

Sénat de Belgique

Session ordinaire 2010-2011

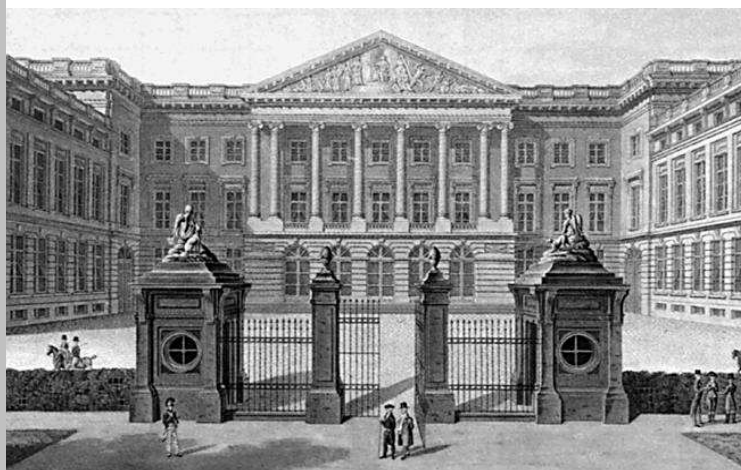
5-42COM

**Commission des Finances et des
Affaires économiques**

Mercredi 23 février 2011

Séance de l'après-midi

Annales



Handelingen

**Commissie voor de Financiën
en voor de Economische
Aangelegenheden**

Woensdag 23 februari 2011

Namiddagvergadering

5-42COM

Belgische Senaat
Gewone zitting 2010-2011

Les **Annales** contiennent le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions – *imprimées en italique* – sont publiées sous la responsabilité du service des Comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

La pagination mentionne le numéro de la législature depuis la réforme du Sénat en 1995, le numéro de la séance et enfin la pagination proprement dite.

Pour toute commande des Annales et des Questions et Réponses du Sénat et de la Chambre des représentants: Service des Publications de la Chambre des représentants, Place de la Nation 2 à 1008 Bruxelles, tél. 02/549.81.95 ou 549.81.58.

Ces publications sont disponibles gratuitement sur les sites Internet du Sénat et de la Chambre:
www.senate.be www.lachambre.be

Abréviations – Afkortingen

CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
cdH	centre démocrate Humaniste
Ecolo	Écologistes confédérés pour l'organisation de luttes originales
MR	Mouvement réformateur
N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Open Vld	Open Vlaamse liberalen en democraten
PS	Parti Socialiste
sp.a	socialistische partij anders
VB	Vlaams Belang

De **Handelingen** bevatten de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling – *cursief gedrukt* – verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst Verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

De nummering bestaat uit het volgnummer van de legislatuur sinds de hervorming van de Senaat in 1995, het volgnummer van de vergadering en de paginering.

Voor bestellingen van Handelingen en Vragen en Antwoorden van Kamer en Senaat:
Dienst Publicaties Kamer van volksvertegenwoordigers, Natieplein 2 te 1008 Brussel, tel. 02/549.81.95 of 549.81.58.

Deze publicaties zijn gratis beschikbaar op de websites van Senaat en Kamer:
www.senate.be www.dekamer.be

Sommaire**Inhoudsopgave**

<p>Demande d'explications de M. Frank Boogaerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «le dossier du Rhin d'acier» (n° 5-283)4</p> <p>Demande d'explications de Mme Muriel Targnion à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «l'état actuel du dossier du Rhin d'acier» (n° 5-448)4</p> <p>Demande d'explications de M. Bart Laeremans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «le recours par bpost à des agents qui ne connaissent pas le néerlandais dans le Brabant flamand et à Bruxelles» (n° 5-346).....9</p> <p>Demande d'explications de Mme Dominique Tilmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la suroccupation des trains» (n° 5-334)12</p> <p>Demande d'explications de M. Bert Anciaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la restructuration de bpost» (n° 5-373).....15</p> <p>Demande d'explications de M. Bert Anciaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «les projets d'amélioration de la ponctualité des trains par le biais d'une réduction du nombre de trains» (n° 5-462).....17</p> <p>Demande d'explications de Mme Cécile Thibaut à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «l'indisponibilité du matériel spécialisé lors des fortes gelées du mois de décembre 2010» (n° 5-343)19</p> <p>Demande d'explications de Mme Helga Stevens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «le projet d'Infrabel de construire un tunnel en remplacement du passage à niveau n° 57 à Lichtervelde» (n° 5-418)20</p> <p>Demande d'explications de Mme Dominique Tilmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la ligne ferroviaire entre Liège et Jemelle» (n° 5-379)22</p> <p>Demande d'explications de Mme Dominique Tilmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la situation chaotique du réseau ferroviaire au mois de décembre 2010» (n° 5-404)22</p> <p>Demande d'explications de Mme Inge Faes à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «les problèmes sur la ligne ferroviaire entre Bruges et Ostende» (n° 5-465)24</p> <p>Demande d'explications de Mme Fabienne Winckel à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la répartition de genre des métiers au sein du groupe SNCB» (n° 5-504).....25</p>	<p>Vraag om uitleg van de heer Frank Boogaerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «het dossier van de IJzeren Rijn» (nr. 5-283) 4</p> <p>Vraag om uitleg van mevrouw Muriel Targnion aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de stand van zaken met betrekking tot de IJzeren Rijn» (nr. 5-448) 4</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Bart Laeremans aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de inschakeling van personeel dat geen Nederlands spreekt bij bpost in Vlaams-Brabant en Brussel» (nr. 5-346) 9</p> <p>Vraag om uitleg van mevrouw Dominique Tilmans aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de overbezetting van treinen» (nr. 5-334) 12</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de herstructurering van bpost» (nr. 5-373)..... 15</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de plannen om de stiptheid van de treinen te verhogen door het verminderen van het aantal» (nr. 5-462) 17</p> <p>Vraag om uitleg van mevrouw Cécile Thibaut aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de onbeschikbaarheid van gespecialiseerd materieel tijdens de periodes van ernstige vrieskou in december 2010» (nr. 5-343)..... 19</p> <p>Vraag om uitleg van mevrouw Helga Stevens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de plannen van Infrabel voor de aanleg van een tunnel ter vervanging van de overweg nr. 57 te Lichtervelde» (nr. 5-418) 20</p> <p>Vraag om uitleg van mevrouw Dominique Tilmans aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de spoorlijn tussen Luik en Jemelle» (nr. 5-379)..... 22</p> <p>Vraag om uitleg van mevrouw Dominique Tilmans aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de chaos op het spoorwegennet in december 2010» (nr. 5-404)..... 22</p> <p>Vraag om uitleg van mevrouw Inge Faes aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de problemen op de treinlijn tussen Bruges en Oostende» (nr. 5-465) 24</p> <p>Vraag om uitleg van mevrouw Fabienne Winckel aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de verdeling naar gender van de beroepen binnen de NMBS Groep» (nr. 5-504) 25</p>
--	--

Présidence de M. Frank Vandenbroucke*(La séance est ouverte à 14 h.)***Demande d'explications de M. Frank Boogaerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «le dossier du Rhin d'acier» (n° 5-283)****Demande d'explications de Mme Muriel Targnion à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «l'état actuel du dossier du Rhin d'acier» (n° 5-448)**

M. le président. – Je vous propose de joindre ces demandes d'explications. (*Assentiment*)

M. Frank Boogaerts (N-VA). – *Le dossier du Rhin d'acier est ouvert depuis longtemps. Le port d'Anvers est le principal intéressé et partie requérante. Depuis de nombreuses années, des tensions existent entre les Pays-Bas, l'Allemagne, la Belgique, la Flandre et la Wallonie. Il faut trouver d'urgence une solution. En effet, le port d'Anvers a besoin d'une liaison rapide et efficace avec son principal hinterland, le bassin de la Ruhr.*

Après une décision de la Cour d'arbitrage de La Haye en 2005, un accord a été conclu entre les trois pays pour faire passer en grande partie le Rhin d'acier sur le tracé historique. En 2009, l'échevin de Roermond a cependant fait une déclaration étonnante, disant qu'il vaudrait mieux reporter d'une dizaine d'années la discussion sur le Rhin d'acier.

Dans le journal De Tijd du 4 juillet 2009, on pouvait lire que le ministre fédéral des Entreprises publiques, Steven Vanackere, ne voit dans l'étude aucune raison d'enterrer le Rhin d'acier. Il signale qu'une électrification, un timing précis de construction et une politique d'accompagnement peuvent améliorer le rendement pour tous les pays. C'est pourquoi il continue à espérer qu'il sera possible de mettre en service la ligne de chemin de fer modernisée pour fin 2018.

Les déclarations du ministre Vanackere faisaient suite aux interrogations relatives à la réactivation du Rhin d'acier dans une analyse coût-bénéfice des bureaux d'études Transport & Mobility de Louvain et TNO de Delft.

En commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques de la Chambre, le 14 décembre 2010, différents intervenants ont à nouveau demandé un état des lieux du dossier. La ministre Vervotte a signalé ce qui suit : « Lors de son entrevue avec Mme Merkel, le premier ministre s'est principalement entretenu de nos revendications en ce qui concerne le tracé historique. Dans le Limbourg néerlandais, il s'agit principalement d'une zone d'intérêt écologique et, en Rhénanie-du-Nord-Westphalie, le tracé traverse des zones bâties dans une série de villages. La Bundesbahn est disposée à maintenir le tracé historique mais la Rhénanie-du-Nord-Westphalie suggère toutefois un autre

Voorzitter: de heer Frank Vandenbroucke*(De vergadering wordt geopend om 14 uur.)***Vraag om uitleg van de heer Frank Boogaerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «het dossier van de IJzeren Rijn» (nr. 5-283)****Vraag om uitleg van mevrouw Muriel Targnion aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de stand van zaken met betrekking tot de IJzeren Rijn» (nr. 5-448)**

De voorzitter. – Ik stel voor deze vragen om uitleg samen te voegen. (*Instemming*)

De heer Frank Boogaerts (N-VA). – Het dossier van de IJzeren Rijn houdt ons al lang in de ban. De belangrijkste betrokken en vragende partij is de haven van Antwerpen. Al vele jaren is er een getouwtrek aan de gang tussen Nederland, Duitsland, België, Vlaanderen en Wallonië. Een oplossing is dringend noodzakelijk. De haven van Antwerpen heeft immers een snelle, efficiënte verbinding nodig met haar belangrijkste hinterland, het Ruhrgebied.

