 2006 tot 2008 de gemiddelde aanwezigheid van die vergadering in de plenaire vergadering op 42% ligt. Dat maakt natuurlijk, op momenten dat erover wordt gediscussieerd, dat de NMBS vragen stelt bij de representativiteit. Het een werkt het ander ook in de hand. Zo krijgen we een disfunctioneren in het algemeen, wetende dat bijvoorbeeld toch wel een aantal belangrijke spelers, zoals Test-Aankoop of de Vlaamse Jeugdraad, officieel hun ontslag hebben aangeboden bij dat comité. Zij willen daar geen deel meer van uitmaken en hebben daarom hun ontslag gegeven in dat comité. Wij vragen ons samen met de NMBS-groep af hoe we tot structurele oplossingen kunnen komen, want op deze manier werkt het niet goed. De problemen zijn misschien toch wel groter dan oorspronkelijk gedacht.

Het Raadgevend Comité kan hierbij, via zijn adviesrol, een belangrijke rol spelen in het kwaliteitsbeheer. Dat is ook de opdracht die we hebben meegegeven en die opgenomen is in de beheersovereenkomst. Het spreekt voor zich dat het voorliggend voorstel zowel in het Raadgevend Comité zelf alsook in de holding, maar ook met de FOD Mobiliteit en Vervoer – de FOD Mobiliteit en Vervoer is verantwoordelijk voor het budget, niet de NMBS – overlegd moet worden. Dat zou moeten uitmonden in een structurele oplossing. De onafhankelijkheid van dat comité is belangrijk – dat zal ik altijd mee blijven onderstrepen, ook vanuit mijn bevoegdheid –, net als, daarnaast, uiteraard de geloofwaardigheid, want het is dringend nodig dat de geloofwaardigheid van het comité ook opgekrikt wordt.

Ik hecht ook veel belang aan de onafhankelijkheid en de goede werking. Daarom zal ik samen met de verschillende actoren tevens zoeken naar een manier om de werking van het comité terug te dynamiseren.

J'ai commencé à rechercher une solution structurelle et j'espère terminer cette étude dans les semaines à venir. Ce dossier est donc suivi de très près.

Nous avons maintenant une proposition formelle du groupe SNCB. Cette proposition sert de base de communication et de discussion avec le Comité et le SPF.

13.05 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, je remercie Mme la ministre pour les compléments d'information qui nous sont donnés aujourd'hui.

En termes de composition, on a saisi qu'il y avait un malaise. M. Janssens lui-même déplorait le fait que, par exemple, les personnes qui devaient représenter le monde handicapé n'étaient plus venues aux réunions depuis 5 ans. On vient de parler de l'accessibilité des services publics pour les personnes handicapées. Selon moi, il n'est pas normal que certaines associations n'assistent plus aux réunions et ne soient pas représentées. Il faut en effet réfléchir à des solutions.

J'attire l'attention sur le fait que nous avons auditionné M. Janssens le 22 octobre. Cela aura peut-être permis de remettre certaines choses au point.

Il est important de pouvoir associer le Comité consultatif aux missions qui lui seront dévolues. Comme l'ont dit mes précédents collègues, il est vrai que cela a souvent servi de travail aux parlementaires et leurs avis sont importants et relaient des situations vécues sur le terrain. Nous serons attentifs à ce que la proposition qui vous est faite garantisse l'objectif que vous définissez, à savoir l'indépendance. Je suppose que nous aurons l'occasion d'y revenir prochainement lorsque vous aurez eu le "feed-back" du Comité consultatif.

13.06 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord, al heb ik enkele bedenkingen.

Ik vrees dat het artikel 36, zoals het in het beheerscontract is opgenomen, er in de praktijk zal op neerkomen dat het comité monddood wordt gemaakt. Het is maar de vraag of wat artikel 36 bepaalt, eigenlijk wel de taak van het comité is. Ik heb mijn vragen daarbij.

Als u het hebt over de aanwezigheden - of moet ik zeggen afwezigheden? -, tijdens vergaderingen, hebt u natuurlijk meer dan gelijk. Dat bewijst precies dat de vicieuze cirkel die is ontstaan, moet worden doorbroken. Wij moeten inderdaad voor ogen houden dat de onafhankelijkheid wordt gegarandeerd.

Tot slot, ik verneem van u dat u naar een structurele oplossing zoekt. Dat verheugt ons. Ik vrees immers dat als niet vlug wordt ingegrepen en als geen overleg wordt gestart, het comité binnenkort zal ophouden te bestaan. Dat is misschien iets wat de NMBS goed uitkomt, maar dat is slecht voor de reizigers en voor onze parlementaire controle.

Er moet van een aantal zaken werk worden gemaakt. De nodige middelen moeten er zijn opdat het Raadgevend Comité van de Gebruikers in alle onafhankelijkheid zijn taken kan vervullen. Voorts moet een overleg met alle betrokken actoren worden georganiseerd, waarbij onder meer het artikel 36 van het beheerscontract wordt herzien.

In die zin dien ik een motie van aanbeveling in, mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister. Ik vind het bijzonder jammer dat er al een gewone motie is ingediend. In de tekst die ik net voorlas, kan immers iedereen zich vinden. De minister zegt een aantal hoopgevende zaken, maar het zou niet slecht zijn mocht het Parlement de minister ondersteunen in de actie die ze zal ondernemen.

Mevrouw de minister, ik kom hier zeker op terug, want ik vind dit een belangrijke zaak. Ik zal u hierover wellicht maandelijks ondervragen.

13.07 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, sur la question de l'absentéisme, vous m'avez parlé de 42% de présence. C'est un cercle vicieux parce que les gens ont été découragés du fait qu'il n'y avait pas de demande de la SNCB et qu'ils n'étaient pas informés des décisions de la SNCB. Comme il n'y avait pas de moyens d'action réels, ils ont démissionné. Je sais qu'Inter-Environnement Wallonie n'y va plus non plus car elle n'a pas les moyens de suivre ces dossiers et ressent l'inutilité du travail réalisé.

Je pense qu'on ne peut pas en vouloir aux membres du Comité. Mais cela n'empêche pas de réfléchir à un autre type de représentativité et de voir comment impliquer des personnes de terrain pour représenter les usagers de façon très concrète. Comme des comités d'usagers s'expriment de plus en plus souvent, on pourrait, progressivement, les intégrer dans ce comité, à côté des organisations plus traditionnelles.

Afin d'être sûrs que vos intentions de soutien qualitatif à ce comité soient réelles, je pense qu'il faudrait modifier l'article 36 car, visiblement, il ne convient pas du tout au Comité et le coince dans des missions plus quantitatives que qualitatives. Tel que ce comité est organisé actuellement, ses missions ne sont pas satisfaisantes et ne garantissent pas son indépendance.

Il faudrait instaurer des procédures dans lesquelles le Comité devrait être automatiquement et obligatoirement consulté avant la prise de décision et non pas après. Pour les dossiers importants, la SNCB doit avoir l'avis du Comité avant sa décision, cela paraît élémentaire.

Enfin, on pourrait aussi loger le Comité ailleurs qu'à la SNCB afin de lui donner plus d'indépendance. M. Janssens avait l'air favorable à l'idée d'être logé à la DG Transport terrestre mais cela nous ramène à la

question des moyens. Je vous avais récemment posé une question sur les moyens de la DGTT suite à un rapport de la Cour des comptes et vous m'aviez renvoyé vers un secrétaire d'État.

Pour concrétiser vos intentions, qui sont louables, je pense qu'il faut modifier certaines choses dans les textes au niveau du fonctionnement, sinon ce ne seront que de belles paroles! Il convient vraiment de trouver des moyens pour que ce comité puisse fonctionner.

13.08 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, ik zou eerst willen reageren op wat er is gezegd. Ik denk echt niet dat de NMBS er belang bij heeft dat er geen goedwerkend Raadgevend Comité is. Integendeel, iedere organisatie die zichzelf respecteert – de NMBS behoort daar zeker toe – weet dat het belangrijk is om over een goed functionerend raadgevend comité te beschikken. Dat is net een van de problemen die we de jongste jaren hebben vastgesteld. Op het moment dat er een beperkte aanwezigheid is, krijgt men debatten en discussies over de mate waarin het comité representatief is, geldig, kwaliteitsvol, enzovoort. Ik denk dat wij er allen vragende partij voor zijn, ik in eerste instantie – en ik ben ervan overtuigd de NMBS ook – om een goedwerkend Raadgevend Comité te hebben.

13.09 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Waarom zijn er zoveel afwezigheden? De oorzaak zou ook voor een deel bij de NMBS kunnen liggen, mevrouw de minister. Dat is de vicieuze cirkel waarover we het hebben.

13.10 Minister **Inge Vervotte**: Ik denk dat men daaruit niet te snel conclusies mag trekken. U zult daarover in de wandelgangen ook wel van alles opvangen. Ik doe dat ook, maar ik vind niet dat ik het recht heb om daarover in het Parlement uitspraken te doen. Het is soms een moeilijke samenwerking.

Daarmee kom ik op mijn tweede punt. We mogen niet blind zijn voor de manier waarop heel wat organisaties vandaag functioneren, een imago en een profiel hebben en zich daarop ook positioneren, enzovoort. Er moet altijd worden gezocht hoe men goed kan samenwerken, wat de rol is van de ene en de andere. Mensen spelen daarin ook een rol, zoals altijd in het leven.

Laten we ervan uitgaan dat het belangrijk is. Zoals het nu functioneert, kan het niet verder, want de geloofwaardigheid staat op het spel. Men heeft toch een aantal verplichtingen waaraan men moet voldoen. Er wordt dan gediscussieerd over de waarde ervan. Dat is niet goed, maar laten we ook niet blind zijn voor heel wat organisaties die ondertussen zijn ontstaan, die actief zijn, die groeien en een duidelijke positie innemen op het veld. Dat is ook een goede zaak.

Ten derde wil ik nog iets zeggen over artikel 36. Ik weet niet goed welk misverstand er is over artikel 36. Ik wil daarover alleen zeggen dat daarin staat wat de overheid heeft afgesproken met de NMBS. Het is heel belangrijk dat het Comité daarbij moet worden betrokken. Zo was de opvolging van de kwaliteit daarvoor niet bepaald. Die vraag is gesteld vanuit het Raadgevend Comité. Wij hebben gezegd aan de NMBS-Holding dat men daaraan, bij het opstellen van een overeenkomst met het Raadgevend Comité, bijzondere aandacht moest besteden. We moeten er dus voor zorgen dat er geen misverstand is over artikel 36. Wat in artikel 36 staat, is niet de rol van het Raadgevend Comité. Dat is – in de eerste plaats – wettelijk bepaald en dat zal ook verder in de gesprekken worden bepaald, in een protocol tussen de NMBS-Holding en het Raadgevend Comité.

Dat is de evidentie. Men zegt niet dat artikel 36 moet worden uitgebreid. Het zou verkeerd zijn om dat via een beheersovereenkomst te doen. Dit moet gebeuren door middel van een protocol tussen de NMBS en het Raadgevend Comité. Wij hebben het kader vooropgesteld en gezegd dat de NMBS daaraan aandacht moet besteden en hen daarbij moet betrekken. Dat moet nog verder worden uitgewerkt.

Misschien heb ik de opmerkingen niet goed begrepen, maar dan moeten die duidelijker worden geformuleerd. Ik denk niet dat het de bedoeling kan zijn om de bevoegde minister te betrekken bij het protocol. Dat is volgens mij een verkeerde methode, trouwens ook omwille van de flexibiliteit van een heronderhandeling wanneer nodig.

Een protocol wordt gesloten tussen twee contracterende partijen die dat altijd kunnen wijzigen. Als dat in een beheersovereenkomst staat, is dat een andere soort flexibiliteit. Maar misschien heb ik een aantal zaken verkeerd begrepen.

13.11 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, j'ai sous les yeux l'article 36,

ainsi que le commentaire du Comité consultatif. Ce qu'ils craignent, c'est que leur mission ne se résume au suivi des enquêtes de qualité et de satisfaction. Ils ont beaucoup insisté pour que leur mission ne se résume pas à cela. Vous me dites qu'à côté de cela, un protocole d'accord va définir un ensemble de missions. La question est de ne pas les cantonner dans une mission qui est celle de l'article 36 et, de facto, implicitement ou explicitement, les empêcher de remplir des missions d'initiative ou des missions d'avis qu'ils voudraient exercer avec plus d'indépendance.

13.12 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mevrouw de minister, een van de problemen is dat artikel 36 onderhandeld werd boven het hoofd – dat is het beheerscontract – van het comité. Het comité wordt daarin vermeld. Wat moet er nu gebeuren? Het comité kreeg van de NMBS een brief met de mededeling dat het meer betrokken zal worden. De onafhankelijkheid komt in het gedrang. Het comité wordt plots voor voldongen feiten gesteld. Dat is het probleem. Het is noodzakelijk dat u overleg pleegt en dat het comité vanaf nu betrokken wordt bij alle zaken waarover er gesproken wordt. Dat is heel belangrijk, anders zullen wij in de problemen komen.