Na een beslissing in 2005 van het Hof van Arbitrage in Den Haag, werd een akkoord bereikt tussen de drie landen om de IJzeren Rijn grotendeels over het zogenaamde historische tracé te laten lopen. De wethouder van Roermond deed in 2009 echter een opmerkelijke uitspraak: 'We kunnen de discussie over de IJzeren Rijn beter voor een jaar of tien sluiten.'

In *De Tijd* van 4 juli 2009 lazen we het volgende: 'De federale minister van Overheidsbedrijven, Steven Vanackere, ziet in het onderzoek toch geen reden om de IJzeren Rijn te begraven. Hij wijst erop dat een elektrificatie, een juiste timing van de aanleg en een flankerend beleid het rendement voor alle landen kunnen verbeteren. Daarom blijft hij hopen dat het mogelijk zal zijn eind 2018 de gemoderniseerde spoorlijn in gebruik te nemen.'

De uitspraken van minister Vanackere kwamen er na de vraagtekens bij de reactivering van de IJzeren Rijn in een kosten-batenanalyse van de studiebureaus Transport & Mobility uit Leuven en TNO uit Delft.

In de kamercommissie voor de Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven vroegen verschillende sprekers op 14 december 2010 opnieuw naar de stand van zaken. Minister Vervotte zei hierover het volgende: 'Met mevrouw Merkel heeft de eerste minister het gehad over onze aanspraken op het historische tracé. In Nederlands-Limburg gaat het vooral over ecologisch waardevol gebied, in Noordrijn-Westfalen loopt het tracé in een aantal dorpen door bebouwd gebied. De Bundesbahn is bereid het historische tracé te handhaven, Noordrijn-Westfalen suggereert wel een alternatief tracé, A52. Dat tracé heeft volgens ons geen toekomst omdat er in Duitsland geen overeenstemming mogelijk bleek over de financiering ervan. De eerste minister wenst nieuw overleg

tracé, à savoir le A52. Ce tracé n'offre aucune perspective d'avenir à nos yeux, parce qu'aucun accord n'a pu être conclu en Allemagne en ce qui concerne le financement. Le premier ministre souhaite une nouvelle concertation avec le gouvernement de Rhénanie-du-Nord-Westphalie. Une date doit encore être fixée. »

Nous avons pu lire dans le journal De Standaard des 8 et 9 janvier 2011 que, selon le député CDU Uwe Schummer, s'exprimant dans le Rheinische Post, le Rhin d'acier est mort ; que gouvernement allemand n'est pas favorable à une remise en usage du tronçon entre Roermond et Mönchengladbach ; que le ministère allemand des Transports estime les investissements trop élevés et opte plutôt pour la revalorisation de la ligne Venlo-Mönchengladbach ; que la nouvelle a été reçue avec beaucoup d'enthousiasme aux Pays-Bas. De Standaard conclut en disant que l'on n'investira pas dans le Rhin d'acier durant les vingt prochaines années. L'incertitude subsiste donc quant à l'avenir et la réactivation du Rhin d'acier.

Dans l'arrondissement de Malines, le Rhin d'acier traverserait deux communes, Lierre et Nijlen, et y occasionnerait beaucoup de nuisances, a fortiori en cas de trafic intense. Peu avant les élections flamandes de 2009, le ministre Van Mechelen a déclaré que le faisceau de voies et la gare de Lierre seraient mis en souterrain ou dans une tranchée, de sorte que le passage à niveau de la Lispersteenweg entre autres disparaîtrait. Des plans impressionnants ont également été établis pour un réaménagement des abords de la gare de Lierre. Il y aurait un parking souterrain, un nouveau centre culturel et de nouveaux projets de construction, et les environs de la gare seraient mieux reliés au ring.

Durant la présidence belge, des contacts ont-ils eu lieu avec les Pays-Bas et l'Allemagne et a-t-on exercé une pression sur ces pays en vue du respect des engagements pris ? Quand et avec qui ces contacts ont-ils eu lieu ? Quel en est le résultat ?

Quelles initiatives le gouvernement belge, le gouvernement flamand, la SNCB et Infrabel prendront-ils pour réaliser la liaison rapide indispensable entre le port d'Anvers et le bassin de la Ruhr selon la route la plus courte, c'est-à-dire le tracé historique, qui compte 50 km de moins que la route de Montzen ?

Comment la Société de gestion du port d'Anvers réagit-elle aux déclarations les plus récentes ? Une concertation est-elle encore en cours ou prévue avec cette société ?

Qui peut aujourd'hui finalement dire ce qu'il adviendra du Rhin d'acier ? Quelles sont les conséquences des déclarations du député allemand Uwe Schummer, non seulement pour l'avenir du Rhin d'acier et le développement du transport ferroviaire depuis et vers le port d'Anvers, mais aussi pour les plans de mise en souterrain des voies et de la gare à Lierre, le raccordement du Rhin d'acier à la ligne existante et le réaménagement des abords de la gare ?

Mme Muriel Targnion (PS). – Lors de leur rencontre au mois de novembre dernier, Yves Leterme et Angela Merkel ont abordé la question de la réouverture du Rhin d'acier.

Comme beaucoup de mes collègues, je m'interroge évidemment sur les répercussions qu'une telle décision

met de la part de la régence van Noordrijn-Westfalen. Een datum moet nog worden vastgelegd.'

In *De Standaard* van 8 en 9 januari 2011 lazen we dan weer: 'De IJzeren Rijn is dood. Dat zegt CDU-politicus Uwe Schummer in de *Rheinische Post*. De Duitse regering ziet het niet zitten om het gedeelte tussen Roermond en Mönchengladbach opnieuw in gebruik te nemen. Het Duitse ministerie van Verkeer vindt de investeringen te hoog en kiest in plaats daarvan voor de opwaardering van het traject Venlo-Mönchengladbach. In Nederland werd het nieuws met veel enthousiasme onthaald.' *De Standaard* besluit: 'De eerstkomende twintig jaar zal er niet geïnvesteerd worden in de IJzeren Rijn.' We blijven dus in het ongewisse over de toekomst en de reactivering van de IJzeren Rijn.

In het arrondissement Mechelen zou de IJzeren Rijn door twee gemeenten lopen, Lier en Nijlen, en zou daar heel wat hinder veroorzaken zeker bij een intens gebruik. Kort vóór de Vlaamse verkiezingen van 2009 heeft minister Van Mechelen verklaard dat de sporenbundel en het station in Lier ondergronds zouden worden gebracht of in een sleuf worden gelegd, zodat onder meer de spoorwegovergang op de Lispersteenweg zou worden weggewerkt. Daar werden ook grootse plannen aan gekoppeld voor een heraanleg van de stationsomgeving in Lier. Er zouden een ondergrondse parkeergarage, een nieuw cultuurcentrum en nieuwe bouwprojecten komen en de stationsomgeving zou een betere aansluiting krijgen op de ring.

Is er tijdens het Belgisch voorzitterschap nog contact geweest met Nederland en Duitsland en werd op deze landen druk uitgeoefend om de aangegane verbintenissen na te komen? Wanneer en tussen wie hadden deze contacten plaats? Wat is het resultaat ervan?

Welke initiatieven zullen de Belgische regering, de Vlaamse regering, de NMBS en Infrabel nemen om de broodnodige, snelle verbinding tussen de haven van Antwerpen en het Ruhrgebied te realiseren volgens de kortste route, namelijk het historische tracé, dat 50 km korter is dan de zogenaamde Montzenroute?

Hoe reageert het Antwerps Havenbedrijf op de recentste verklaringen? Is hierover nog overleg gepleegd of gepland met het Havenbedrijf?

Wie kan nu eindelijk duidelijk zeggen wat er zal gebeuren met de IJzeren Rijn? Wat zijn de gevolgen van de verklaringen van de Duitse politicus Uwe Schummer, niet alleen voor de toekomst van de IJzeren Rijn en de ontwikkeling van het spoorvervoer van en naar de haven van Antwerpen, maar ook voor de plannen om in Lier de sporen en het station ondergronds te brengen, de IJzeren Rijn aan te sluiten op de bestaande lijn en de stationsomgeving opnieuw aan te leggen?

Mevrouw Muriel Targnion (PS). – Tijdens een ontmoeting in november jongstleden bespraken Yves Leterme en Angela Merkel de heropening van de IJzeren Rijn.

Zoals vele van mijn collega's vraag ik mij af wat de gevolgen van die beslissing zouden zijn voor de gewesten, in het

pourrait avoir sur les régions, en particulier la Région wallonne.

En effet, si l'emploi dans la gare de Montzen n'a plus de commune mesure avec ce qu'il était avant l'électrification du tronçon allant de ce point vers la gare d'Aix-la-Chapelle, il n'en demeure pas moins que cette ligne revêt une importance manifeste pour la Wallonie. Dynamiser l'économie wallonne en utilisant la ligne 24 pour le trafic ferroviaire de marchandises, en gardant un lien avec d'autres corridors de fret tels que CAREX, Triligiport et d'autres plates-formes multimodales en formation autour de l'aéroport de Liège, doit être un objectif prioritaire pour la Belgique. De plus, cette voie est fortement utilisée pour acheminer des marchandises vers le port d'Anvers.

En effet, une partie importante des trains qui transitent actuellement par ce tronçon ont pour direction la Flandre, plus particulièrement le port d'Anvers. Le rapport annuel 2009 d'Infrabel contient notamment cette phrase : « Afin de décharger l'axe Montzen existant, à savoir la connexion ferroviaire entre le port d'Anvers et l'Allemagne, un des principaux axes de transport de marchandises en Belgique, Infrabel investira dans la réouverture du Rhin d'acier. » L'objectif est clair, il faut décharger l'axe Montzen.