13.13 Minister Inge Vervotte: Ten eerste, wij hebben, naar aanleiding van de beheersovereenkomst, contacten gehad met het raadgevend comité.

Ten tweede, het raadgevend comité moet toch weten dat zijn werking vastligt bij wet? Het ligt vast in de wet op de overheidsbedrijven. Men zegt nu dat door dit artikel hun opdracht beperkt wordt. Excuseer, maar hun werking ligt vast in de wet. Het is heel duidelijk wat zijn bevoegdheid is en wat er van hem verwacht wordt.

Ik lees heel duidelijk in het artikel, ik citeer: "Cette proposition devra associer plus fortement..." Wat die zaak betreft, zeggen wij in elk geval, omdat wij dat gehoord hebben van het raadgevend comité, dat dit cruciaal is. Met alle respect, maar als men zegt dat door dit artikel hun opdracht beperkt wordt, dan vind ik dat men spijkers op laag water zoekt. Ik zeg dat niet van u, maar ik durf het hier formeel zeggen tegen al diegenen die dat beweren. Het is spijkers op laag water zoeken, zeker als men weet dat men de wetgeving achter zich heeft, als men weet wat dit artikel zegt en zeker en vast als men weet dat er een protocol is.

Laten wij in elk geval in goede verstandhouding proberen het comité te versterken. Wij hebben in elk geval die wens, want ik heb geen belang bij een slecht werkend raadgevend comité. Integendeel, ik wil alleen maar dat het goed functioneert, kwalitatief hoogstaand is en nog meer adviezen kan formuleren dan vandaag.

Moties **Motions**

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

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

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer Jan Mortelmans

en het antwoord van de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven,

verzoekt de regering

- alle nodige maatregelen te treffen opdat het Comité van de Gebruikers bij de NMBS in alle onafhankelijkheid en met de nodige middelen zijn taken kan vervullen;

- daarvoor overleg te organiseren met alle betrokken actoren waarbij onder meer het artikel 36 van het beheerscontract met de NMBS-Holding wordt herbekeken."

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Jan Mortelmans, Bruno Stevenheydens et Peter Logghe et est libellée comme suit:

"La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de M. Jan Mortelmans

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

demande au gouvernement

- de prendre toutes les mesures nécessaires pour que le Comité des usagers auprès de la SNCB puisse accomplir sa mission en toute indépendance et dispose des moyens nécessaires à cet effet;

- d'organiser avec l'ensemble des acteurs concernés une concertation portant notamment sur la révision de

l'article 36 du contrat de gestion avec la SNCB-Holding."

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

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

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

13.14 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, uiteraard heeft iedereen het recht vragen te stellen over wat hij wil. Ik meende dat wij na de hoorzitting met de heer Janssen over het Raadgevend Comité hadden afgesproken dat we daar een vervolg aan zouden breien met de mensen van de NMBS zelf die daarover een voorstel hebben uitgewerkt, en met minister Vervotte die toen ook niet aanwezig kon zijn. Er was wel een vertegenwoordiger van het kabinet Schouppe. Ik dacht dat we daar een vervolg aan zouden breien en ik vind het dan een beetje vreemd om nu tussenbeide te komen met vragen en interpellaties. Iedereen heeft natuurlijk dat recht en we hebben hier ook interessante dingen gehoord, maar mij leek het zinvoller het debat verder te voeren via de gedachtewisseling die eigenlijk nog niet afgesloten was.

13.15 Minister Inge Vervotte: Ik ben altijd ter beschikking. Ik heb er geen probleem mee als men een vergadering met de NMBS-top daarover wil hebben. Geen probleem wat dat betreft.

13.16 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): (...) Er is zelfs nog geen voorstel: ik heb niets gekregen. We zouden teksten krijgen, maar ik heb niets gekregen. Dan mag ik hier toch vragen komen stellen?

Le **président:** Un document doit nous parvenir à ce propos du cabinet de la ministre. La question est ouverte mais il faut donner suite aux auditions. Des propositions concrètes vont arriver et nous en serons informés.

13.17 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, ik kan ook een voorstel formuleren, maar daar bent u niet veel mee.

Le **président:** Madame la ministre, peut-on attendre du concret d'ici la fin de l'année?

13.18 Inge Vervotte, ministre: Je crois, oui.

Le **président:** Nous commencerons donc l'année 2009 avec des éléments concrets dont nous pourrions discuter.

Je vous informe que nous aborderons la note de politique générale de M. Schouppe le 12 novembre dans l'après-midi et celle de Mme la ministre le 17 novembre également dans l'après-midi.

De heer De Padt is niet aanwezig.

14 Vraag van de heer Peter Logghe aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de informatiediefstal bij Deutsche Telekom" (nr. 7820)

14 Question de M. Peter Logghe à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le vol de données chez Deutsche Telekom" (n° 7820)

14.01 Peter Logghe (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik kom met uw goedvinden terug op een incident van een aantal weken geleden.

Het Duitse Telekom bevestigde in een bericht een gigantische diefstal van klantengegevens. In 2006 werden uit de databanken van T-Mobile vertrouwelijke gegevens van niet minder dan 17 miljoen klanten ontvreemd. Dezelfde gegevens werden iets later te koop aangeboden op de zwarte markt.

Mevrouw de minister, u zult begrijpen dat het voorval bij mij toch een aantal vragen oproept naar de toestand bij de Belgische telecombedrijven.

Ten eerste, welke klantengegevens slaat Belgacom op? Hebben die betrekking op de bankgegevens van de

klanten, bankrekeningnummers of eventuele andere informatie?

Ten tweede, welke andere persoonlijke gegevens worden opgeslagen? Slaat men ook gegevens op inzake de werkgever van de klant?

Kunt u mij zeggen op welke manier de gegevens worden beveiligd tegen diefstal? Is de beveiliging van die aard dat gebeurtenissen zoals in Duitsland onmogelijk zijn?

Ten derde, op welke manier worden de klantgegevens gecontroleerd? Gebeurt dat door een externe firma? Indien dat het geval is, bestaat er daarop een overheidscontrole? Worden de externe firma's die de opgeslagen gegevens controleren, gecontroleerd door de overheid? Op welke manier en met welke regelmaat?

Ik dank u voor uw antwoord.

14.02 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer Logghe, Belgacom houdt de volgende categorieën van klantgegevens bij: de identificatiegegevens zoals naam, adres, telefoonnummer, gsm-nummer, e-mailadres en klantnummer; persoonlijke kenmerken zoals taal, geboortedatum, nationaliteit; anonieme informatie over de gezinssamenstelling, zoals statistieken; financiële gegevens zoals facturatiegegevens, bankrekeningnummer, kredietkaartnummer, betaaldedrag van de klant; consumptiegewoonten zoals gegevens over producten en diensten die de klant bij Belgacom heeft aangekocht en over het gebruik dat hij ervan maakt; historiek van de contacten met Belgacom, tariefplannen; gegevens over de antimarketinglijst; gegevens in verband met publicatie in een telefoongids.

Gegevens over de werkgever van de klant worden niet standaard bijgehouden. Dat gebeurt enkel indien dat echt noodzakelijk is voor de klantenadministratie, bijvoorbeeld wanneer de werkgever financieel tussenkomt in de telecomfacturatie van de werknemer. Voorts worden bijgehouden: contactpersonen van corporate klanten die de klant vertegenwoordigen wat de telecomnoden van de betrokken klant betreft.

Belgacom respecteert ten volle de wetgeving en verplichtingen met betrekking tot het aangeven van data en bestanden aan de commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer.

De gebruikers van informatiesystemen van Belgacom krijgen een welbepaald profiel, zodat zij alleen de data kunnen consulteren of bewerken die zij nodig hebben voor de uitoefening van hun functie. De gegevens zijn beveiligd door gebruik te maken van een toegangscontrole, met andere woorden, wie heeft welke gegevens geraadpleegd of gewijzigd. Dat wordt dus ook opgevolgd. De gegevens van de toegangscontrole worden gedurende negen maanden bijgehouden.

Indien een nieuwe klant zich aanbiedt in een teleboetiek van Belgacom, wordt hem gevraagd zijn identiteitskaart te tonen. Indien een nieuwe klant zich telefonisch aanmeldt, wordt de geldigheid van zijn kredietkaart ter controle van zijn identiteit, en dus niet ter controle van de kredietwaardigheid, gebruikt. Voor zelfstandigen wordt het ondernemingsnummer gecheckt bij de Kruispuntbank der Ondernemingen. Voor de vrije beroepen volstaat de identiteitskaart.

De klantgegevens worden deels gecontroleerd door een externe firma indien men zijn identiteit aantoont via een kredietkaart. De controle is slechts eenmalig, namelijk het moment van de klantencreatie.

Twee à drie keer per jaar vindt er een interne audit plaats. Voorts gebeurt er ook een externe audit door de firma Ernst & Young. Dat gebeurt één keer per jaar.

14.03 **Peter Logghe** (Vlaams Belang): Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord, dat vrij volledig was. Het was zelfs zo volledig en zo snel dat ik het een en ander eens zal moeten nalezen voor de concrete gegevens.

Ik merk dat u zegt dat de kredietkaart niet wordt gecontroleerd voor de kredietwaardigheid van de klant. Ik merk echter dat men gegevens opslaat betreffende het betaaldedrag van de klant.

In elk geval, niets is helemaal veilig. Ik merk ook dat de Duitse firma ook wel een aantal beveiligingsmaatregelen heeft en had genomen die gekraakt werden. De kans is dus reëel dat dat vroeg of laat bij ons zal gebeuren. Een verwittigd man of vrouw is er natuurlijk twee waard.

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

15 Questions jointes de

- **Mme Karine Lalieux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le projet Ubigo" (n° 7863)**

- **M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le projet Ubigo" (n° 8054)**

15 Samengevoegde vragen van

- **mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het Ubigo-project" (nr. 7863)**

- **de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het project Ubigo" (nr. 8054)**

De **voorzitter**: Mijnheer Geerts, alleen u bent aanwezig om een vraag over het Ubigo-project te stellen.

15.01 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb een vraag over het project Ubigo. Op 31 mei 2006 werd een protocolakkoord ondertekend tussen toenmalige verschillende ministers bevoegd inzake Mobiliteit en de toenmalige staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, om te komen tot een enkel ticket voor alle openbare vervoersmaatschappijen van België. Het resultaat daarvan was de oprichting van een werkgroep, geleid door Syntigo, een dochteronderneming van de NMBS Holding, om het interoperabel ticket te concretiseren.

De essentiële vraag van de werkgroep was een antwoord te vinden op wat de smartcard moest kunnen, welke organisatiecultuur er nodig was en welke technologie men zou gebruiken. Eind december 2007 werd een akkoord bereikt tussen de verschillende vertegenwoordigers, over de uitwerking van de organisatiestructuur.

Op vraag van de werkgroep bouwde Syntigo, op basis van de Calypso-technologie gebruikt door de MIVB, een testopstelling die aantoont dat deze technologie ook aanvaardbaar is in het Belgisch model van de smartcard. Er waren natuurlijk ook nog andere opties, beschreven in het rapport van februari 2007.

Vervolgens vroeg de NMBS aan IBM Consulting om een onderzoek uit te voeren naar de budgettaire kostprijs, de implementatie van de smartcard en de organisatiestructuur. Blijkbaar is de NMBS op dat moment geen voorstander meer van het huidige Ubigo-project. In de beheersovereenkomsten was ook niet in een apart krediet voorzien voor de financiering van de verdere uitwerking van het Ubigo-project.

Mevrouw de minister, wat was de analyse van IBM Consulting aangaande het Ubigo-project? Wat is de reden dat u het Ubigo-concept niet verder wenst uit te werken? Hebt u nog steeds de politieke wil om een enkel ticket voor de verschillende vervoersmaatschappijen uit te werken? Zo ja, welk concept hebt u daarbij voor ogen? Tot daar mijn soms technische vragen.

15.02 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, ik heb ook een antwoord op de vraag van mevrouw Lalieux, dus de vraag zal afwisselend in het Nederlands en het Frans worden beantwoord.

15.03 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Mijnheer de voorzitter, in tegenstelling tot de vraag van mevrouw Lalieux had mijn vraag meer met de privacy te maken.

15.04 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, ik zal toch een antwoord op beide vragen formuleren. Dan staat het ook in het verslag.

Le terme Ubigo fait référence à une filiale commune aux quatre sociétés de transport public belges qui a été envisagée dans le but de remplir certaines tâches techniques de nature à faciliter une intégration de la billettique.

Het is belangrijk goed te weten wat het Ubigo-project precies is, want er is vaak verwarring in het verhaal.

La SNCB doute de la nécessité de fonder une telle filiale. Un projet carte à puce commun est toutefois envisageable sans une telle plate-forme commune.

De NMBS heeft door IBM Consulting een businesscase laten opstellen. Uit de analyse van IBM Consulting betreffende een grootschalig pinkaartproject blijkt dat dit heel wat meer investeringen vergt dan voorzien was in de initiële businesscase van Syntigo en bovendien niet te verwaarlozen risico's inhoudt, en dit zowel op het financiële als het operationele vlak.

Aussi bien la SNCB que moi-même sommes convaincus de l'utilité du concept de la carte à puce. Reste à trouver l'usage que la SNCB veut en faire à moyen terme et les moyens financiers correspondants au sein de la SNCB. Je recevrai bientôt une nouvelle proposition de la SNCB à ce sujet.

Bovendien zet het verschil in de vooruitgang van het pinkaartconcept alnaargelang de operatoren de NMBS er sterk toe aan op korte termijn een zeer pragmatische aanpak te overwegen. Met september 2009 voor ogen, namelijk fysieke afsluiting van de metrostations door de MIVB door middel van klapdeurtjes, wordt de NMBS er immers toe aangezet met de MIVB een samenwerking op te starten inzake vervoersbewijzen op basis van pinkaarten die gelijkaardig zijn aan die van de MIVB, om te voorkomen dat de zeer vele houders van trein- plus MIVB-kaarten zich genoodzaakt voelen om zich tot twee verschillende maatschappijen te wenden bij de bestelling en de betaling van hun vervoersbewijs. Die samenwerking heeft dus wel degelijk als doel te voorkomen dat de komst van de pinkaarten bij de MIVB zich vertaalt in een aanzienlijke verslechtering van de huidige interoperabiliteit met betrekking tot de vervoersbewijzen. Die samenwerking zal in feite de eerste fase vormen van het interoperabele pinkaartenproject waarbij de andere gewestelijke vervoersmaatschappijen zich, indien ze wensen, kunnen aansluiten. Het toepassingsgebied kan daarna geleidelijk worden verruimd naar andere gemeenschappelijke vervoersbewijzen.

Il faut remarquer, tout d'abord, que l'aspect nominatif de la carte à puce n'induit pas le suivi d'office de tous les déplacements du client. Ainsi un billet de validation de carte train inscrit sur une carte à puce ne permet en rien de connaître avec plus de précision qu'actuellement les déplacements de ce client. De plus, l'aspect nominatif de la carte à puce est incontournable pour attribuer aux clients des réductions personnelles (réduction Omnio, réduction pour famille nombreuse, etc.) auxquelles ils ont droit.

Enfin, pour les clients ponctuels qui ne désirent pas s'identifier et qui ne revendiquent pas une réduction personnelle, une carte à puce anonyme sera proposée à la clientèle.

15.05 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Mevrouw de minister, bedankt voor uw antwoord. Inzake de kosten heb ik een rapport uit 2007 waarin de kosten werden geschat op een investeringsbedrag bij de NMBS van ongeveer 50 miljoen euro en waarbij de netto actuele waarde na tien jaar op 25 miljoen euro geschat werd, omwille van het feit dat in het businessmodel werd gesteld dat het eenkaartsysteem meer reizigers zou opleveren en tevens het aantal fraudegevallen zou doen verminderen. Bijvoorbeeld, als de ontvangsten van de omzet van Go Pass, Railpass en andere, ongeveer 15% omvat van de verkochte kaarten, dan zou de winst voor die vervoersbewijzen zitten in een vermindering van de fraude.

Ik weet dat het een analyse is op basis van vergelijkbare voorbeelden in het buitenland, waar die poortsystemen al bestaan. Ik ga er dus mee akkoord dat werken met een poortsysteem, een gesloten systeem zoals bij de MIVB, een effect heeft op de interoperabiliteit en het niet gemakkelijker maakt. Daartegenover stel ik vast dat men er in steden in het buitenland wel toe overgegaan is en dat het daar blijkbaar toch een win-winsituatie is. Natuurlijk geef ik toe dat de termijn van terugverdienen in alle buitenlandse voorbeelden wordt geschat op vijftien jaar.

Het aspect veiligheid vind ik echter ook belangrijk. Die discussie hebben we hier ook al gevoerd. Met een gesloten systeem daalt de agressie door het feit dat er op de gecontroleerde producten reeds een voorafgaande controle plaatsvindt. Misschien moet dat ook mee opgenomen worden in de maatschappelijke opbrengsten. Die discussie is nog niet afgesloten.

Daarom meen ik dat uitstappen uit het Ubigo-project op zich, een zeer grote vertraging met zich zal meebrengen voor een aantal randfenomenen.

15.06 Minister Inge Vervotte: Mijnheer Geerts, ik ben het eens met wat u zegt aangaande de terugverdieneffecten en dat er verschillende elementen meespelen. Dat debat voeren we trouwens ook met de NMBS zelf.

Echter, de uitstap uit het platform, waarover toch vragen rezen of dat wel de beste methode is om mee te

werken, betekent nog niet dat we geen vooruitgang willen boeken in dat dossier.

Integendeel, we denken dat het juist verstandig is om nu stapsgewijs te implementeren, in eerste fase met de MIVB omwille van het feit dat daar de feiten zeer concreet en zeer reëel zullen zijn, zoals ik vernoemd heb, in september 2009. Indien de discussie over het algemene blijft aanslepen, zullen we erin verzanden.

Wij willen kiezen voor een pragmatische aanpak en dan telkenmale een stap verder zetten. Laten we van start gaan, daar waar het cruciaal is, en dat is in eerste instantie bij de MIVB. Laten wij dat ontwikkelen, dan kunnen wij ons daar voort op baseren.

Ik kan begrijpen dat sommigen liever een andere aanpak hadden gekozen, maar dat is de manier waarop wij het zien, de manier waarop wij denken dat het het snelst van start kan gaan. Er is dus een verschil in interpretatie of appreciatie inzake de manier van werken, maar de doelstelling is wel degelijk dezelfde.

15.07 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Mevrouw de minister, het belangrijkste in het project is eigenlijk de concrete haalbaarheid, datgene wat effectief gerealiseerd kan worden. Ik denk dat er geen twijfel over kan bestaan dat dit op de eerste plaats komt.

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

16 Vraag van de heer Bruno Stevenheydens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de Liefkenshoekspoortunnel" (nr. 7906)

16 Question de M. Bruno Stevenheydens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le tunnel ferroviaire du Liefkenshoek" (n° 7906)

16.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de Vlaamse regering leverde in september 2008 de bouwvergunning voor de Liefkenshoekspoortunnel af. Voornoemde spoorverbinding is uitermate belangrijk voor het goederentransport van en naar de Waaslandhaven.

Ik wees er in eerdere vragen die ik aan u stelde, al op dat de vele vertragingen in het dossier verstrekende gevolgen voor de mobiliteitsproblemen in en rond Antwerpen en het Waasland hebben.

Door het afleveren van de bouwvergunning en het ondertekenen van de overeenkomsten over de aanleg van geluidsbuffers zouden de voorlaatste hinderpalen zijn weggenomen om de werken te starten.

De laatste hinderpaal is de privé-investeerder. De vraag blijft of de aanduiding van de privé-investeerder in de PPS-procedure werd afgerond en welke kandidaat werd aangeduid.

Mevrouw de minister, eind augustus 2008 deelde u mij mee dat werd verwacht de PPS-procedure eind oktober 2008 te kunnen afronden, waarna de werken in november 2008 zouden starten.

Mevrouw de minister, werden de onderhandelingen met de privépartner volledig afgerond?

Wanneer zullen de werken aanvangen? Wanneer vindt de symbolische eerste spadesteek plaats?

Werd de keuze voor PPS in plaats van een normale financiering reeds geëvalueerd? Worden voor andere projecten de nodige lessen uit voornoemde keuze getrokken?

16.02 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, het klopt dat ik voornoemde datum naar voren bracht. Dat was ook wat in de planning van de gesprekken van de onderhandelingen werd vooropgesteld.

Wij hebben wel gemerkt dat door de financiële crisis partners voor privésamenwerking voorzichtiger zijn geworden. Ik wil met het voornoemde op dat vlak geen paniek zaaien. Het is echter wel een element dat er mede heeft toe geleid dat er enige voorzichtigheid over de vooropgestelde datum is gekomen. Een aantal zaken diende door de privépartners nader te worden bekeken.

In elk geval wil ik onmiddellijk geruststellen. Het is de bedoeling – ik heb ter zake op dit moment dagelijks contact met Infrabel – om het dossier in de loop van de komende dagen en weken te finaliseren. Wij zitten echt op het eindpunt van de onderhandelingen. De berichten die ik over de onderhandelingen krijg, zijn

hoopgevend.

Niettemin moet ik voorzichtig blijven omwille van de mondiale, financiële en economische context, die u wellicht bekend is.

Het is evident dat de werken beginnen zodra het contract met de financiële voorwaarden is onderhandeld. Bij het opstellen van het investeringsplan 2001-2012 hadden de drie Gewesten reeds hun wil geuit om sommige prioritaire projecten versneld te realiseren. In het nieuwe investeringsplan 2008-2012 wordt voornoemde wil in de PPS-projecten weerspiegeld. De bouw van de Liefkenshoek-tunnel maakt deel uit van voormelde financiële mechanismen.

Aangezien het PPS-project Diabolo nog maar net in realisatie is en de onderhandelingen over de PPS Liefkenshoek-tunnel nog lopende zijn, is het voorlopig nog te vroeg voor een evaluatie. De aanwending van de PPS-formule voor toekomstige projecten zal telkens vooraf het voorwerp van een grondige analyse inzake de haalbaarheid en de voor- en nadelen van elk concreet project uitmaken.

Dat is belangrijk. Ik ben ook voorstander van PPS, dat echter niet als de oplossing voor alles mag worden beschouwd.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

Ik denk dat dit duidelijk blijkt uit de investeringsbudgetten die de overheid ter beschikking stelt. Soms kan het echter zinvol en nuttig zijn om een andere constructie te hanteren. Ik vind het cruciaal dat dit gebeurt op basis van onderbouwing en een grondige analyse waarbij de voor- en nadelen van het concept worden afgewogen.

Ik ben onlangs in de commissie bevraagd over een snellere afhandeling van de werken. Wij hebben toen geoordeeld dat dit geen goede werkwijze zou zijn omdat een snellere afwerking via een PPS-constructie niet altijd beter is.

Samengevat, het is een dossier dat wordt opgevolgd. Het is de bedoeling om dit dossier binnen een zeer korte tijdsspanne te finaliseren. Het is wel zo dat dit allemaal niet los mag worden gezien. Jammer genoeg ervaren wij ook de internationale en nationale context van de financiële en economische tegenvallende vooruitzichten. Wij zijn echter hoopvol.

16.03 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, uw antwoord verontrust mij. In het anderhalve jaar dat ik in het Parlement zit, is het de vierde keer dat ik vraag wanneer de werken voor Liefkenshoekspoortunnel zullen starten. Telkens worden wij geconfronteerd met een nieuwe datum en met uitstel.

Ik wil er nogmaals naar verwijzen dat ondertussen bijna vier jaar geleden door toenmalig minister Vande Lanotte werd gezegd dat de werken aan de tunnel in 2007 zouden starten. Het gaat hier niet over een kleinschalig project maar over een project dat van levensbelang is omdat mobiliteit toch een van de grote problemen in Vlaanderen is. Dit geldt dus ook voor de Antwerpse regio, het Waasland en voor een heel groot stuk van Vlaanderen.

Vorig jaar werd de datum van begin september vooropgesteld. In augustus heeft u mij geantwoord dat de datum van eind oktober werd vooropgesteld. Nu wordt er gewezen naar de financiële crisis. Mevrouw de minister, u heeft mij eind augustus meegedeeld dat er nog drie kandidaten in de running bleven. Heeft men daaruit al een keuze gemaakt en is men de procedure aan het afwerken met de enig overgebleven kandidaat? Of is men nog altijd een keuze aan het maken tussen de drie kandidaten? Waar wringt juist het schoentje?

Wat de evaluatie van de PPS betreft. Zowel voor kleine als voor grote infrastructuurwerken maakt men gebruik van PPS. Dit is inderdaad niet alleenzalmakend. Zeker voor grote werken kan worden bekeken of zo'n samenwerking een meerwaarde inhoudt. U moet mij tegenspreken maar mijn conclusie is: door dat er werd gekozen voor PPS, omdat dit een zeer complex dossier is, worden wij met belangrijke vertragingen geconfronteerd.