Cette position est assez étonnante. En effet, on sait que la ligne est loin d'être saturée actuellement. De plus, durant ces dernières années, Infrabel a investi des sommes importantes sur ce tronçon : le viaduc de Moresnet, l'électrification du tronçon, les différentes rénovations de tunnels, etc. Si le Rhin d'acier devait rouvrir, serait-ce vraiment des dépenses indispensables ? Il est évident qu'un tracé comme celui de la ligne 24 était essentiel pour la Belgique. Pourtant, ces investissements ne trouvent un sens que sur le long terme et non en attendant l'ouverture d'une ligne concurrente.

Inquiète de cette situation, je me suis posée différentes questions relatives à la possibilité de complémentarité entre les deux voies, aux conséquences d'une diminution drastique du nombre de passages sur la ligne 24, au coût financier lié à l'entretien de la ligne, etc.

Un coup de théâtre aurait eu lieu récemment. La presse néerlandophone s'est fait l'écho de « la mort du Rhin d'acier pour les vingt prochaines années ». Le secrétaire d'État auprès du ministre fédéral des Transports, de la construction et du développement urbain, Enak Ferlemann, aurait laissé entendre que les plans pour la réactivation du Rhin d'acier étaient abandonnés et que l'Allemagne privilégiait notamment un renforcement de la ligne Montzen-Aachen.

Pouvez-vous confirmer cette information ? Le projet du « Rhin d'acier » est-il bien au frigo pour au moins vingt ans ? Comment l'Allemagne compte-t-elle renforcer l'axe Montzen-Aachen ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – Lors de la présidence européenne de la Belgique, le premier ministre s'est entretenu, le 20 octobre 2010, avec le ministre-président Rutte et, le 2 novembre, avec la chancelière Merkel. Au cours de ces discussions, le premier ministre a de nouveau abordé le dossier du Rhin d'acier. Le ministre-président néerlandais est disposé à parler du Rhin d'acier pour ce qui concerne le

bijzonder voor het Waalse Gewest.

Het verkeer in het station van Montzen is dan wel niet meer wat het was vóór de elektrificatie van het baanvak vanaf dit punt tot aan het station van Aken, maar toch blijft deze lijn belangrijk voor Wallonië. De Waalse economie aanzwengelen door gebruik te maken van lijn 24 voor het goederenvervoer per spoor en tegelijk een aansluiting behouden met andere vrachtcorridors zoals CAREX, Triligiport en andere geplande multimodale platformen rondom de luchthaven van Luik, moet een prioritaire doelstelling voor België zijn. Deze lijn wordt bovendien zeer vaak gebruikt om goederen naar de haven van Antwerpen te vervoeren.

Een belangrijk deel van de treinen die momenteel van dit baanvak gebruik maken, rijden naar Vlaanderen, meer bepaald naar de haven van Antwerpen. In het jaarrapport 2009 van Infrabel staat te lezen: 'Om de bestaande Montzenas, de spoorverbinding tussen de haven van Antwerpen en Duitsland en tevens een van de belangrijkste goederenassen in België, te ontlasten, wil Infrabel investeren in de heropening van de IJzeren Rijn.' Het doel is duidelijk: de Montzen-as moet ontlast worden.

Dit standpunt is verrassend. Men weet immers dat de lijn helemaal niet verzadigd is. Bovendien heeft Infrabel de laatste jaren veel geld geïnvesteerd in dit baanvak: het viaduct van Moresnet, de elektrificatie van het baanvak, de verschillende renovaties van tunnels, enz. Als de IJzeren Rijn zou worden heropend, zouden dit dan noodzakelijke uitgaven zijn? Het is duidelijk dat een tracé als lijn 24 essentieel was voor België. Dergelijke investeringen zijn evenwel enkel zinvol op lange termijn en niet in afwachting van een concurrerende lijn.

Ik maak me zorgen over deze toestand en heb me al afgevraagd of die twee lijnen complementair kunnen zijn, wat de gevolgen zijn van een drastische daling van het aantal passagiers op lijn 24 en wat de kosten zijn voor het onderhoud van de lijn, enz.

Onlangs zou het verhaal een onverwachte wending gekregen hebben. In de Nederlandstalige pers verschenen krantenkoppen als 'De IJzeren Rijn is dood'. Staatssecretaris Enak Ferlemann, toegevoegd aan de Duitse federale minister voor Transport, bouw en stadsontwikkeling, zou laten verstaan hebben dat men de plannen voor de heropening van de IJzeren Rijn had laten varen en dat Duitsland een versterking van de lijn Montzen-Aachen verkoos.

Kunt u dit bevestigen? Zit het dossier van de IJzeren Rijn voor minstens twintig jaar in de koelkast? Hoe denkt Duitsland de as Montzen-Aachen te versterken?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – Tijdens het Belgisch voorzitterschap heeft de premier op 20 oktober 2010 met de Nederlandse minister-president Rutte gesproken en op 2 november met bondskanselier Merkel. Tijdens deze gesprekken heeft de premier het dossier van de IJzeren Rijn opnieuw aangekaart. De Nederlandse minister-president is bereid verder te praten over de IJzeren Rijn via het historische tracé.

tracé historique.

Mme Merkel a de nouveau répété que la Deutsche Bundesbahn est disposée à s'en tenir au tracé historique.

Le premier ministre Leterme a encore répété que nous prônions le respect du tracé historique. Il l'a confirmé le 27 décembre par courrier à Mme Merkel.

Une avancée ne pourra être envisagée que s'il existe un accord politique entre tous les pays.

À ce jour, je n'ai pas connaissance d'une réaction officielle du port d'Anvers aux déclarations récentes de l'Allemagne.

Des contacts sont pris régulièrement avec l'entreprise portuaire qui joue d'ailleurs un rôle actif dans la préparation d'une conférence de suivi à la conférence des ministres de Rotterdam du 14 juin 2010. Cette conférence de suivi aura lieu en juin à Anvers. Le prolongement du corridor ERTMS-F jusqu'au port d'Anvers figure au programme. Ce corridor de fret passerait, selon le point de vue belge, au-dessus du Rhin d'acier, en tant que route principale, afin de développer le corridor de fret n° 8, visé dans le règlement 913/2010 du Parlement européen et du Conseil européen relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif. Si vous souhaitez obtenir davantage d'informations sur cette matière spécifique, veuillez vous adresser au secrétaire d'État Schouppe.

Dans ce contexte européen, la Ligne Montzen reste la route alternative pour le corridor F Duisburg-Antwerpen/Zeebrugge.

Par ailleurs, pour le prolongement du corridor ERTMS A – Zeebrugge-Antwerpen/Rotterdam-Duisburg-Milan-Gênes – la ligne Montzen sera la route principale, avec le Rhin d'acier comme route alternative.

En outre, vous avez raison quand vous dites qu'il reste assez de capacité non utilisée sur la ligne Montzen en ce moment et pour les prochaines années.

Par contre, plusieurs études confirment que les deux lignes – le Rhin d'acier et la ligne Montzen – seront complémentaires.

D'ici dix à quinze ans, ces deux lignes pourraient avoir chacune un volume suffisant de trains de marchandises, vu la croissance du trafic maritime et portuaire. De plus, la politique de la Commission européenne vise à développer de vraies autoroutes ferroviaires à travers l'Europe – les corridors de fret. À cela s'ajoute encore la nécessité de transférer un plus grand volume de trafic de la route vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement, dont le train assurément.

Par ailleurs, la Belgique a la chance d'être au centre du futur réseau de fret européen et de participer à trois corridors. La route Montzen et le futur Rhin d'acier y joueront un rôle majeur.

Pour le gouvernement, le Rhin d'acier reste un projet stratégique dont la réalisation est nécessaire en vue de l'essor de nos ports maritimes et fluviaux. L'exécution du Règlement susmentionné et le rôle actif que la Belgique joue en la matière donnent une nouvelle impulsion au projet.

Concernant les questions relatives aux déclarations d'un

Ook mevrouw Merkel heeft nogmaals herhaald dat de Deutsche Bundesbahn bereid is het historische tracé gestand te doen.

Premier Leterme heeft andermaal herhaald dat wij op het respecteren van het historische tracé staan. Dat heeft hij ook in een brief van 27 december aan mevrouw Merkel bevestigd.

Een doorbraak kan pas worden beoogd als er een politiek akkoord is tussen alle landen.

Tot op heden heb ik geen weet van een officiële reactie van de haven van Antwerpen op de recente verklaringen uit Duitsland.

Er zijn geregeld contacten met het Havenbedrijf, dat trouwens een actieve rol speelt in de voorbereiding van een vervolgconferentie op de Ministerconferentie van Rotterdam van 14 juni 2010. Die vervolgconferentie zal in juni plaatsvinden in Antwerpen. Onder meer de verlenging van ERTMS-corridor F tot de haven van Antwerpen staat op het programma. Deze goederencorridor zou volgens Belgisch inzicht over de IJzeren Rijn als hoofdroute lopen teneinde vrachtcorridor nr. 8, bedoeld in verordening 913/2010 van het Europees Parlement en de Europese Raad inzake het Europees spoorwegwet, voor het concurrerend goederenvervoer te ontwikkelen. Voor meer informatie over deze specifieke aangelegenheid dient u zich te wenden tot staatssecretaris Schouppe.

In deze Europese context blijft de Montzenlijn de alternatieve route voor corridor F Duisburg-Antwerpen/Zeebrugge.

Voor de verlenging van de ERTMS-corridor A – Zeebrugge-Antwerpen/Rotterdam-Duisburg-Milaan-Genua – zal de Montzenlijn de hoofdroute zijn, met de IJzeren Rijn als alternatieve route.

U hebt gelijk als u zegt dat er nu en in de komende jaren voldoende ongebruikte capaciteit overblijft op de Montzenlijn.