16.04 Minister **Inge Vervotte**: Ik wil toch even reageren omdat ik niet graag zou hebben dat ik in de toekomst in het Parlement het telkens moet hebben over de komende weken of maanden. Ik heb de openheid gehad om de streefdatum van Infrabel, die inderdaad reëel was, mee te delen. De financiële crisis vormde zeker en vast geen alibi toen ik mijn antwoord gaf. Op het moment dat de gesprekken met de verschillende partners plaatsvonden, was er nog geen duidelijkheid over een mogelijke invloed.

Ik wil wel verwijzen naar het feit dat het ook nog eens expliciet is opgenomen in de beheersovereenkomst zelf. Het is niet zo dat wij dit te allen tijde openlaten. In de beheersovereenkomst staat dat Infrabel de opdracht heeft om de onderhandelingen af te ronden in de loop van 2008. Ik heb van hen ook geen signalen gekregen dat zij dat niet zullen kunnen waarmaken, maar kom mij nu niet pakken op een of twee datums. Ik heb de openheid om hier heel duidelijk te zeggen wat de vooropgestelde streefdatum is. Normaal hadden wij die ook moeten kunnen halen. Er zijn een aantal zaken tussengekomen. In de beheersovereenkomst staat duidelijk dat de onderhandelingen afgerond moeten zijn in de loop van 2008. De signalen die ik van Infrabel gekregen heb, tonen ook wel aan dat het iets is voor de komende dagen of periode. Het zal geen maanden meer duren, maar ik zal in de toekomst misschien wat voorzichtiger zijn in mijn timing.

16.05 **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): Mevrouw de minister, eind augustus bleven er nog drie kandidaten over. U verwijst nu naar de financiële crisis, maar is er al een keuze gemaakt? Hebt u de informatie over de drie kandidaten al gekregen van Infrabel? Is men al zo ver geraakt? Is men nu de zaken aan het afronden met de overgebleven kandidaten of is er nog een probleem en is men zo ver nog niet geraakt?

16.06 Minister **Inge Vervotte**: Ik weet niet of ik procedureel die informatie kan geven. U weet dat zulke zaken telkenmale zeer strikt en procedureel worden opgevolgd. Op het ogenblik van de sluiting, zal alles wel duidelijk zijn. Ik wil in dezen geen procedurefouten maken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

17 **Vraag van mevrouw Sonja Becq aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het nieuw station van Diegem" (nr. 7931)**

17 **Question de Mme Sonja Becq à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la nouvelle gare de Diegem" (n° 7931)**

17.01 **Sonja Becq** (CD&V): Mevrouw de minister, dit is misschien een wat particuliere vraag maar ze houdt de mensen die daar in de buurt wonen en die van het station in Diegem gebruikmaken wel bezig.

Het station wordt afgebroken en zou een halte worden. Er zijn wel wat vragen over de inrichting daarvan. Enerzijds wordt Diegem wel gebruikt en zou de stopplaats verplaatst worden omwille van het industrieterrein van Diegem om op die manier de mensen wat meer naar het gebruik van het openbaar vervoer te oriënteren. Anderzijds zou dat er wel voor zorgen dat degenen die nu in Diegem Dorp stoppen, waar nu wel wat parkeerplaatsen zijn, daarvan geen gebruik meer zouden kunnen maken. Dat zou moeilijker zijn. Bovendien wordt er ook gezegd dat er geen toegankelijke organisatie van die stopplaats zou zijn. U weet beter dan ik dat daar ook een instelling voor personen met een handicap in de buurt is, met name De Klink. Het is dus belangrijk dat in die toegankelijkheid wordt voorzien. Er zijn discussies en gesprekken geweest met het gemeentebestuur. Ook door de bevolking wordt opgevolgd wat daar gebeurt. Er werden informatieavonden georganiseerd en het bleek dat er bedenkingen waren rond bijvoorbeeld toegankelijkheid en parkeermogelijkheden. Men vroeg ook of men niet wat dichterbij het centrum kon stoppen en of de mensen die het industrieterrein gebruiken niet achteraan kunnen gaan zitten en daar afstappen. Men zoekt dus naar praktische mogelijkheden om de inrichting beter te maken.

Mevrouw de minister, wordt er op een of andere manier door Infrabel nog rekening gehouden met de opmerkingen van de bevolking? Kunt u daar iets aan doen?

17.02 Minister **Inge Vervotte**: Infrabel heeft in december 2006 de spoorlijn tussen Brussel en Leuven op vier sporen gebracht met als doel een verhoging van de capaciteit op deze belangrijke spoorwegverbinding te realiseren. De middenspooren zijn voorbehouden voor het snelle verkeer, de IC en de HST, terwijl de buitenste sporen gereserveerd zijn voor het tragere verkeer, namelijk het GEN en het lokaal verkeer.

In een volgende stap worden de verschillende stations en stopplaatsen op deze lijn volledig vernieuwd en

uitgerust met modernere en comfortabele perrons en alle nodige reizigersvoorzieningen. Zo zullen alle perrons volledig worden verhard met een klinkerbevloering en met noppentegels voor de begeleiding van slechtienden. In de buurt van de hoofdtoegang komt een beschutte zone over een vijftigtal meter. Elk perron wordt uitgerust met een verwarmd gesloten wachthuisje. Er komt ook een glazen box, beglaasde gesloten fietsenstallingen, boven de toegangstrap aan de buitenkant in Diegem, kant De Kleetlaan. Aan de overige stopplaatsen bouwt de NMBS Holding trapoverkappingen aan de hoofdtoegangen met geïntegreerde of aparte overdekte fietsstallingen.

Dit past in het beleid om de stations zo optimaal uit te rusten op het vlak van intermodaliteit.

De werkzaamheden aan de verschillende stations en stopplaatsen zullen worden gefaseerd en volgens een strikte planning verlopen om de eventuele hinder voor de treinreizigers zoveel mogelijk te beperken. Het betreft enerzijds de perronwerken, namelijk de vloeren, bedekkingen, de beschutte zone, de wachthuisjes, de verlichting, de geluidsinstallatie, en anderzijds de omgevingswerken, bijvoorbeeld de glazen boxen, de overkappingen en de fietsluifels. De werkzaamheden vinden plaats tussen begin augustus 2008 en november 2009.

Infrabel is zich ervan bewust dat deze werkzaamheden eventueel hinder veroorzaken maar zal alles in het werk zetten om de uitvoering van de vernieuwing zo vlot mogelijk te laten verlopen, zowel voor de treinreizigers als voor de buurtbewoners.

Voor meer informatie over de werken kan men altijd contact opnemen met de cel Buurtbewoners van Infrabel op het gratis nummer 0800/55000, elke dag van 7 uur tot 22.00 uur of via het mailadres info.projecten@infrabel.be.

Infrabel meldt dat de stopplaats van de treinen in Diegem bepaald werd in overleg met de NMBS, waarbij in hoofdzaak rekening gehouden werd met de flux van het grootste aantal reizigers van en naar de stationsomgeving. Op dit moment gebruikt reeds zo'n drievierde van de treinreizigers de uitgang aan de De Kleetlaan.

Door de toenemende tewerkstelling en het toenemende treingebruik zal dat aandeel naar verwachting nog stijgen. Om die reden werd de zuidelijke onderdoorgang als hoofdtoegang tot de halte van de reizigerstreinen in die zone vastgelegd;

In dat verband is het belangrijk te vermelden dat de luifel van 50 meter aan die zijde zo is ingeplant dat de reizigers een bescherming krijgen vanaf de onderdoorgang tot aan het eerste verwarmde schuilhuisje. Via duidelijke signalisatie op de perrons, aangebracht ter hoogte van de trappen van de onderdoorgang aan de kant Diegem Dorp, worden de reizigers er nu reeds op attent gemaakt dat de treinen halt houden ter hoogte van de andere onderdoorgangen.

Ook werd in de bespreking ruime aandacht besteed aan de sociale veiligheid in de onderdoorgang aan de kant Diegem Dorp. Hierbij werd verduidelijkt dat het concept en de oriëntatie van de trappentoegang ten opzichte van de as van de onderdoorgang niet gewijzigd kunnen worden. Teneinde toch de huidige beperkte inrijmogelijkheden te verhogen heeft Infrabel voorgesteld, en werd er ook afgesproken, ter gelegenheid van de werken de zichtbaarheid naar de straat te verbeteren door het aanbrengen van vandalismebestendige, bijvoorbeeld metalen, spiegels.

Inzake de toegangsmogelijkheden voor minder mobiele reizigers werd tevens de algemene filosofie toegelicht die door Infrabel voor haar netwerkbeheerder gehanteerd wordt. Zo zal het station Zaventem als meest nabije station voor de toegankelijkheid van minder mobiele reizigers ingericht worden met zowel toegangshellingen als liften, enzovoort.

Aangezien dat nu nog niet het geval is, moeten minder mobiele reizigers vandaag nog naar Brussel-Noord, Leuven of Brussel-Nationaal-Luchthaven om te kunnen begeleid worden voor het nemen van de trein. De NMBS zal in een latere fase, in 2009 wanneer in infrastructuur zal worden voorzien voor mindermobielen in Zaventem, bestuderen of zij ook in Zaventem begeleiding voor minder mobiele kan organiseren.

Betreffende de stedenbouwkundige vergunningen vestigen wij er de aandacht op dat de vergunning afgeleverd werd door de gemachtigde stedenbouwkundige ambtenaar op basis van de voorgestelde plannen en mits naleving van de volgende expliciete voorwaarden. Volgende voorwaarden dienen te worden

geëerbiedigd: een automatenplaats voor ticketverkoop, de nodige directe en duidelijke signalisatie ter plaatse voor minder mobiele mensen en op termijn een camerabewaking installeren om de veiligheid van de gebruikers te waarborgen. Het toont ook aan dat de gemachtigde stedenbouwkundige ambtenaar bij de aflevering van de vergunning een aantal van de door de gemeente opgesomde specifieke opmerkingen niet heeft gevolgd bij het afleveren van zijn vergunning.

Wij zijn natuurlijk te allen tijde bereid om in dialoog te gaan wanneer dat noodzakelijk is. Wanneer zou blijken dat op basis van de informatie bepaalde elementen niet in consideratie zijn genomen die toch zinvol zijn, zijn wij uiteraard bereid om telkenmale de dialoog daarover te voeren.

17.03 Sonja Becq (CD&V): Ik dank u voor uw antwoord. Ik begrijp eruit dat de voornaamste problemen eigenlijk blijven bestaan. U suggereert dat het structureel niet anders kan. Dan heb ik het over de ondertunneling waar ze langs de andere kant binnenkomen. De inkijk is daar niet groot genoeg. Ik hoor dat men dan probeert om met spiegels te werken, maar het zal altijd een beetje een onveilig gevoel geven. Het is belangrijk om daar heel veel verlichting te hebben. Ik hoop dat men daar effectief voor zorgt. Ik zal er nog eens op aandringen dat men probeert om voor kleine dingen nog suggesties te doen, om de veiligheid daar toch maximaal te houden. Ik hoor dat het tweede een punt blijft.

U zegt dat er wordt gewerkt met noppen en dat de vloer zal worden bewerkt voor de slechtienden. Rolstoelgebruikers kunnen kennelijk nog altijd slechts terecht in Brussel-Noord en Zaventem. Dat is dus niet Diegem. Ik blijf het jammer vinden dat er, ondanks dat er in Diegem een instelling voor mensen met een handicap is gelegen, niet in een betere toegankelijkheid van het station is voorzien. Kunnen er dan eventueel geen afspraken worden gemaakt met De Lijn in Zaventem? Ik denk maar luidop, omdat ik nu hoor dat het eigenlijk niet kan en dat het niet wordt voorzien. Moet dan niet sterker worden gezocht naar andere mogelijkheden om een en ander te kunnen opvangen?

17.04 Minister Inge Vervotte: Zoals u weet, hebben we daar in de beheersovereenkomst wel wat aandacht aan besteed. Nu zitten we in de eerste fase van implementatie van de betere toegankelijkheid voor personen met een handicap, met name 103 stations worden toegankelijk met begeleiding. De bedoeling is wel naar een volgende stap over te gaan. Uiteindelijk heeft de heer Descheemaeker, verantwoordelijke van de NMBS, uitgesproken dat hij daar verder in wil gaan. Dat vergt wat meer tijd, vandaar dat het ook fasegewijs is. We moeten kijken met wie we allemaal kunnen samenwerken wat dat betreft. U weet dat er gespecialiseerde diensten zijn en vrijwilligerswerkingen. Er is ook de mogelijkheid van de voorzieningen enzovoort.

In de volgende fases, in de volgende planning die daarop gericht is, kan men wel afspraken maken, structureel en met voorzieningen. Dat is natuurlijk een stap verder. De bereidheid is er om te kijken hoe men op de mobiliteitsproblematiek van die mensen, ook vanuit de NMBS, een antwoord kan geven. Die wil is er zeker. Men moet kijken met welke partners moet worden samengewerkt en daarmee rekening houden.