Verskillende studies bevestigen evenwel dat de twee lijnen, de IJzeren Rijn en de Montzenlijn, complementair zullen zijn.

In de loop van de komende vijftien jaar zouden deze twee lijnen elk een voldoende volume goederentreinen hebben, gelet op de toename van het maritiem en havenverkeer. Bovendien is het beleid van de Europese Commissie erop gericht echte spoorsnelwegen aan te leggen door heel Europa, de zogenaamde vrachtcorridors. Daarbij komt nog de noodzaak om een groter volume van het wegverkeer te verplaatsen naar meer ecologische transportmogelijkheden, waaronder de trein.

België heeft het geluk in het hart van het toekomstige Europese vrachtovervoernetwerk te liggen en deel te nemen aan drie corridors. De Montzenroute en de IJzeren Rijn zullen daarin een grote rol spelen.

De IJzeren Rijn blijft voor de regering een strategisch project, waarvan de realisatie noodzakelijk is voor de bloei van onze zee- en binnenhavens. De uitvoering van bovenvermelde verordening en de actieve rol die België hierin speelt, geven een nieuwe impuls aan het project.

Wat de vragen in verband met de verklaringen van een Duits

politicien allemand, je puis vous communiquer que je n'ai pas eu de contacts avec le secrétaire d'État fédéral, M. Ferlemann. L'origine des articles publiés dans divers journaux serait une conversation entre M. Ferlemann et quelques parlementaires de Rhénanie-du-Nord-Westphalie, ayant pour objet la liaison Venlo-Kaldenkirchen, liaison qui n'est pas évaluée de manière positive dans le Bedarfsplan Schiene (plan allemand en matière de matériel ferroviaire). Lors de cet entretien, il a été dit que si le Rhin d'acier était de nouveau utilisé, la voie Venlo-Kaldenkirchen perdrait encore de son importance.

Après contacts entre les administrations belge et allemande, via notre ambassade à Berlin, je puis vous communiquer que le Rhin d'acier figure encore dans le Bedarfsplan Schiene qui a été soumis au parlement allemand. Il révèle une fois de plus la préférence du ministère allemand des Transports pour le tracé historique sur la base d'une analyse coûts-bénéfices réalisée pour le compte de l'autorité allemande. La variante A52 est rejetée.

La Deutsche Bahn dispose des moyens budgétaires pour moderniser le tracé historique et exécuter les travaux. Elle peut le faire de sa propre initiative, sans consulter la Rhénanie-du-Nord-Westphalie. Tel n'est pas le cas pour la variante A52, la Rhénanie-du-Nord-Westphalie devant être largement consultée à chaque stade.

L'impact de ces articles de presse est dès lors de faible importance pour l'avenir du Rhin d'acier, le développement du transport ferroviaire de et vers le port d'Anvers et les éventuels projets le long du trajet du Rhin d'acier en Belgique.

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – Dès lors, le projet du Rhin d'acier ne sera pas mis au frigo pour vingt ans.

En résumé, la variante A52 à laquelle vous vous référez a déjà été supprimée voici un certain temps. Le tracé historique a été confirmé par les trois pays mais ceux-ci doivent encore s'entendre sur les coûts. La Belgique et les Pays-Bas discutent actuellement de la répartition de ces coûts. Nous n'avons pas l'intention de donner un chèque en blanc. Nous restons bien sûr demandeurs de l'exécution de l'arbitrage et de la mise en œuvre du tracé historique du Rhin d'acier.

M. Frank Boogaerts (N-VA). – Je remercie la ministre pour son point de vue très clair. Je n'ai toutefois entendu aucune réponse sur la situation à Lierre et à Nijlen.

Mme Muriel Targnion (PS). – Je vous remercie de ces précisions.

Je note que le projet du Rhin d'acier n'est pas suspendu.

Dès lors, il ne doit en aucun cas être concurrentiel à la ligne 24. Si, dans les années à venir, l'évolution des moyens de transport est conforme aux prévisions, ces deux lignes seront très importantes pour l'ensemble de notre pays. Il ne faudrait pas qu'une ligne passe par un autre pays, en évitant une région importante de la Belgique.

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – Je ne me suis pas étendue sur les mesures d'atténuation. Comme vous le savez, nous avons déjà

politicus betreft, kan ik u meedelen dat ik hierover geen contacten heb gehad met de Duitse federale staatssecretaris, de heer Ferlemann. De aanleiding van de berichten in verschillende kranten zou een gesprek geweest zijn tussen de heer Ferlemann en enkele parlementsleden uit Nordrhein-Westfalen, met als onderwerp de verbinding Venlo-Kaldenkirchen, een verbinding die niet positief geëvalueerd werd in het Duitse *Bedarfsplan Schiene*. Tijdens dit gesprek werd gezegd dat, indien de IJzeren Rijn weer in gebruik zou worden genomen, de baan Venlo-Kaldenkirchen nog verder aan betekenis zou inboeten.

Na contacten tussen de Belgische en de Duitse administratie, via onze ambassade in Berlijn, kan ik meedelen dat in het aan het Duitse parlement voorgelegde *Bedarfsplan Schiene* de IJzeren Rijn wel degelijk nog voorkomt. Daar is nogmaals de voorkeur van het Duitse Verkeersministerie gebleken voor het historische tracé, op basis van een kosten-batenanalyse die in opdracht van de Duitse overheid werd gerealiseerd. De A52-variant wordt daarin afgewezen.

De Deutsche Bahn beschikt over de budgettaire middelen om het historische tracé te moderniseren en werkzaamheden uit te voeren. Ze kan dat op eigen initiatief. Ze hoeft daarvoor Nordrhein-Westfalen dus niet te consulteren. Voor de A52-variant is dat niet het geval en moet Nordrhein-Westfalen in elk stadium uitgebreid geconsulteerd worden.

De impact van deze persberichten is dus van weinig belang voor de toekomst van de IJzeren Rijn, de ontwikkeling van het spoorvervoer van en naar de haven van Antwerpen en de mogelijke projecten langs het traject van de IJzeren Rijn in België.

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – Bijgevolg wordt het IJzeren Rijnproject niet voor twintig jaar in de koelkast gestopt.

Samengevat, de A52-variant waarnaar u verwees, werd al een tijdje geleden afgevoerd. Het historische tracé wordt bevestigd door de drie landen, maar ze moeten uiteraard nog overeenkomen wie welke kosten zal dragen. België en Nederland zijn thans in discussie over de verdeling van die kosten. Wij zijn niet van plan een blanco cheque te geven. We blijven uiteraard vragende partij voor de uitvoering van de arbitrage en de implementatie van het historische tracé IJzeren Rijn.

De heer Frank Boogaerts (N-VA). – Ik dank de minister voor haar duidelijk standpunt. Ik heb echter geen antwoord gehoord over de situatie in Lier en Nijlen.

Mevrouw Muriel Targnion (PS). – Ik dank u voor deze verduidelijking.

Ik noteer dat het IJzeren Rijnproject niet is opgeschort.

Bijgevolg moet het project niet concurreren met lijn 24. Als de evolutie van de transportmiddelen verloopt zoals voorzien, zullen die twee lijnen zeer belangrijk zijn voor het hele land. Het zou niet goed zijn dat een lijn door een ander land loopt en een belangrijke regio van ons land mijdt.

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – Ik ben niet ingegaan op de mitigerende maatregelen. Zoals u weet hebben we daar zelf al vérgaande

pris nous-mêmes des initiatives exceptionnelles dans ce domaine. Comme nous voulons connaître le coût du projet, nous avons chargé Infrabel d'étudier les mesures d'atténuation ainsi que leur coût. Lorsque nous arriverons à un accord sur la répartition de l'ensemble des coûts entre les Pays-Bas et la Belgique, nous aurons évidemment également un aperçu du coût des autres mesures d'atténuation. Cela devrait se faire lors de l'arbitrage du plan pluriannuel d'investissement 2013-2025. L'essentiel est que le coût des principales mesures d'atténuation est déjà chiffré et que nous n'aurons pas de surprise au moment de prendre les décisions. On devra naturellement effectuer l'analyse coûts-bénéfices des différents aspects. Cela me préoccupe également. Lorsque c'est possible, il faut prendre des mesures d'atténuation. C'est au prochain gouvernement qu'il appartiendra de fixer des priorités dans le cadre du plan pluriannuel d'investissement 2013.

M. Frank Boogaerts (N-VA). – *Cela veut-il dire que les travaux de Lier ne continueront pas tant qu'aucune décision ne sera prise quant à la répartition des dépenses liées au Rhin d'acier ?*

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *Il y a une différence entre les cas, comme au Limbourg, où certains dossiers sont liés à d'autres et ailleurs où ce n'est pas le cas. Mais en général, nous avons déjà fait examiner tous les points qui posent problèmes le long du tracé historique. Nous savons qu'ils donnent lieu à des demandes supplémentaires. Nous n'allons cependant pas lier d'ores et déjà certains travaux au tracé historique et à la réalisation du Rhin d'acier.*

Demande d'explications de M. Bart Laeremans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «le recours par bpost à des agents qui ne connaissent pas le néerlandais dans le Brabant flamand et à Bruxelles» (n° 5-346)

M. Bart Laeremans (VB). – *Fin de l'année dernière, plusieurs communes du Brabant flamand ont été confrontées à des facteurs intérimaires qui ne comprenaient pas un mot de néerlandais. Ce fut entre autres le cas à Zemst et à Grimbergen. La majorité de ces facteurs ont été engagés par le biais d'un bureau d'intérim pour des tâches à court terme. Cela a donné lieu à un reportage peu flatteur sur Ring-tv où le grand patron de bpost Fred Lens devait confirmer certaines choses. Tout indique que ce genre de pratique est également courant à Bruxelles.*

Apparemment, Bpost ne dispose pas d'équipes de réserve pouvant intervenir en cas d'absence d'employés de la poste et maîtrisant suffisamment la langue.

Cela entraîne non seulement une baisse de la qualité du service à la population, mais va aussi à l'encontre de la législation linguistique. La ministre a récemment confirmé à la Chambre que la loi sur l'emploi des langues en matière

initiatieven in genomen. Omdat we willen weten wat de kostprijs is van het project, hebben we Infrabel opdracht gegeven de mitigerende maatregelen te onderzoeken en de kostprijs ervan te bestuderen. Het is evident dat wanneer er een afspraak zal zijn over de verdeling van het gehele kostenplaatje tussen Nederland en België, we ook al een overzicht zullen hebben van de kostprijs van de andere mitigerende maatregelen. Dat zal in de arbitrage van het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 moeten gebeuren. Het belangrijkste is dat de kostprijs van de belangrijkste mitigerende maatregelen nu al becijferd is, zodat men niet voor verrassingen komt te staan wanneer men de beslissingen neemt. Men zal uiteraard de kosten-batenanalyse moeten maken van de verschillende aspecten. Ik ben daar ook wel over bezorgd. Daarom werd reeds vooraf de opdracht gegeven rekening te houden met het maatschappelijk draagvlak. Indien mogelijk moeten mitigerende maatregelen worden genomen. Het is evenwel de volgende regering die in het meerjareninvesteringsplan 2013 keuzes zal moeten maken met betrekking tot de prioriteiten.

De heer Frank Boogaerts (N-VA). – *Wil dat dan zeggen dat de werkzaamheden in Lier niet doorgaan zolang over de verdeling van de kosten voor de IJzeren Rijn zelf niets is beslist?*

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *Er is een verschil tussen gevallen, zoals in Limburg, waar een aantal zaken aan elkaar gekoppeld zijn en andere situaties waar dat niet zo is. Wat niet aan elkaar gekoppeld is, blijft zoals het is. Maar in het algemeen is het wel zo dat we over het gehele historische tracé de bekende knelpunten al hebben laten onderzoeken. We weten dat daar bijkomende vragen zijn. Het is niet zo dat we bepaalde geplande werkzaamheden nu al gaan koppelen aan het historische tracé en de uitvoering van de IJzeren Rijn.*

Vraag om uitleg van de heer Bart Laeremans aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de inschakeling van personeel dat geen Nederlands spreekt bij bpost in Vlaams-Brabant en Brussel» (nr. 5-346)

De heer Bart Laeremans (VB). – *Eind vorig jaar werden verschillende gemeenten in Vlaams-Brabant geconfronteerd met tijdelijke postbodes die geen woord Nederlands verstonden. Dat was onder meer het geval in Zemst en in Grimbergen. De meeste van die postbodes werden via een uitzendbureau in dienst genomen voor kortlopende opdrachten. Dat leidde tot een weinig flatterende reportage op Ring-tv, waar topman Fred Lens van bpost één en ander moest bevestigen. Alles wijst er op dat dit soort praktijken ook in Brussel gangbaar zijn.*

Blijkbaar beschikt bpost in het geheel niet over reserveploegen die kunnen bijspringen bij afwezigheid van postbedienden die door bpost zelf in dienst zijn genomen en wel over de nodige taalkennis beschikken.

Dat leidt niet alleen tot een zeer slechte dienstverlening aan de bevolking, maar druist ook in tegen de taalwetgeving. De minister heeft in de Kamer recentelijk bevestigd dat de wet op

administrative est d'application. Cette situation est particulièrement étrange vu le nombre assez élevé de chômeurs à l'heure actuelle, y compris en Flandre.

À Grimbergen, quelques postes sont encore occupés par des facteurs qui ne parlent pas le néerlandais. Ces derniers ne parviennent pas à communiquer avec la population, ce qui provoque une profonde indignation parce qu'ils ne peuvent pas remplir convenablement leur fonction de personne de confiance. En outre, on demande aux facteurs expérimentés de dispenser une formation en français.

Pour le personnel fixe, bpost applique par contre une politique de recrutement très rigoureuse. Ainsi, une personne qui avait été condamnée voici quelque temps à une légère amende pour avoir eu une alcoolémie de 0,7 pour mille n'a plus été reprise en service. Il est alors normal que bpost ne trouve plus de néerlandophones et doive faire appel à des gens provenant de Bruxelles faiblement scolarisés et ignorant le néerlandais.

La ministre peut-elle donner un aperçu du nombre d'emplois vacants chez bpost à Hal-Vilvorde ? Quels efforts sont-ils faits pour engager du personnel ou constituer une réserve de personnel qui maîtrise le néerlandais ?

Dans combien de communes a-t-on fait appel à des bureaux d'intérim l'année dernière ? Quel a été le nombre total d'intérimaires en Brabant flamand ? Et à Bruxelles ? Quelles exigences linguistiques ont-elles été formulées ou non par ces bureaux ? En tant qu'ancienne militante syndicale de la CSC, la ministre doit quand même savoir que les engagements dans le secteur public par le biais de bureaux d'intérim doivent autant que possible être évités et qu'il faut donner la préférence à du personnel fixe.

Pourquoi bpost ne dispose-t-elle toujours pas de brigades volantes pour compenser les pénuries temporaires ? Il y a pourtant de nombreux chômeurs qui peuvent entrer en ligne de compte.

Le fait qu'un bureau d'intérim engage du personnel qui ignore le néerlandais pour les bureaux du Brabant flamand et de Bruxelles est-il compatible avec la législation linguistique ? Est-il normal que des facteurs néerlandophones soient obligés de donner des formations en français dans des communes néerlandophones ? De quelle manière la ministre compte-t-elle mettre un terme à ce genre d'abus ?

De quelle manière veille-t-on à ce que l'on respecte aussi la législation linguistique à Bruxelles et à ce que tous ceux qui y sont embauchés prouvent leur connaissance du néerlandais ? De quelle manière les connaissances linguistiques sont-elles perfectionnées ? Des cours de langues sont-ils organisés ?

Comment la ministre explique-t-elle qu'une politique de recrutement implacable est menée pour du personnel fixe ou contractuel et que l'on ne laisse aucune chance aux personnes qui ont fait un faux pas mineur ? Les personnes condamnées une fois peuvent rester motivées pour travailler chez bpost.

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *Depuis 2005, bpost, qui était déficitaire, s'est transformée en une entreprise moderne et rentable grâce à une politique résolue. Cela a naturellement demandé des efforts, mais ils étaient nécessaires. L'entreprise*

het taalgebruik in bestuurszaken van toepassing is. Deze situatie is bijzonder merkwaardig gezien er momenteel toch vrij veel werklozen zijn, ook in Vlaanderen.

Intussen moet alvast in Grimbergen worden vastgesteld dat enkele plaatsen nog steeds door Nederlandsonkundige postbodes worden ingevuld. Ze slagen er niet in om met de bevolking te communiceren, wat tot grote verontwaardiging leidt omdat zij hun functie als vertrouwensfiguur niet naar behoren kunnen vervullen. Bovendien wordt aan ervaren postbodes gevraagd een opleiding in het Frans te verstrekken.

Tegelijk stellen we vast dat bpost voor het vaste personeel een zeer rigoreus wervingsbeleid hanteert. Zo moest ik vaststellen dat iemand die een tijd geleden veroordeeld werd tot een kleine boete wegens 0,7 promille alcohol in het bloed, geen enkele kans meer maakte om nog in dienst te worden genomen. Het is normaal dat bpost dan geen Nederlandstaligen meer vindt en een beroep moet doen op zeer laaggeschoolde Nederlandsonkundigen uit Brussel.

Kan de minister een overzicht geven van het aantal vacatures bij bpost in Halle-Vilvoorde? Welke inspanningen worden daar gedaan om personeel te werven of een personeelsreserve aan te leggen van mensen die het Nederlands machtig zijn?

In hoeveel gemeenten werd het afgelopen jaar een beroep gedaan op uitzendbureaus? Om hoeveel mensen ging het in totaal in Vlaams-Brabant? Hoeveel in Brussel? Welke taaleisen worden al dan niet gesteld door deze bureaus? Als gewezen ACV-vakbondsmilitante moet de minister toch weten dat wervingen via uitzendbureaus in de openbare sector zoveel mogelijk moeten worden vermeden en dat de voorkeur moet worden gegeven aan vast personeel.

Waarom beschikt bpost nog altijd niet over vliegende brigades die tijdelijke tekorten kunnen opvangen? Er zijn nochtans heel wat werklozen die daarvoor in aanmerking komen.

Acht de minister het verenigbaar met de taalwetgeving dat voor Vlaams-Brabantse en Brusselse kantoren via een uitzendbureau personeel wordt geworven dat Nederlandsonkundig is? Vindt de minister het normaal dat Nederlandstalige postbodes in Nederlandstalige gemeenten verplicht worden opleidingen in het Frans te geven? Op welke wijze zal de minister aan dit soort wanpraktijken paal en perk stellen?

Op welke wijze wordt ervoor gezorgd dat ook in Brussel de taalwetgeving wordt nageleefd en dat iedereen die er in dienst komt het bewijs levert van de kennis van het Nederlands? Op welke wijze wordt de taalkennis verder vervolmaakt? Worden er bijvoorbeeld taalcursussen ingericht?

Hoe verklaart de minister dat een kennelijk meedogenloos wervingsbeleid wordt gevoerd voor vaste of contractuele personeelsleden, waarbij geen kansen meer gelaten worden aan mensen die een kleine misstap begingen? Mensen die eenmalig veroordeeld zijn, kunnen nog altijd gemotiveerd zijn om bij bpost te komen werken.

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *Sinds 2005 is bpost, dankzij een consequent en vastberaden beleid, van een verlieslatend bedrijf omgevormd tot een moderne en winstgevende onderneming. Dat heeft inderdaad inspanningen geveerd,*

fonctionne dans un marché libéralisé où l'Union européenne impose des règles très strictes. Les problèmes éventuels ne peuvent plus être résolus avec l'aide de l'État. Qu'ils le veuillent ou non, les pouvoirs publics ne peuvent plus offrir à l'entreprise qu'une aide financière partielle en contrepartie d'un service. On veille strictement à ce que cette aide soit réaliste et conforme au marché. Bpost est dès lors obligée de prendre des mesures, si difficiles soient-elles. La continuité du service et la santé de l'entreprise sont nos préoccupations majeures.