Het is goed dat het hier reeds gesignaleerd wordt en dat die vraag gesignaleerd wordt aan de NMBS. Bij de implementatie van haar verdere planning, die toch wel als bedoeling heeft om overal in toegankelijkheid te voorzien, kan men dan van in het begin daarover in gesprek gaan.

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

De **voorzitter**: Vraag nummer 7943 van de heer Doomst is uitgesteld.

18 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het nodige rollend materieel voor het gebruik van de hsl tussen Antwerpen/Brussel en Nederland" (nr. 7944)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het nodige rollend materieel voor het gebruik van de hsl tussen Antwerpen/Brussel en Nederland" (nr. 8044)

18 Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le matériel roulant nécessaire à l'utilisation de la LGV entre Anvers/Bruxelles et les Pays-Bas" (n° 7944)

- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le

matériel roulant nécessaire à l'utilisation de la LGV entre Anvers/Bruxelles et les Pays-Bas" (n° 8044)

18.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Het gaat over dezelfde spoorlijn als daarstraks, maar niet over de regionale bediening van de noorderkempen. Deze vraag betreft de hsl tussen België en Nederland, tussen Brussel en Amsterdam.

Vanuit Nederland wordt er gemeld dat de hsl tussen Nederland, Antwerpen en Brussel slechts vanaf 2010 gebruikt zou kunnen worden. Ook daar lijkt er dus uitstel te zijn. Ondertussen blijft ook de discussie gaande over de snelle verbinding tussen Brussel en Den Haag. Dat is een aparte hogesnelheidsverbinding, naast Amsterdam-Brussel.

Mevrouw de minister, wat is de stand van zaken in deze verschillende dossiers? Over Brecht hebben wij het daarstraks genoeg gehad. Klopt het bericht dat er een nieuw uitstel is van de hst tussen Brussel en Amsterdam? In hoeverre is de NMBS hiervoor medeverantwoordelijk? Wat zijn de precieze oorzaken van dit uitstel?

Indien de verantwoordelijkheid hiervoor helemaal bij Nederland ligt, dan zou ik graag vernemen of de NMBS hiertegen schadeclaims kan indienen. Er waren schadeclausules ingebouwd in de overeenkomst tussen België en Nederland, ten tijde van de ondertekening van het hsl-tracé.

Wat is het standpunt van onze regering omtrent de verbinding Brussel-Den Haag? Houdt de regering vast aan de toezegging die destijds door toenmalig minister Vande Lanotte zou zijn gedaan aan Nederland, in het kader van de koppeling van dit dossier aan de uitdieping van de Westerschelde?

In eerdere plannen zou de verbinding Den Haag-Brussel ook halt houden in Breda en in Brecht. Blijft dit tot nader order het geval, indien de verbinding Den Haag-Brussel er effectief zou komen?

Ik heb aanvullend nog een vraag ingediend over de levering van de hst-stellen. Dat zou namelijk het belangrijkste knelpunt zijn. De leveringen zouden moeten gebeuren door de firma AnsaldoBreda. Die firma is blijkbaar niet in staat om aan haar verplichtingen te voldoen. Blijkbaar – ik heb dat pas recentelijk vernomen – is de firma niet aan haar proefstuk toe. De Deense spoorwegmaatschappij DSB heeft namelijk in 2000 bij dat bedrijf een aantal treinstellen besteld die vanaf 2003 geleverd moesten worden. Op dit ogenblik, eind 2008, is er nog altijd maar één treinstel van de 14 geleverd. De Deense spoorwegen hebben in mei van dit jaar een ultimatum gestuurd naar AnsaldoBreda, dat inhoudt dat vóór mei 2009 minstens 14 treinstellen geleverd zouden moeten zijn, waarvan er minstens één aan alle voorwaarden moet voldoen, zoniet wordt de hele bestelling geannuleerd.

De betrouwbaarheid is dus blijkbaar niet heel hoog. Vandaar heb ik hierover nog een aantal bijkomende, specifieke vragen. In 2004 heeft de HSA-NMBS, de Belgisch-Nederlandse exploitant van de hsl 4, de bestelling voor de hst-stellen aan hetzelfde bedrijf gegund, terwijl het op dat moment reeds duidelijk was dat het bedrijf zijn verplichtingen ten aanzien van de eerdere bestelling van de Deense spoorwegen niet kon nakomen. In hoeverre heeft men destijds bij de aanbestedingsprocedures rekening kunnen houden met de reputatie, of hoe men het ook mag noemen? Op basis van één voorbeeld is het wellicht een beetje mager. Heeft men rekening gehouden met de reputatie van potentiële leveranciers? Volgens de Europese richtlijn is dat mogelijk.

In maart 2008, vier jaar na de bestelling, werd door AnsaldoBreda het Albatros-testtreinstel geleverd. Als wij dit extrapoleren, dan zullen de overige Albatros-stellen in 2012 nog steeds niet geleverd zijn.

Welke garanties zijn er dat deze stellen wel degelijk in de loop van 2009 geleverd zullen worden, zoals contractueel was afgesproken? Welke mogelijkheden zitten er in het contract, als dat niet het geval zou zijn? Kan de NMBS ook in dit geval – ditmaal niet tegenover Bombardier, maar tegenover AnsaldoBreda – schade verhalen? Zitten er ook in dit contract clausules? Ik neem aan van wel. Zal de HSA-NMBS dergelijke schadeclaims indienen?

18.02 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, alvorens een treindienst te kunnen inleggen op de hogesnelheidslijn tussen Antwerpen en Amsterdam moet de locomotief dus worden uitgerust met het ERTMS level 2 veiligheidssysteem. Op 14 oktober heeft mijn Nederlandse collega, minister Eurlings, in de Tweede Kamer meegedeeld dat de V250-stellen pas vanaf het najaar 2009 zullen worden geleverd, om vermoedelijk te worden ingezet vanaf de dienstregeling 2010. De constructeur heeft nog steeds problemen

met de uitrusting van haar treinstellen, met het complexe veiligheidssysteem ERTMS level 2.

Geen enkele van de operatoren, NMBS of HSA, is verantwoordelijk voor deze vertraging. Opnieuw is het dus de leverancier van de toestellen. De NMBS zal samen met de leasingmaatschappij (NSFSC) een beroep doen op de contractuele schadebedingen om een schadevergoeding te bekomen van treinbouwer AnsaldoBreda. Beide opdrachtgevers zullen daarbij hard maken dat naast een aantal legitieme verweerpunten van de treinbouwer die betrekking hebben op de ETCS en als overmacht kunnen worden beschouwd, AnsaldoBreda heeft gefaald in de uitvoering van haar contractuele verplichtingen.

Met betrekking tot het standpunt van de regering werken de NMBS en HSA momenteel aan een gezamenlijke businesscase. Hiervoor heeft de Nederlandse collega gevraagd wat de kostprijs zou zijn om in de toekomst bij het wegvallen van de Beneluxtrein een binnenlandse IC- of IR-relatie door te trekken tot Roosendaal. De studie naar de technische haalbaarheid en de businesscase hiervoor is nog niet afgerond. Gezien al deze mogelijke bedieningen in zijn geheel geëvalueerd en besproken moeten worden, wacht ik op het volledige gezamenlijke voorstel van NMBS en HSA NS om hierover positie in te nemen. Uiteraard zal daarna een overleg volgen met de Nederlandse collega, minister Eurlings.

Het juiste bedieningsschema dat zal worden aangehouden voor de treinbediening van Breda moet nog worden besproken op een overleg met de Nederlandse collega, alsook met de spoorwegoperatoren inzake de haalbaarheid.

De NMBS heeft in haar aanbestedingsprocedure alleen rekening gehouden met objectief verifieerbare selectiecriteria waaronder bijvoorbeeld solvabiliteitsgaranties en het voldoen aan fiscale en andere verplichtingen. Zij heeft dus geen rekening gehouden met eerder subjectieve criteria zoals reputatie. Wat wel belangrijk is om te weten, is dat veiligheidshalve eind 2003 contact is gezocht met de Deense spoorwegen teneinde te weten te komen wat hun ervaring met AnsaldoBreda was. DSB was op dat ogenblik zeer lovend over AnsaldoBreda, vooral inzake hun positieve ingesteldheid, deskundigheid en het voortdurend zoeken naar de beste oplossingen. Er was dus op dat ogenblik geen enkele reden om AnsaldoBreda te elimineren. Het is duidelijk dat het interessant is om dat verder op te volgen.

Er werd dus nog steeds geen V250-treinstel afgeleverd. Wel werd een stel uitvoerig met succes getest door AnsaldoBreda. De indienststelling van het hogesnelheidsmateriaal voor de verbinding Brussel-Amsterdam op de nieuwe lijn zou moeten plaatsvinden vanaf de dienstregeling van 2010, volgens de laatste informatie die werd bezorgd door de fabrikant AnsaldoBreda, wat een vertraging betekent van meer dan twee jaar ten opzichte van de oorspronkelijke verwachtingen. De Nederlandse minister van Vervoer, minister Eurlings, heeft deze nieuwe planning op 14 oktober in de Kamer van Volksvertegenwoordigers bevestigd. De verschuiving is te wijten aan een vertraging bij levering met rollend materieel. De vooruitgang van het project wordt van dichtbij opgevolgd door het Nederlands-Belgisch projectteam.

Het koopcontract tussen NMBS en AnsaldoBreda bevat inderdaad bedingen die betrekking hebben op de eventualiteit van laattijdige leveringen van het bestelde rollend materieel. Enerzijds kan het contract worden opgezegd wanneer een dramatische vertraging zich aandient, zoals nu het geval is. Anderzijds bevat het contract ook schadebedingen.

Gelet op de bijzonder ingrijpende aard van een ontbinding van een contract en de afwezigheid van alternatieven - wat in deze het grote probleem is - werd, in samenspraak met onze Nederlandse partner, ervoor geopteerd om dit extreme middel niet aan te wenden.

Wat het laatste betreft, zijn de te betalen bedragen begrensd en zijn deze pas van toepassing voor zover is bewezen dat AnsaldoBreda verantwoordelijk is voor de vertraging. De treinbouwer beweert dat de vertraging te wijten is aan de implementatie van het nieuwe Europese beveiligingssysteem ETCS. Waarschijnlijk zullen heel wat juristen dit bestuderen.

Wetenswaard is ook dat de schadebedingen worden toegepast op het ogenblik van de levering van elk treinstel afzonderlijk. De NMBS zal in ieder geval alle beschikbare rechtsmiddelen aanwenden om een zo hoog mogelijke schadevergoeding te bekomen van AnsaldoBreda.

18.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitgebreid en gemotiveerd antwoord.

Ik hoor een streefdatum voor de ingebruikname van de HSL. We zullen dat echter met een korreltje zout nemen. Naar verluidt zou dit gebeuren vanaf de nieuwe dienstregeling 2010. Betekent dit de dienstregeling die eind 2009 of eind 2010 van kracht wordt, of staat dit los van de binnenlandse dienstregelingen die op het eind van het jaar van kracht worden?

18.04 Minister **Inge Vervotte**: In principe was dat in januari 2009, maar ik kan alleen maar meedelen wat Eurlings heeft gezegd in de Tweede Kamer.

Ik heb de context geschetst en dit moet met de nodige voorzichtigheid worden behandeld.

18.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Wordt ongetwijfeld vervolgd!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

19 Interpellations jointes de

- **M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la contribution de La Poste au budget 2009 de l'État fédéral" (n° 163)**

- **M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la contribution de la SNCB au budget 2009 de l'État fédéral" (n° 164)**

19 Samengevoegde interpellaties van

- **de heer Georges Gilkinet tot de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de bijdrage van De Post aan de begroting 2009 van de federale Staat" (nr. 163)**

- **de heer Georges Gilkinet tot de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de bijdrage van de NMBS aan de begroting 2009 van de federale Staat" (nr. 164)**

19.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, madame la ministre, je voudrais revenir sur le débat budgétaire qui s'est déroulé les 15 et 16 octobre en séance plénière. Lors de ce débat, vous êtes intervenue à plusieurs reprises, mais pas de façon systématique. Selon moi, la commission est d'ailleurs le lieu le mieux indiqué pour ce genre d'intervention. Toujours est-il qu'à cette occasion, il a été question de la contribution exceptionnelle de la SNCB et de La Poste au budget de l'État pour l'année 2009.

Pour ce qui concerne la SNCB, on annonce un montant de 300 millions, sur base d'un mécanisme déjà utilisé dans le passé. L'État reprendrait donc à l'entreprise publique des montants destinés à des investissements qui n'ont pu être réalisés pour des raisons de retard.

Pour ce qui concerne La Poste, il est question de quelques millions d'euros qui constitueraient une anticipation du versement de dividendes.

Ces options nous semblent particulièrement étonnantes, ce autant pour La Poste que la SNCB. En effet, pour ce qui est de cette dernière, – cette commission en est le témoin – on observe des attentes importantes en termes d'investissements – il s'agit d'attentes du citoyen, des navetteurs, mais aussi des entreprises – en vue de la sécurisation des points d'arrêt. Je vous ai à plusieurs reprises parlé du point d'arrêt d'Assesse, situé en province de Namur où il n'y a pas de signalisation sonore systématique. Quand une lampe ne fonctionne plus, il faut attendre longtemps avant qu'elle ne soit remplacée. Les rampes d'accès sont dans un état innommable. Je vous invite à venir à Assesse. Je ne parle pas du point d'arrêt de Florée que vous allez supprimer, ce qui constitue un autre problème sur lequel je reviendrai.

On parle aussi de la nécessité de moderniser certaines lignes. Je pense notamment à la ligne 161/162 sur laquelle les trains avancent beaucoup moins vite qu'il y a quelques dizaines d'années. Il est également question d'achat de matériel pouvant transporter plus de passagers dans de meilleures conditions. Je vous ai aussi interrogée quant à la possibilité de voyager avec son vélo. On a parlé de la réalisation de nouveaux quais par Infrabel pour aider des entreprises à utiliser le rail plutôt que la route, ce qui est positif en matière économique et d'environnement. Les besoins sont donc énormes. Dans ces conditions, dire que l'on va reprendre à cette entreprise 300 millions qui n'ont pas été dépensés me semble pour le moins étonnant. Pour ma part, c'est le genre d'information que je ne peux accepter.

J'en arrive ainsi à La Poste qui fait l'objet de mon interpellation jointe. On se trouve là face à une entreprise qui est particulièrement fragile. Quand on discute avec le patron de La Poste, il nous dit qu'il voudrait pouvoir voir clair dans les moyens dont il dispose.

Des bureaux sont fermés les uns après les autres. On envisage de remplacer les travailleurs statutaires par des distributeurs indépendants de courrier avec des conditions sociales bien moindre, ce qui est peu acceptable. En outre, La Poste est confrontée à une diminution de son chiffre d'affaires. Elle craint la libéralisation du marché postal.

En effet, malgré les engagements qui ont été pris par vous et par M. Van Quickenborne, on ne connaît pas encore les conditions exactes de la transposition de la directive. Il y a pourtant des besoins énormes pour sauvegarder l'entreprise plutôt que d'appliquer une politique d'investissements.

Quand je vous ai interrogé tout à l'heure sur l'accessibilité des bureaux de poste pour les personnes moins valides, vous m'avez répondu que beaucoup de bureaux de poste n'étaient pas accessibles mais que vous alliez y travailler progressivement. Pourtant, dans cinq ans, il restera encore des bureaux de poste non accessibles. S'il y a trop d'argent à La Poste, pour moi, il s'agit d'une politique prioritaire par rapport à beaucoup d'autres. J'ai du mal, en tant que parlementaire, à comprendre qu'on reprenne de l'argent à La Poste alors qu'il y a tellement de besoins.

Je voulais vous interpellier et pas seulement vous interroger sur ce sujet pour avoir un échange mais j'ai tout de même quelques questions précises à poser.

Pouvez-vous nous préciser le montant exact de la contribution de la SNCB et de La Poste au budget 2009? D'où proviennent ces montants? J'ai cru comprendre que pour la SNCB il s'agissait d'investissements non réalisés tandis que pour La Poste, il s'agissait plutôt de dividendes.

En ce qui concerne plus précisément la SNCB, pour quelles raisons ces fonds d'investissement n'ont-ils pu être dépensés par l'entreprise publique? Si j'étais ministre et que je constatais que certains fonds n'avaient pas été dépensés, je m'interrogerais sur les raisons et je mettrais les moyens en place pour que ces investissements soient réalisés dès lors que les besoins sont connus et nombreux. Vous les reconnaissez vous-même régulièrement.

S'agit-il d'un emprunt à l'entreprise publique ou d'une pure contribution au budget de l'État? Est-ce de l'argent qui sera pris sur 2009 mais rendu, par exemple en 2010 à la SNCB? Quelles conséquences aura pour l'entreprise publique cette débudgétisation? Je me pose la même question pour La Poste.

Pourquoi, face aux enjeux de mobilité et de modernisation, ces fonds n'ont-ils pas été consacrés à d'autres dépenses utiles et urgentes? Je les ai déjà détaillées tout à l'heure.

Quelles conséquences budgétaires cela aura-t-il sur les investissements futurs de la SNCB? En d'autres termes, pouvez-vous me dire si cette débudgétisation de la SNCB aura des conséquences sur son rating et sur sa capacité d'emprunt, sur le taux qu'elle pourra obtenir? Cette question me semble importante pour mesurer toutes les conséquences du choix du gouvernement fédéral d'équilibrer son budget sur le dos des navetteurs.

Je terminerai par les mêmes questions sur La Poste.

N'y avait-il pas d'autres dépenses à réaliser, par exemple des investissements énergétiques dans les bâtiments, dans un charroi plus respectueux de l'environnement ou simplement le maintien des missions existantes?

Quelles conséquences cette décision aura-t-elle sur les budgets d'investissements futurs de La Poste?

C'est assez difficile à expliquer aux travailleurs, aux représentants des travailleurs qui nous contactent régulièrement. On leur annonce qu'on va pousser les gens au départ naturel, à la pension, qu'on va les remplacer par des distributeurs indépendants et que, par ailleurs, il semble qu'il y ait des versements de dividendes avancés au bénéfice du budget de l'État. J'estime qu'il est important de débattre de ce sujet.

19.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, monsieur Gilkinet, je tiens tout d'abord à souligner qu'au vu de leur nature, les questions posées dans cette interpellation ont selon moi leur place dans le cadre de la discussion initiale des budgets 2009 prévue la semaine prochaine. Je vais quand même y répondre, étant donné que vous avez attendu jusqu'à maintenant.

19.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, dès lors que les informations sont publiques et paraissent dans la presse, je me dis que le budget n'est pas encore déposé et qu'il y a encore une possibilité, en tant que parlementaire, d'intervenir avant que des décisions que j'estime mauvaises ne soient prises et de faire changer la ministre d'avis, d'autant plus que mes interpellations sont déposées depuis un certain temps. Elles sont de nature budgétaire mais n'entrent pas dans le cadre d'un budget ordinaire puisqu'en l'occurrence, on nous annonce une débudgétisation de deux entreprises publiques importantes dont vous avez la tutelle.

19.04 Inge Vervotte, ministre: Je ne pense pas mais c'est la commission qui doit y réfléchir.

Je voudrais apporter les précisions suivantes. Pour 2009, les revenus en dividendes de La Poste sont estimés à 120 millions d'euros. Ce montant englobe les dividendes pour l'État ainsi que les dividendes pour la Société fédérale de participations et d'investissement. Ce montant est basé sur le paiement d'un dividende complet sur les résultats de 2008 et d'un dividende intermédiaire estimé sur les résultats estimés de 2009.

Le paiement de ce montant basé sur le bénéfice net de l'entreprise est prévu quoiqu'il arrive par un pacte d'actionnaires conclu par l'État avec les actionnaires privés de La Poste. Il ne s'agit en aucun cas d'une débudgétisation. Le paiement de la dotation de l'État à La Poste pour ses missions de service public, tel que prévu par le contrat de gestion, reste bien entendu prévu. Il ne s'agit par conséquent pas non plus d'un emprunt mais de la distribution des bénéfices aux actionnaires. C'est normal. Comme vous le savez, à La Poste, vous avez également des actionnaires privés. Cette opération est donc sans conséquence imprévue pour les budgets d'investissements futurs de La Poste.

En ce qui concerne la SNCB, en 2009, le gouvernement envisage un financement alternatif de l'acquisition du nouveau matériel roulant. Je mènerai alors des négociations avec la SNCB pour une adaptation du contrat de gestion. De ce fait, la dotation d'investissement de la SNCB pour 2009 peut être diminuée de 146 millions d'euros, mais la dotation d'exploitation à la SNCB devrait être majorée de 6 millions d'euros pour 2009 et de 10 millions d'euros pour 2010. Pour la SNCB, l'opération est neutre.

Pour ce qui est des investissements pour le groupe SNCB, les mesures prises par le gouvernement ne peuvent en aucun cas mener à une diminution ou à un ralentissement discrétionnaire des investissements. Au sein du gouvernement, on s'est mis d'accord sur une diminution unique de 200 millions d'euros de la dotation d'investissement d'Infrabel. Je mènerai alors une négociation avec Infrabel pour une adaptation du contrat de gestion. Cette diminution doit être compensée par les moyens disponibles chez Infrabel. Cela n'aura donc aucun impact sur les investissements.

L'article 288 de la loi-programme du 27 décembre 2006 dispose que les moyens non utilisés à la fin de l'année budgétaire en cours des dotations d'investissements de la SNCB Holding par SNCB Infrabel peuvent être déposés sur un compte dénommé "fonds des investissements ferroviaires", consolidés avec l'État. Les moyens versés dans ce fonds seront mis à la disposition de la société dont ils proviennent à partir de l'année budgétaire suivante et sont utilisés en vue de poursuivre l'exécution du plan pluriannuel d'investissement. En appliquant cet article chaque année, il est prévu que le groupe SNCB versera, fin 2008, un montant de 256 millions d'euros au fonds des investissements ferroviaires; le montant qui sera versé fin 2009 est estimé à 280 millions d'euros.

Pour le fonds RER, une majoration de 59 millions d'euros du solde du fonds est attendue en 2009. On tient compte d'une dotation annuelle au fonds d'un montant indexé de 222,6 millions d'euros, montant de base de 210,7 millions d'euros indexé à 5,39%, de dépenses d'investissement prévues de 191 millions d'euros et d'un montant estimé à 28 millions d'euros en intérêts sur les réserves du fonds.

19.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, que de chiffres! Je les relirai avec beaucoup d'attention. Si j'ai bien compris, on reprend, pour ce qui concerne la SNCB, des montants qui n'ont pas été dépensés et on ajuste le contrat entre la SNCB et l'État belge pour diminuer les obligations d'investissement de la SNCB, de façon que cette perte de subsides soit compensée par des obligations moindres. À moins d'avoir mal compris. Mais je parcourrai votre réponse avec attention.

19.06 Inge Vervotte, ministre: Monsieur Gilkinet, je vais me répéter. Rien ne change au niveau de l'investissement. Le budget d'investissement est différent du budget d'exploitation. Il ne faut pas se baser sur le fait que nous disposons d'un investissement et se dire que toutes les obligations n'étant pas remplies, on

va l'affecter aux exploitations. Ce n'est pas possible! En effet, exploitation signifie coûts récurrents.

Si, pour l'année 2008, toutes les réalisations envisagées n'ont pas été concrétisées, de l'argent demeure inutilisé. On le rend à l'État. Cela signifie qu'au niveau de l'investissement, rien ne change. Pour notre part, nous allons discuter, négocier avec Infrabel qui dispose d'une réserve de liquidités pour la diminuer en décrétant qu'il en prélève une somme pour l'affecter dans les fonds d'investissement. Ainsi, rien ne change au niveau de l'investissement proprement dit. Il s'agit d'une opération pour utiliser les réserves d'Infrabel qui dorment pour l'instant.

19.07 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Vu sous cet angle, l'explication est plus claire! Mais ne me dites pas qu'il s'agit d'une opération blanche! Vous allez prélever sur les réserves d'Infrabel et ses budgets non dépensés pour diminuer la dotation à l'investissement de l'État. Si j'étais ministre en charge de la tutelle de la SNCB, par rapport à l'ensemble des besoins décrits commission après commission, je m'inquiéterais auprès d'Infrabel afin de connaître la raison pour laquelle ces montants ne sont pas dépensés et de savoir s'il ne convient pas de renforcer les services chargés des études techniques et de la réalisation de ces investissements, car les besoins sont énormes.

Pour reprendre l'objet d'une question précédente, où l'on décidait aujourd'hui de transporter par camion ce que, hier, on transportait par train, si j'étais en charge de l'entreprise publique, cela m'inquiéterait et je ferais en sorte de donner des injonctions en disant "Vous avez les budgets. Que vous manque-t-il pour réaliser ces investissements?"

Nous sommes finalement dans une situation où l'État peut se réjouir des investissements non réalisés par Infrabel. En effet, à la fin de l'exercice budgétaire, on ponctionne les réserves d'Infrabel pour renforcer le budget général de l'État.