Dans la région de Hal-Vilvorde, il y a actuellement 30 emplois vacants. Bpost fait constamment appel au VDAB et à des bureaux d'intérim pour qu'ils lui envoient des candidats. En 2010, 429 personnes ont été engagées en Brabant flamand et 445 à Bruxelles. On recherche des candidats qui parlent la langue de l'endroit où le courrier doit être distribué. Cela est attesté au moyen de certificats. Le test réalisé lors de la sollicitation a également lieu dans cette langue.

Voici quelques années, des expériences ont été menées avec les brigades volantes, sans succès d'ailleurs. Une distribution rapide du courrier exige une connaissance approfondie de l'endroit ; une équipe qui change toujours d'endroit ne possède pas cette connaissance. Lorsque le facteur ne connaît pas bien le lieu qu'il dessert, la tournée de distribution prend plus de temps et le service perd en qualité. L'expérience a dès lors été arrêtée, aussi parce qu'on n'avait pas trouvé suffisamment de personnel disposé à participer à de telles brigades.

Bien entendu, la législation linguistique doit être respectée. L'entreprise bpost confirme d'ailleurs que c'est le cas. Mais le Brabant flamand est, comme entre autres la région portuaire anversoise, une région où il est difficile de recruter du personnel car il existe de nombreuses alternatives, par exemple l'aéroport national ou la capitale elle-même. Comme la continuité du service doit aussi être garantie, il peut arriver que l'on embauche des personnes n'ayant qu'une connaissance élémentaire du néerlandais.

La connaissance des langues nationales doit être établie sur la base du test réalisé lors de l'engagement. Post Academy a différentes formations en français et en néerlandais permettant d'améliorer la connaissance de ces langues.

L'entreprise post dément mener une politique de recrutement implacable. Mais elle pense que certaines exigences peuvent être prévues pour les candidats facteurs si elles sont conformes au rôle qu'ils exerceront plus tard en tant que personne de confiance dans un processus de communication entre personnes. C'est la raison pour laquelle un certificat valable de bonnes vie et mœurs est demandé.

M. Bart Laeremans (VB). – *La ministre indique que bpost doit pouvoir fonctionner dans un environnement conforme au marché et qu'elle doit donc obtenir le moins possible d'aide de l'État. Je suis entièrement d'accord mais ce n'est pas l'objet de ma question. La respect de la législation linguistique n'exige aucun coût supplémentaire car ces affaires sont distinctes. L'entreprise bpost doit engager les bonnes personnes, et cela n'a rien à voir avec des subsides.*

La ministre a parlé de 30 emplois vacants et du nombre d'engagements à Bruxelles. Mais je n'ai obtenu aucun chiffre

mais die waren noodzakelijk. Het bedrijf functioneert in een vrijgemaakte markt, waar de Europese Unie zeer strikte regels oplegt. Eventuele problemen kunnen niet langer met staatssteun worden opgelost. Of de overheid dat nu wil of niet, ze kan het bedrijf nog slechts gedeeltelijke financiële steun bieden voor een dienstverlening. Er wordt streng op toegezien dat die steun realistisch en marktconform is. Bpost is dan ook genoodzaakt maatregelen te nemen, hoe moeilijk dat ook kan zijn. Een continue dienstverlening en de gezondheid van de onderneming zijn onze hoofdbekommernissen.

In de regio Halle-Vilvoorde zijn momenteel 30 vacatures. Bpost doet permanent een oproep aan de VDAB en uitzendbureaus om sollicitanten door te sturen. In 2010 werden in Vlaams-Brabant 429 mensen aangeworven en in Brussel 445. Van de kandidaten wordt verwacht dat ze de taal spreken van de plaats waar moet worden uitgereikt. Dat wordt gestaafd aan de hand van de voorgelegde getuigschriften. Ook de test die bij de sollicitatie wordt afgenomen, gebeurt in die taal.

Enkele jaren geleden werd geëxperimenteerd met 'vliegende brigades', zonder succes overigens. Een vlotte uitreiking van de briefwisseling vereist een grondige terreinkennis, die een team dat steeds op andere plaatsen wordt ingezet nu eenmaal niet bezit. Een gebrek aan terreinkennis leidt tot een langere doorlooptijd van de bestelronde, soms twee uur meer, en tot kwaliteitsverlies. Het experiment werd dan ook stopgezet, ook omdat niet voldoende personeel werd gevonden dat bereid was om deel uit te maken van dergelijke brigades.

Uiteraard moet de taalwetgeving worden gerespecteerd. Bpost bevestigt overigens dat dit ook het geval is. Vlaams-Brabant is, samen met onder meer het Antwerpse havengebied, echter een regio waar het moeilijk rekruteren is omdat er veel alternatieven zijn, bijvoorbeeld de nationale luchthaven of de hoofdstad zelf. Daar ook de continuïteit van de dienstverlening moet worden gegarandeerd, kan het gebeuren dat mensen worden tewerkgesteld die slechts een elementaire kennis van het Nederlands bezitten.

De kennis van de landstalen moet blijken uit de test die bij de aanwerving wordt afgenomen. Post Academy heeft verschillende opleidingspakketten Frans of Nederlands om de kennis van die talen te verhogen.

Bpost ontkent dat het een 'meedogenloos' wervingsbeleid zou voeren. Het meent wel dat aan de kandidaat-uitreikers bepaalde eisen kunnen worden gesteld die in overeenstemming zijn met de rol die zij later zullen opnemen als vertrouwenstussenpersoon in een communicatieproces tussen personen. Dat is de reden waarom een geldig getuigschrift van goed gedrag en zeden wordt gevraagd.

De heer Bart Laeremans (VB). – De minister stelt dat bpost in een marktconforme omgeving moet kunnen werken en dus zo weinig mogelijk staatssteun moet krijgen. Ik ben het daar volstrekt mee eens, maar dat is niet het onderwerp van mijn vraag. De naleving van de taalwetgeving vergt geen extra kosten want die zaken staan los van elkaar. Bpost moet de juiste mensen in dienst nemen en dat heeft niets met subsidies te maken.

De minister had het over 30 vacatures en over het aantal aanwervingen in Brussel. Ik heb echter geen cijfers gekregen

sur le recrutement, par le biais de bureaux d'intérim, de personnes ne parlant pas le néerlandais. C'est pourtant un problème sur le terrain. J'en ai parlé au responsable de la poste de ma région, et M. Lens l'a aussi confirmé dans une interview télévisée. La ministre a indiqué dans sa réponse que bpost nie l'affaire. Or à Grimbergen, il y avait à un moment donné sept livreurs de courrier engagés par le biais d'un bureau d'intérim et qui ne connaissaient pas le néerlandais. Aujourd'hui encore, certaines tournées sont assurées par des distributeurs incapables de communiquer avec la population. Cela provoque naturellement une grande exaspération.

J'ai l'impression que les services postaux ont mené la ministre en bateau. Selon les déclarations à la télévision, il y a un problème. La ministre dit que l'engagement de brigades volantes mènera à une perte de qualité. Or l'engagement de personnes ne maîtrisant pas le néerlandais mènera sans aucun doute à une perte de qualité.

En outre, la ministre ne semble pas être au courant de la réalité à Grimbergen. Je peux même lui communiquer les tournées de distribution où les problèmes se présentent. Je lui demande dès lors d'examiner ce problème en profondeur et de tirer les oreilles de ceux qui l'ont mal informée. Il est inacceptable que la ministre tienne ici un discours non conforme à la réalité.

Je n'ai pas obtenu de réponse sur le recours à des bureaux d'intérim. J'espère vraiment que la ministre y mettra un terme.

La ministre déclare que la législation linguistique en matière administrative applicable tant aux contractuels qu'aux statutaires doit être respectée. Une connaissance élémentaire n'est vraiment pas suffisante. Les intéressés doivent avoir une connaissance convenable du néerlandais. Mais ils ne peuvent même pas répondre « oui » ou « non » ! Je ne parle même pas de diplôme. Lorsque les intéressés sont intégrés, qu'ils s'adaptent et peuvent faire leur travail convenablement, cela suffit selon moi. Malheureusement, ce n'est même pas le cas.

Je demanderai par écrit des informations supplémentaires à la ministre. J'espère qu'elle prendra des mesures et qu'elle évitera désormais de se faire mener en bateau.

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – M. Laeremans devrait peut-être relire ma réponse dans le calme. Il remarquera alors que j'ai répondu à ses questions et points de vue. J'ai indiqué au début de ma réponse qu'il y a actuellement 30 postes vacants pour lesquels le nécessaire est d'ailleurs fait. Si ces postes étaient occupés, la situation serait en effet différente. Mais tant que ce n'est pas le cas, nous devons quand même garantir le service. Les mesures à cet égard sont bel et bien mentionnées dans ma réponse.

Demande d'explications de Mme Dominique Tilmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la suroccupation des trains» (n° 5-334)

Mme Dominique Tilmans (MR). – La période des vacances

over de tewerkstelling van anderstaligen via de uitzendbureaus. Op het terrein vormt dat nochtans een echt probleem. Ik heb hierover met de postverantwoordelijke in mijn regio gesproken en ook de heer Lens heeft dat in een interview op Ring-tv bevestigd. De minister heeft in haar antwoord aangegeven dat bpost de zaken ontkent. Welnu, in Grimbergen waren op een gegeven ogenblik zeven postbezorgers via een uitzendbureau in dienst die geen Nederlands kenden. Nu nog worden sommige rondes verzorgd door bezorgers die niet met de bevolking kunnen communiceren. Natuurlijk leidt dat tot veel ergernis.

Ik heb dan ook de indruk dat de postdiensten de minister iets op de mouw spelden. Volgens de verklaringen op de televisie is er een probleem. De minister zegt dat de inzet van vliegende brigades zal leiden tot een verlies aan kwaliteit. Welnu, de inzet van anderstaligen zal zonder enige twijfel leiden tot een verlies aan kwaliteit.