Par rapport à l'ampleur des besoins, je me permets de contester ce choix politique, madame la ministre. Le président de cette commission est aussi attentif que moi à la modernisation de la ligne 161-162 entre Bruxelles et Strasbourg. On ne peut prétendre qu'il n'y a pas de besoins. S'il y a trop de subsides à l'investissement, on peut accélérer les travaux du RER qui sont ralentis pour d'autres raisons. Des choses à faire en matière de mobilité par la voie ferrée, on n'en manque pas. Il faut renforcer les services internes à Infrabel pour ne pas laisser de côté ces dotations à l'investissement.

Au sujet de La Poste et de ces dividendes anticipés, vous dites que l'entreprise ayant un actionnaire privé, il est normal de distribuer des dividendes. Je m'interroge précisément sur la normalité de cette double logique chez une entreprise de service public comme La Poste de compression des dépenses, notamment en matière de personnel et de statut du personnel, et de recherche du meilleur chiffre d'affaires pour récompenser un investisseur. Il faut dire que l'ouverture du capital au privé constituait à mes yeux une erreur, mais je ne vais pas refaire l'histoire.

Vous n'étiez pas à la tête de ce ministère au moment de l'ouverture aux capitaux privés mais c'est un choix qui entraîne des conséquences évidentes. Voyez le nombre de travailleurs de La Poste qui souffrent des conditions sociales actuelles et des plans de renforcement de la productivité. Les annonces – auxquelles je croyais que vous vous montreriez attentive en tant qu'ex-syndicaliste – au sujet de l'évolution des statuts des travailleurs sont tout sauf réjouissantes. C'est un nouveau signe de la pression à la productivité dans une entreprise qui doit continuer à prester un service public.

19.08 Minister Inge Vervotte: Ik wil het debat niet uitputten want we zullen het er waarschijnlijk nog over hebben. Ik vind echter dat bepaalde zaken niet met elkaar vermengd mogen worden. Als bijvoorbeeld met De Post het debat wordt gevoerd over de reden waarom de druk zo hoog is bij De Post – en ik ben de eerste om dat te onderkennen – dan is dat omdat die organisatie zich zal moeten aanpassen en veranderen om in de geliberaliseerde markt te kunnen overleven. We hebben het over overleven. Wat u zou doen is de kostenstructuur van die onderneming altijd zo groot houden.

Wij mogen de twee niet met mekaar vermengen. Als er winst is, die uitgekeerd wordt aan de aandeelhouders, wat normaal is wanneer men ziet wat er aan privé-investeringen gebeurt, moet men niet zeggen dat het een goede politiek zou zijn om geen winst uit te keren en om het terug in de onderneming te investeren. Het is iets genuanceerder dan dat. Er gebeuren investeringen. Vanuit de overheid worden er middelen ter beschikking gesteld om aan dienstverlening te doen. Het verhaal is genuanceerder. Wij mogen niet zomaar alles op één hoop gooien.

De Post heeft trouwens altijd een dividend uitgekeerd. Het is dus niet uitzonderlijk dat zij een dividend uitkeert. Het enige wat uitzonderlijk is en tegelijk niet uitzonderlijk is, want het is in het verleden nog gebeurd, is dat het interimdividend in plaats van om de twee jaar betaald nu jaarlijks betaald wordt. Dat is het enige verschil.

Ik zou toch voorzichtig zijn met het trekken van de conclusie dat als dat geld niet was uitgekeerd aan de aandeelhouders, in het meervoud, de werknemers minder flexibel hadden moeten zijn, men de statuten van de mensen veel beter zou kunnen ondersteunen. Ik deel die analyse niet. Ik wil wel heel wat doen en heel wat inspanningen leveren voor het statuut van die werknemers. Dat zal een belangrijk aandachtspunt blijven in de toekomst. Het een liëren aan het ander lijkt mij echter niet evident.

Ten tweede, ik herhaal het. Het gaat over de investeringen van de NMBS, en heel specifiek van Infrabel. Dit staat los van het debat dat wij hier gehad hebben. Wij hebben reeds verschillende malen aan Infrabel en de NMBS holding - want het zijn die twee die er de grootste verantwoordelijkheid in dragen - gevraagd wat hun actieplan is om ervoor te zorgen dat er zich op het vlak van de investeringswerken geen vertragingen opbouwen.

Wij hebben ook gevraagd dat ze dat monitoren, dat er analyses zijn, zodat wij heel duidelijk weten wat de oorzaken zijn. Liggen de oorzaken aan het vergunningenbeleid, waar een groot gedeelte van de problemen is? Ik veronderstel dat dat in het debat over de staatshervorming zeker en vast nog op tafel zal komen, en dat niet alleen, maar ook onder andere de opleidingen, wat dan weer een bevoegdheid is van de Gemeenschappen. Wij zijn daar zeker en vast vragende partij. Wij vragen aan de NMBS-holding en aan Infrabel telkenmale wat hun actieplan is en wat ze zullen doen. Ze hebben niet alles zelf in eigen handen.

Ik kan u wel het volgende zeggen. Wanneer er nu een operatie is waarbij hun fondsen worden aangesproken, kan ik misschien ervan uitgaan dat ze nog meer gemotiveerd zullen zijn om ervoor te zorgen dat uiteindelijk zij zelf hieraan iets zullen doen. Vandaag zijn er immers weinig repercussies. Het kan alleen maar een element ter verdere motivatie zijn van onze vraag, die wij sowieso met heel wat aandrang stellen om te zeggen dat de geplande werken zoveel mogelijk moeten aansluiten op hetgeen men gepland heeft.

Misschien is er in het verleden wat overraamd en moet men wat realistischer ramen. De analyse is breed wat dat betreft. Ik ben het met u eens dat wij er evenveel belang bij hebben dat een en ander zo dicht mogelijk bij elkaar aansluit. Het heeft geen enkele zin om daar met die operaties te zitten, want dat is uiteindelijk allemaal geld van de belastingbetaler.

19.09 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Vous devez me permettre, en tant que parlementaire de l'opposition, appartenant à un parti vert soucieux d'un autre type de mobilité et de service public, de combattre cette logique de budget qui a été celle du gouvernement.

En matière postale, vous dites: cette matière est privatisée, on prépare la libéralisation du marché et on doit donner des dividendes aux actionnaires. Vous recevez ça comme un fait acquis, en tant que ministre. Ma philosophie politique est de remettre en cause les fondements mêmes de ces choix-là. La réalité est peut-être différente aujourd'hui mais je pense qu'on a commis une erreur historique en acceptant des actionnaires privés à La Poste. Nous sommes dans une situation où, socialement, ce sont les travailleurs qui trinquent, les usagers qui n'ont plus accès aux bureaux de poste, tandis que les actionnaires, eux, continuent de recevoir des dividendes. Je ne peux l'accepter. Ils doivent participer aussi à l'effort de rationalisation de La Poste, qu'il faut en effet sauver compte tenu qu'il y a moins de courrier à distribuer, que les rentrées sont moindres à cause de la concurrence, et qu'il faut protéger La Poste de la concurrence. Mais je ne considère pas cela comme un fait acquis, ni même acceptable et inéluctable.

En ce qui concerne la SNCB, vous dites que, si on retire des moyens à Infrabel parce qu'ils ne sont pas dépensés, les organes de direction et les travailleurs d'Infrabel essayeront d'être plus efficaces l'année suivante pour qu'on ne les leur retire plus: c'est manier le bâton. Mais j'aimerais avoir un diagnostic plus précis sur les raisons. Il y a des aspects institutionnels complexes, c'est vrai qu'en Belgique on n'a pas dépensé cet argent-là. Mais je ne trouve pas normal qu'on prive l'entreprise publique, Infrabel en l'occurrence, de ces moyens-là parce qu'il y a des urgences. Quand je prends mon train le matin à Assesse, et que je discute avec les gens qui prennent le train avec moi des budgets disponibles qui n'ont pas été dépensés dans l'année et qui reviennent dans la cassette de l'État, c'est difficile à comprendre. Raison pour laquelle, madame la ministre, je dépose une motion de recommandation.

19.10 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, ik probeer nog één keer. Ik wil in de hardnekkigheid volharden.

Het kan niet anders. Er wordt een bepaald budget gereserveerd voor bijvoorbeeld RER of voor Diabolo. Dat zijn projecten die over langere termijn lopen. Indien er dan vertragingen tijdens de werken zijn, kan niet zomaar worden beslist om met de centen die over zijn, iets anders te doen.

Wat is immers de problematiek indien zulks wel zou worden gedaan? Dat zou betekenen dat het totaalbudget wordt verhoogd. Uiteindelijk zal uit het budget immers alsnog moeten worden betaald om de leveringen of infrastructuurwerken te doen. Er is dus een tijdelijk probleem van geldoverschotten. Dat heeft te maken met de boekingen van de begrotingen die elk jaar worden afgesloten. Er kan echter niet zomaar worden beslist om de overschotten aan andere behoeften uit te geven. De kosten voor het oorspronkelijke budget zullen immers sowieso moeten worden gemaakt, wat betekent dat het geld daarvoor nodig is. De kosten werden op dat ogenblik weliswaar nog niet gemaakt, maar zullen later op de rit wel moeten worden gemaakt. Indien wordt beslist om het geld aan iets anders te besteden, wordt het investeringsbudget dus telkenmale verhoogd.

Dat is niet correct. Er werd immers een investeringsbudget afgesproken. Ik wil er u aan herinneren dat het investeringsbudget van de NMBS de voorbije jaren nog nooit zo groot is geweest als in 2008 en voor 2009.

Er kan dus niet worden beslist om 200 miljoen euro die tijdelijk over is van een bepaald gepland maar niet uitgevoerd werk – bijvoorbeeld RER – zomaar aan een andere trein te geven. Dat kan dus niet, noch voor infrastructuurwerken noch voor exploitatie. De desbetreffende kosten worden in dat geval immers recurrent en komen boven op het budget.

Ik ben het ermee eens dat de gap tussen de planning en de uitvoering zo klein mogelijk moet zijn. Dit heeft echter vooral met de geloofwaardigheid van budgettering te maken. Dit heeft niets te maken met een gebrek, een teveel of een tekort aan investeringen. Het heeft eerder te maken met de vaststelling, op het moment van de jaarafrekening, dat een uitgave van bijvoorbeeld 800 miljoen euro was gepland en er maar 600 miljoen euro werd uitgegeven. Er is dus een overschot van 200 miljoen euro. Waaraan ligt dat dan?

Mijnheer de voorzitter, ter zake werden in de commissie al vragen gesteld. Wij kunnen gerust nog op de kwestie terugkomen. Het zijn echter zaken die gekend zijn. Er werd over het thema een hele analyse gemaakt die veel verder gaat dan louter ramingen en budgettaire aangelegenheden.

19.11 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Dans l'hypothèse où on a budgétisé 800 millions pour le RER mais qu'on n'en a dépensé que 600, il en reste 200. On pourrait décider de reporter ces 200 millions sur l'année suivante pour le budget RER. Je ne vous demande pas d'acheter de nouveaux trains pour la ligne P Ciney-Namur que j'emprunte parfois. On investirait dès lors un milliard d'euros au lieu de 800 millions.

19.12 **Inge Vervotte**, ministre: (...)

19.13 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Vous me dites qu'on utilise les réserves...

19.14 **Inge Vervotte**, ministre: Pas pour le RER.

19.15 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): L'exemple du RER était peut-être mal choisi, mais c'est la même chose pour de l'achat de matériel.

Les sommes consacrées à l'achat de matériel qui n'ont pu être engagées par rapport à ce qui était budgété, on peut les reporter sur l'année suivante.

19.16 Minister **Inge Vervotte**: Dit is mijn laatste reactie want wij zullen er waarschijnlijk inzake de budgetten nog over spreken.

Er zijn enerzijds de operaties waar het gaat zoals u zegt. Daar ziet men dat er geen enkele impact is op de investeringen die zullen uitgevoerd worden, of die verminderd worden, en zo meer. Anderzijds zijn er de reserves van Infrabel. De reserves van Infrabel hebben onder andere te maken met de financiële operaties die Infrabel uitvoert. Daarvoor moet men kijken hoe Infrabel haar reserves in het verleden heeft opgebouwd.

Daarover zeg ik heel eerlijk: dat is ook geld van de belastingbetalers. Laten wij dus het debat voeren, ook wat dat betreft.

Ik meen dat het ene debat niet met het andere verward mag worden. Aan het geld voor de investeringen in de infrastructuur komt men niet, dat is duidelijk. Daar gaat het gewoon om een operatie die noodzakelijk is. Wat moet er anders met dat geld gebeuren?

Inzake het geld van de reserves meen ik dat het debat ook gevoerd mag worden. Het spoor is een onderneming die hoofdzakelijk wordt gefinancierd – zeker voor Infrabel is dat zo – met overheidsmiddelen. Infrabel is reserves aan het opbouwen. Dan willen wij daar als overheid ook wel even naar kijken en er iets over zeggen. Want het kan betekenen de dotatie verminderd kan worden, maar dat is nu niet gezegd want structureel is dat nu niet het geval.