Daarenboven lijkt de minister niet op de hoogte te zijn van de realiteit in Grimbergen. Ik kan haar zelfs de postronden meedelen waar de problemen zich voordoen. Ik verzoek haar dan ook dit probleem diepgaand te onderzoeken en de mensen die haar slecht ingelicht hebben de oren te wassen. Het is onaanvaardbaar dat de minister hier een verhaal komt doen dat niet met de realiteit strookt.

Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag over de inschakeling van uitzendbureaus. Ik hoop echt dat de minister daar paal en perk aan zal stellen.

Ze verklaart dat de taalwetgeving in bestuurszaken, die van toepassing is op zowel contractuelen als vastbenoemden, moet worden nageleefd. Een elementaire kennis is echt niet voldoende. De betrokkenen moeten beschikken over een behoorlijke kennis van het Nederlands. Ze kunnen echter zelfs niet 'ja' of 'neen' antwoorden! Dan heb ik het nog niet eens over een diploma. Als de betrokkenen geïntegreerd zijn, zich aanpassen en hun werk naar behoren kunnen doen, volstaat dat voor mij. Jammer genoeg is zelfs dat niet het geval.

Ik zal de minister schriftelijk bijkomende informatie bezorgen. Ik hoop dat ze maatregelen zal nemen en dat ze zich niet langer iets op de mouw laat spellen.

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – Misschien moet de heer Laeremans mijn antwoord nog eens rustig nalezen. Dan zal hij merken dat ik een antwoord formuleer op zijn vragen en standpunten. Bij de aanvang van mijn antwoord heb ik erop gewezen dat er momenteel 30 vacatures zijn, waarvoor overigens het nodige wordt gedaan. Als die ingevuld zouden zijn, zou de situatie inderdaad anders zijn. Zolang dat echter niet het geval is, moeten we toch de dienstverlening garanderen. De maatregelen in dat verband zijn wel degelijk vermeld in mijn antwoord.

Vraag om uitleg van mevrouw Dominique Tilmans aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de overbezetting van treinen» (nr. 5-334)

Mevrouw Dominique Tilmans (MR). – Schoolvakanties zijn

scolaires est incontestablement synonyme de voitures de train bondées lors de certaines journées de grands départs en vacances.

Toutefois, force est de constater qu'un contraste existe entre des voitures surpeuplées à certaines heures dites « de pointe » et des voitures plus ou moins vides un peu plus tard dans la journée. Et pour cause, nombreux sont les groupes de voyageurs qui se rendent à la côte belge, dans les Ardennes, ou encore dans l'une de nos grandes villes touristiques, créant du coup une suroccupation des trains à certaines heures.

La SNCB semble consciente du phénomène. Ainsi, dans son rapport annuel de 2009, elle indique que le nombre de places proposées a augmenté de 60% par rapport à l'été précédent. La SNCB a adapté son offre en ajoutant des trains supplémentaires afin d'augmenter le nombre de places disponibles. Ainsi, et je cite le rapport : « la suroccupation structurelle a été fortement réduite, mais reste continuellement au cœur de nos priorités ».

Par ailleurs, le rapport annuel 2009 du médiateur auprès du groupe SNCB indique que sur les 5 127 plaintes reçues, 2 757 concernaient « le service des trains » et que ces plaintes avaient notamment pour objet le manque de places dans certains trains.

La SNCB se doit donc d'y apporter une attention toute particulière.

Madame la ministre, le nombre de voyageurs de la SNCB ne cesse d'augmenter, ce qui est ne peut que nous réjouir. Ainsi, il est passé de 187 millions en 2005 à 220 millions en 2009. La demande s'accroît. L'offre doit donc s'adapter pour mettre à la disposition des usagers un service de qualité optimale et je sais que vous y êtes attentive.

Actuellement, la SNCB propose des formules de groupe. En effet, à partir de 15 personnes, le groupe bénéficie d'une réduction de 70% sur l'achat des titres de transport. Toutefois, je regrette qu'il n'existe plus, pour cette catégorie de voyageurs, de tarifs différents en fonction des heures de départ, d'une part en heures de pointe, d'autre part en heures creuses. En effet, depuis le 1^{er} février 2009, le tarif groupe donne droit à une réduction uniforme de 70% sur le prix plein, pour l'ensemble du groupe et quelle que soit l'heure du départ.

Avant le 1^{er} février 2009, deux réductions étaient d'application.

Pour les trains « verts » (peu occupés), une réduction de 70% était appliquée ; pour les trains « organes », la réduction était de 50%, peut-être pour dissuader certaines personnes de voyager aux heures de pointe.

Mes questions portent dès lors sur cette uniformisation tarifaire.

Pouvez-vous nous rappeler les motivations de cette mesure appliquée depuis février 2009 et qui supprime les tarifs différenciés ?

Depuis sa mise en place, une étude a-t-elle été réalisée en vue d'en analyser la pertinence et les conséquences sur la fréquentation et l'occupation des trains ? Quelles en ont été les conclusions ?

synoniem met overvolle treinen, vooral op dagen waarop veel mensen op vakantie vertrekken.

Nochtans moeten we vaststellen dat treinen op piekuren wel overbezet zijn, maar wat later op de dag ongeveer leeg blijven. De vele reizigers die zich naar de kust, de Ardennen of toeristische steden begeven, zorgen ervoor dat de treinen op bepaalde uren overbezet zijn.

De NMBS lijkt zich daarvan bewust te zijn. In haar jaarverslag 2009 geeft ze aan dat in vergelijking met de vorige zomer, het aantal aangeboden zitplaatsen met 60% is toegenomen. De NMBS heeft daartoe extra treinen ingelegd. Ik citeer: 'De structurele overbezetting is sterk verminderd. Maar het blijft een constant aandachtspunt'.

Het jaarverslag 2009 van de Ombudsman bij de NMBS Groep geeft aan dat van de 5127 ontvangen klachten, er 2757 betrekking hadden op de 'treindienst' en meer bepaald op het gebrek aan zitplaatsen in sommige treinen.

De NMBS moet daaraan dus speciale aandacht besteden.

Het aantal NMBS-reizigers blijft toenemen: van 187 miljoen in 2005 naar 220 miljoen in 2009. Dat kan ons alleen maar kan verheugen. De vraag stijgt, dus moet het aanbod worden aangepast om de reizigers een dienst van optimale kwaliteit te kunnen aanbieden. Ik weet dat de minister daarop toeziet.

De NMBS stelt op dit ogenblik groepstarieven voor. Vanaf 15 personen kan een groep een vervoersbiljet kopen met een vermindering van 70%. Nochtans vind ik het spijtig dat voor deze categorie van reizigers geen verschillende tarieven meer bestaan naargelang het vertrek tijdens de piek- of de daluren valt. Sinds 1 februari 2009 geeft het groepstarief recht op een vermindering van 70% op het volle tarief, wat ook het vertrektijdstip is.

Vóór 1 februari 2009 waren twee verminderingen in voege.

Voor de groene, weinig bezette treinen werd een vermindering van 70% toegepast; voor de piekurentreinen bedroeg de vermindering 50%, wellicht om reizigers te ontmoedigen tijdens de piekuren te reizen.

Om welke redenen werden de gedifferentieerde tarieven vanaf februari 2009 afgeschaft?

Werd een studie uitgevoerd naar de gegrondheid van die maatregel en de gevolgen ervan voor het gebruik en de bezetting van de treinen? Wat waren de conclusies?

Is de minister tevreden over dat enige tarief of denkt zij eraan opnieuw verschillende tarieven in te voeren afhankelijk van de vertrekuren?

Enfin, êtes-vous satisfaite de cette uniformisation ou envisagez-vous de réinstaurer un tarif différent pour les voyages en fonction des heures de départ ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – Avant le 1^{er} février 2009, la SNCB appliquait une différenciation dans son tarif de groupe. Une distinction avait été établie entre les trains fortement occupés, moyennement occupés et faiblement occupés.

Lors de l'application de la nouvelle tarification pour les voyages de groupe, les trains autorisés aux voyages de groupe avaient fait l'objet d'un profond remaniement. Les règles d'attribution avaient été renforcées. Des billets de groupe peuvent encore être émis uniquement pour les trains présentant un faible taux d'occupation, et qui circulent donc durant les heures creuses. Vu le taux d'occupation relativement faible durant les heures creuses, il avait été décidé d'accorder un important pourcentage de réduction (70%) afin de continuer à stimuler différents groupes, essentiellement des groupes scolaires, à prendre le train.

Les trains présentant une occupation moyenne à forte ne sont plus accessibles au tarif de groupe.

En résumé, le tarif de groupe n'est plus proposé que si des places assises en suffisance peuvent être garanties et si le groupe ne risque pas d'être à la source d'un certain mécontentement de la part des autres voyageurs réguliers.

Le principe appliqué actuellement par la SNCB est simple : soit il y a de la place pour un groupe, soit il n'y en a pas ; il n'existe plus de zone grise. Dans le dernier cas, aucun tarif de groupe ne sera proposé. D'après la SNCB, la création de catégories intermédiaires ne peut qu'être contraire à ce principe de simplicité. D'ailleurs, le problème de la suroccupation de certains trains (principalement les trains touristiques à destination de la côte) durant les vacances d'été réside principalement dans l'énorme flux de voyageurs sur lequel aucun contrôle ne peut être exercé, les voyageurs souhaitant tous rejoindre la même destination à peu près au même moment. La SNCB tente autant que possible de faire face à ces flux de voyageurs en faisant circuler des trains supplémentaires lors des mois d'été.

L'occupation des trains durant les mois d'été est suivie de près. Au besoin, l'offre touristique est adaptée chaque année et de nombreux trains supplémentaires sont affrétés.