Maar wij vinden wel dat wij eens naar die reserves mogen kijken.

19.17 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Mon hypothèse est que s'il y a des réserves, elles doivent permettre d'accélérer les investissements plutôt que d'équilibrer le budget de l'État. Nous ne sommes pas d'accord sur cette question, raison pour laquelle je dépose ma motion de recommandation.

Je vous remercie de votre patience pour m'expliquer ce que je ne veux pas comprendre car je ne suis pas d'accord avec la philosophie de ces choix.

Motions **Moties**

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

Une motion de recommandation a été déposée par M. Georges Gilkinet et est libellée comme suit:

“La Chambre,

ayant entendu les interpellations de M. Georges Gilkinet

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

demande au gouvernement

1. d'évaluer et de renforcer les procédures d'exécution du Plan d'investissements au niveau de la SNCB;
2. de renforcer les services d'études et les services techniques chargés de la réalisation des investissements à Infrabel et la SNCB pour éviter des situations où des investissements ne sont pas réalisés dans les délais projetés;
3. de créer, tant au niveau de La Poste que de la SNCB, un fonds de réserve permettant de capitaliser les investissements non réalisés dans le courant de l'année budgétaire et d'augmenter ou de préserver la capacité future d'investissement dans la perspective d'un meilleur service public aux citoyens;
4. de revoir ses options en matière de débudgétisation de La Poste et de la SNCB dans le cadre du budget de l'État fédéral pour l'année 2009 et de consacrer les moyens envisagés au renforcement du budget à des politiques d'investissement durable;
5. de prévoir, dans le cadre du budget 2009, de nouveaux moyens pour la SNCB permettant d'accélérer l'exécution des investissements urgents en vue du renouvellement du matériel roulant en vue d'un plus grand confort des voyageurs, la réouverture de gares et de la modernisation de diverses lignes, notamment de la ligne 161-162;
6. de prévoir, dans le cadre du budget 2009, de nouveaux moyens pour La Poste permettant de réaliser les investissements urgents en vue du maintien des bureaux de poste actuellement menacés de fermeture ou déjà fermés, d'améliorer de façon plus rapide l'accessibilité des bureaux de poste, d'investir dans l'efficacité énergétique des bâtiments de La Poste et dans du matériel roulant moins polluant et de veiller à un maintien des conditions salariales et sociales des travailleurs de l'entreprise.”

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Georges Gilkinet en luidt als volgt:

“De Kamer,

gehoord de interpellaties van de heer Georges Gilkinet

en het antwoord van de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven,

vraagt de regering

1. de procedures voor de uitvoering van investeringsplannen bij de NMBS te evalueren en te versterken;
2. de met de realisatie van de investeringen bij Infrabel en de NMBS belaste studiediensten en technische

diensten te versterken teneinde te voorkomen dat investeringen niet binnen de geplande termijn gerealiseerd worden;

3. zowel bij De Post als bij de NMBS een reservefonds op te richten teneinde de in de loop van het begrotingsjaar niet gerealiseerde investeringen te kunnen kapitaliseren en de toekomstige investeringscapaciteit te verhogen of te behouden, met het oog op een betere openbare dienstverlening voor de burger;

4. haar opties inzake debudgettering van De Post en de NMBS in het kader van de begroting van de federale Staat voor het jaar 2009 te herzien en de overwogen middelen te besteden aan het versterken van de begroting voor het beleid van duurzame investeringen;

5. in het kader van de begroting 2009 meer middelen uit te trekken voor de NMBS waardoor de versnelde uitvoering van dringende investeringen mogelijk wordt, met het oog op de vervanging van het rollend materieel die de reiziger meer comfort moet bieden, de heropening van stations en de modernisering van verschillende lijnen, met name lijn 161-162;

6. in het kader van de begroting 2009, meer middelen uit te trekken voor De Post, waardoor het mogelijk zal zijn dringende investeringen te realiseren met het oog op het behoud van de postkantoren die momenteel met sluiting bedreigd worden of reeds gesloten zijn, sneller de toegankelijkheid van de postkantoren te verbeteren, te investeren in de energie-efficiëntie van de gebouwen van De Post en in minder verontreinigend rollend materieel, en te waken over het behoud van de loon- en sociale voorwaarden van de werknemers van het bedrijf."

Une motion pure et simple a été déposée par Mme Valérie De Bue et par M. Jef Van den Bergh.

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Valérie De Bue en door de heer Jef Van den Bergh.

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

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

20 Question de Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'introduction dans les parkings de la SNCB de places de stationnement réservées aux femmes enceintes" (n° 7967)

20 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de invoering van voorbehouden parkeerplaatsen voor zwangere vrouwen op de NMBS-parkings" (nr. 7967)

20.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, madame la ministre, nous ne pouvons ignorer les efforts réalisés par la SNCB pour l'amélioration de l'accessibilité des quais et des gares aux personnes à mobilité réduite et pour l'aménagement de places de parking aux abords des gares réservées aux personnes munies d'une carte de stationnement.

Récemment, j'ai été interpellée par une femme enceinte qui attirait mon attention sur le fait qu'elle n'avait pas accès aux places de stationnement pour personnes à mobilité réduite puisqu'elle n'avait pas cette carte de stationnement dont on connaît les délais et les formalités d'obtention.

Par ailleurs, nous savons que la SNCB ne reste pas inattentive aux problèmes des femmes enceintes; en effet, à partir du sixième mois et sur base d'un certificat médical, elle leur permet l'accès en première classe avec un billet de deuxième classe.

J'aurais donc voulu vous entendre sur les possibilités offertes à ces personnes: peut-être envisager l'aménagement de places spécifiques aux abords des gares? Je connais le cas de Nivelles, mais j'ignore si des initiatives sont prises ailleurs dans ce sens. Ou peut-être mettre au point une carte de stationnement spécifique permettant à ces personnes de se garer à proximité des quais et des gares?

Peut-être d'autres expériences sont-elles en cours ou envisageables dans ce domaine?

20.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, à l'heure actuelle, il n'existe pas d'emplacement réservé aux femmes enceintes. Ne sont autorisés à stationner sur les emplacements pour handicapés que les personnes en possession d'une carte de stationnement pour personne handicapée délivrée par le ministère des Affaires sociales.

Je ne pense pas que la création d'emplacements spécialement réservés aux femmes enceintes soit la meilleure solution.

Néanmoins, j'appuie la proposition selon laquelle la loi sur la délivrance des cartes de stationnement pour personnes handicapées soit modifiée de façon à accorder temporairement une carte de stationnement à des personnes temporairement moins valides, dont entre autres les femmes enceintes.

20.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse. Il semble assez compliqué de mettre en place ce système puisqu'il existe des contrôles et, comme vous dites, qu'il s'agit d'un "handicap" tout à fait temporaire.

Par contre, certaines grandes surfaces ont déjà aménagé des places pour les mamans avec jeunes enfants ou pour les femmes enceintes. Je me demande s'il ne serait pas plus pratique, en fonction de la densité de la population, d'aménager des places de stationnement aux abords des gares plutôt que de modifier une loi. Cette solution me paraît plus compliquée, mais j'admets qu'il soit possible d'examiner aussi cette piste.

À ce stade, je n'ai pas pu envisager de possibilité très concrète. Je trouve dommage qu'on incite les personnes à utiliser les transports en commun, mais qu'on ne réponde pas aux problèmes que cela entraîne.

Je prends acte de votre réponse.

20.04 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, ik denk dat we in het debat genuanceerd moeten staan. Onze visie inzake parkeerbeleid komt erop neer dat wij altijd zo functioneel mogelijk proberen te reageren. We willen wel rekening houden met de behoeftes, diversiteit en dergelijke.

We krijgen daar ook niet echt veel vragen over. Hier gaan we uit van een systeem dat wanneer iemand het echt wenst en noodzakelijk acht, daaromtrent in de marge wat onderneemt. Zo niet houdt men constant een plaats ter beschikking, specifiek daarvoor, zonder precies te weten in welke mate het bij bepaalde stations aangewezen is om constant één of twee plaatsen vrij te houden. Over hoeveel moet het dan gaan? Vandaar dat wij ervoor geopteerd hebben om na te gaan of de behoefte wel degelijk leeft. Ik kan me namelijk inbeelden dat niet iedereen daar vragende partij voor is. Sommigen zullen er minder problemen mee hebben dan anderen. Als er echter mensen zijn die dat wel belangrijk of noodzakelijk vinden, dan kan de mogelijkheid gecreëerd worden. Zo zouden we dus moeten nagaan in welke mate die behoefte inderdaad reëel is, zodat we meer zicht kunnen krijgen op die processen.

Omdat er weinig onderzoek naar gebeurd is en omdat we er weinig informatie over hebben, ook omdat we er weinig vragen over krijgen, willen we dus nagaan in welke mate dat al dan niet leeft. In welke mate is het dan ook opportuun, gelet op de verschillende elementen, om er al dan niet rekening mee te houden? Ik wil dat gerust verder opvolgen, maar de vraag rijst of het vrijhouden van parkeerplaatsen met dat oogpunt een beslissing is die nu al genomen kan worden. Wij hebben heel weinig gegevens ten gronde om nu al zo een extreme beslissing te nemen.

20.05 Valérie De Bue (MR): Effectivement, ce n'est pas simple. On ouvre la porte à d'autres demandes et on risque alors de devoir répondre à différentes sollicitations. C'est un problème sur lequel on peut continuer à se poser des questions et je continuerai à investiguer dans ce sens-là mais je vous remercie pour votre réponse.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

21 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de viering van de 175^{ste} verjaardag van de spoorwegen en de toekomst van het Mechelse Spoorwegmuseum" (nr. 8102)

21 Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la célébration du 175^e anniversaire du chemin de fer et l'avenir du Musée du chemin de fer à Malines" (n° 8102)

21.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, mijn laatste vraag handelt over enigszins constructievere onderwerpen dan de twee vragen van daarstraks. Het gaat alleszins om een voorstel waaruit de NMBS wel nog eer kan halen.

In 2010, toch niet zo ver meer af, zal het 175 jaar geleden zijn dat er voor het eerst een trein op het

Europese vasteland reed. Ons land viel de eer van die historische rit te beurt. Drie locomotieven – de Pijl, de Stephenson en de Olifant - spoorden in 50 minuten van Brussel naar Mechelen.

De 175^{ste} verjaardag van zo'n belangrijke gebeurtenis voor ons land en onze spoorwegen zou niet onopgemerkt voorbij mogen gaan. Het Mechelse Spoorwegmuseum heeft reeds het signaal gegeven dat het in samenwerking met alle bevoegde overheden en de NMBS de organisatie van een dergelijke viering mee op zich zou willen nemen. De NMBS zou voorlopig evenwel geen plannen hebben in die zin.

Het Mechelse Spoorwegmuseum zelf is ondertussen ook aan een opknapbeurt toe. De 18.000 bezoekers die het dit jaar al mocht ontvangen, bewijzen dat er wel degelijk interesse is voor een dergelijk museum. Niettemin staat het museum al enkele jaren te verkommeren. Er bestaat ook enige onzekerheid over de toekomst van het museum op de huidige locatie door de plannen voor de nieuwe stationsomgeving in Mechelen.

Mevrouw de minister, bent u, ten eerste, gewonnen voor de idee van een herdenking in het kader van de 175 jaar spoorwegen in 2010? Ten tweede, kunt u duidelijkheid scheppen met betrekking tot de toekomst van het Spoorwegmuseum te Mechelen?

21.02 Minister **Inge Vervotte**: Het Nationaal Museum van de Belgische Spoorwegen zal worden opgericht op de site van het station van Schaarbeek Reizigers, zoals bevestigd in artikel 13 van het beheerscontract tussen de Staat en de holding. In dit kader is het ook gepland om een tijdelijke tentoonstelling op te zetten ter gelegenheid van de 175^{ste} verjaardag van de spoorwegen in België. Het concrete programma daarvoor is nog niet uitgewerkt.

De toekomst van de collectie, ondergebracht in de gebouwen naast de centrale werkplaats van Mechelen, zal worden bekeken in het kader van de opdracht zoals geschetst in artikel 13.

Er moet eveneens rekening worden gehouden met de belangrijke infrastructuurwerken en de herstructureringen van de spoorweginstallaties in en rond Mechelen, die in de nabije toekomst zijn gepland. Hierbij is er nog geen duidelijkheid over de toekomst van de gebouwen waarin het museum momenteel is ondergebracht. Uiteraard wordt het dossier met de gepaste zorg en aandacht opgevolgd.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.55 uur.

La réunion publique de commission est levée à 17.55 heures.