En outre, depuis 2008, plus de 2 milliards d'euros ont été investis dans l'achat de nouveau matériel roulant. Entre 2011 et 2016, les 305 automotrices Desiro, commandées en 2008, seront mises en circulation. Avec les autres achats, celui des automotrices Desiro garantira 100 000 places assises supplémentaires, avec un impact positif sur la ponctualité et le confort du voyageur. De plus, 120 nouvelles locomotives électriques arriveront progressivement sur le réseau. Par ailleurs, une grande partie du matériel sera modernisée continuellement. Il s'agit d'un investissement complémentaire en matériel roulant d'environ 500 millions d'euros, en plus des 2 milliards déjà investis.

Mme Dominique Tilmans (MR). – Mon intervention était motivée par le cas de travailleurs qui avaient été confrontés à des groupes, en fin de journée, donc en heure de pointe. Je suppose que ces groupes ne bénéficiaient pas du tarif

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *Vóór 1 februari 2009 paste de NMBS een differentiëring toe in het groepstarief. Er werd een onderscheid gemaakt tussen een sterke, een gemiddelde en een lage bezetting van de treinen.*

Bij de invoering van de nieuwe tarieven voor groepsreizen vond een grondige herschikking plaats voor de treinen die in aanmerking komen voor groepsreizen. De regels werden strikter. Groepsbiljetten worden alleen nog verkocht voor treinen met een lage bezetting, tijdens de daluren dus. Gezien de relatief zwakke bezetting tijdens de daluren, werd beslist een belangrijke vermindering met 70% toe te kennen om groepen, vooral schoolgroepen, ertoe aan te zetten de trein te nemen.

Voor treinen met een gemiddelde of sterke bezetting kan geen groepstarief meer bekomen worden.

Het groepstarief wordt dus alleen aangeboden als er voldoende zitplaatsen zijn en als de groep niet voor wrevel dreigt te zorgen bij de gewone treinreizigers.

Het principe dat op dit ogenblik door de NMBS wordt toegepast, is eenvoudig: ofwel is er plaats voor een groep, ofwel niet; er is geen grijze zone meer. Als er geen plaats is, wordt geen groepstarief aangeboden. Volgens de NMBS druist het bestaan van tussencategorieën in tegen dat eenvoudige principe. Bovendien is de overbezetting van sommige treinen, vooral de toeristische treinen met bestemming kust, tijdens de zomervakanties hoofdzakelijk het gevolg van een enorme toevloed van reizigers waarop geen controle mogelijk is omdat al die reizigers dezelfde bestemming kiezen op nagenoeg hetzelfde tijdstip. De NMBS tracht zoveel mogelijk het hoofd te bieden aan die toevloed van reizigers door tijdens de zomermaanden extra treinen in te leggen.

De bezetting van de treinen tijdens de zomermaanden wordt van nabij gevolgd. Indien nodig, wordt het toeristische aanbod elk jaar aangepast en worden extra treinen ingezet.

Daarnaast werd sinds 2008 meer dan 2 miljard euro geïnvesteerd in de aankoop van nieuw rollend materieel. Tussen 2011 en 2016 zullen de 305 in 2008 bestelde Desirotreinstellen op het net worden ingezet. Samen met andere aankopen zullen die treinstellen voor 100 000 bijkomende zitplaatsen zorgen, wat de stiptheid en het comfort van de reizigers ten goede zal komen. Daarnaast zullen 120 nieuwe elektrische locomotieven geleidelijk aan worden ingezet op het net. Bovendien wordt een groot deel van het materieel voortdurend gemoderniseerd. Het gaat om een bijkomende investering in rollend materieel van ongeveer 500 miljoen euro, naast de 2 miljard die al geïnvesteerd werd.

Mevrouw Dominique Tilmans (MR). – *Mijn interventie was gebaseerd op het verhaal van werkende mensen die op het einde van de dag, dus tijdens het piek uur, samen met groepen moesten reizen. Ik neem aan dat die groepen geen speciaal*

spécifique.

Demande d'explications de M. Bert Anciaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la restructuration de bpost» (n° 5-373)

M. Bert Anciaux (sp.a). – Fin janvier, bpost a annoncé une profonde restructuration, entraînant de nombreux déagements de personnel et le transfert de nombreux travailleurs des bureaux de poste locaux vers les grands centres de tri. D'ici 2015, bpost prévoit une diminution du volume de courrier adressé de plus de 20%, doublée d'une hausse des frais d'exploitation de plus de 200 millions. Sans contre-mesures draconiennes, il en résultera une hémorragie de 600 millions d'euros dans les résultats d'exploitation. C'est pourquoi bpost prévoit une restructuration au cours des cinq prochaines années ou, comme le dit l'entreprise euphémiquement une « évolution progressive » dans les activités de tri et de distribution. La compression de personnel semble inévitable mais bpost se garde de citer des chiffres concrets.

Le communiqué ne précise pas si des bureaux de poste locaux disparaîtront et combien. bpost parle d'un investissement total d'environ 200 millions d'euros. La majeure partie de la réorganisation sera terminée entre 2015 et 2017. bpost annonce également qu'elle négociera avec les syndicats « comme par le passé ». Cette concertation arrive, selon moi, assez tard. Les syndicats se sont plaints de ne pas avoir été associés à l'élaboration du plan. La confusion et l'inquiétude règnent dans le personnel. Nul ne sait où, comment, quand ou dans quelles circonstances et pour quelle rémunération il devra exercer son métier dans les prochaines années. Selon les syndicats, le management national s'en tient obstinément au nouveau plan stratégique et refuse systématiquement toute négociation et toute concession. Je voudrais donc poser les questions suivantes.

Comment le plan a-t-il été élaboré ? À partir de quand et de quelle manière les syndicats y ont-ils été associés ? Pourquoi y a-t-il une telle confusion parmi le personnel ? Les syndicats constatent qu'aucun plan social n'est prévu pour accompagner la restructuration. La ministre admet-elle qu'un tel plan social est à court terme tout à fait indispensable vu les graves répercussions que le plan aura sur le personnel ? bpost étant le principal employeur de notre pays, que représente le plan de restructuration pour l'emploi dans l'entreprise et dans notre pays ?

Quel effet la restructuration aura-t-elle sur le nombre de bureaux de poste en Belgique ? La ministre peut-elle me garantir que le plan n'aura aucune incidence sur le service universel de bpost, en particulier sur la distribution du courrier dont il faut assurer la qualité, de manière permanente, sur l'ensemble du territoire et à des prix abordables pour tous ? Peut-elle me garantir que la population ne sera pas victime d'une détérioration des services postaux, tant en ce qui concerne la distribution du courrier que l'accueil et le service offerts au guichet ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – Le plan stratégique a été approuvé

tarief genoten.

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de herstructurering van bpost» (nr. 5-373)

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Eind januari kondigde bpost een ingrijpende herstructurering aan. Hierbij moet heel wat personeel afvloeien en worden vele werknemers gedwongen te verhuizen van lokale postkantoren naar grote sorteercentra. bpost verwacht tegen 2015 een daling van het volume geadresseerde post met meer dan 20% en tegelijkertijd een stijging van de bedrijfskosten met meer dan 200 miljoen. Zonder drastische tegenmaatregelen leidt dat, althans volgens het persbericht, tot een aderlating op de bedrijfsresultaten van 600 miljoen euro. Daarom plant bpost de komende vijf jaar een herstructurering, of zoals het bedrijf het eufemistisch uitdrukt, een 'geleidelijke evolutie' in de sorteer- en verdeelactiviteiten. De bijbehorende personeelsvermindering lijkt onafwendbaar, maar concrete aantallen noemt bpost niet.

Het persbericht preciseert niet of en hoeveel lokale postkantoren er verdwijnen. Bpost vermeldt een totale investering van om en bij 200 miljoen euro. Het grootste deel van de reorganisatie wordt afgerond tussen 2015 en 2017. Bpost verklaart ook dat het 'zoals in het verleden' met de vakbonden over de hervormingen zal overleggen. Dat overleg komt mijn inziens echter vrij laat. De vakbonden klagen intussen dat ze helemaal niet betrokken werden bij het plan. Er heerst heel wat onduidelijkheid en ongerustheid onder het personeel. Niemand weet waar, hoe, wanneer of in welke omstandigheden en tegen welke vergoeding hij zijn job de komende jaren zal moeten uitoefenen. Volgens de vakbonden blijft het nationale management halsstarrig vasthouden aan het nieuwe strategische plan en weigert het systematisch elke onderhandeling of toegeving. Ik heb dan ook de volgende vragen.

Hoe is het plan tot stand gekomen? Vanaf wanneer en op welke wijze werden de vakbonden erbij betrokken? Waarom leeft er zoveel onduidelijkheid bij het personeel? De vakbonden stellen vast dat er geen sociaal plan bestaat om de herstructurering te begeleiden. Is de minister het met mij eens dat zo'n plan, gezien de grote impact op het personeel, op korte termijn broodnodig is? Wat betekent het herstructureringsplan voor de tewerkstelling in het bedrijf en in ons land, aangezien bpost toch de grootste werkgever in ons land is?

Welk effect heeft de herstructurering op het aantal postkantoren in België? Kan de minister mij waarborgen dat het plan geen impact zal hebben op de universele dienstverlening van bpost, meer bepaald de kwaliteitsvolle postbedeling, op permanente basis, over het hele grondgebied en tegen prijzen die voor iedereen toegankelijk zijn? Kan de minister mij waarborgen dat de bevolking niet het slachtoffer wordt van een verslechtering van de postdiensten, zowel op het vlak van de postbedeling als op dat van de ontvangst en de dienstverlening aan het loket?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – Ik kan bijna op al de vragen 'ja'

voici quelque temps par le conseil d'administration. Convaincue de la nécessité de communiquer, bpost a déjà donné des informations au sujet du plan stratégique et de ses objectifs avant même que les conséquences concrètes pour les travailleurs ne soient connues.

Je comprends que cela inquiète et que les syndicats veuillent avoir la garantie que le plan sera négocié et qu'ils auront voix au chapitre. Chacun vit bien sûr le changement à sa manière. Certains travailleurs le vivent comme un mieux, d'autres comme un recul.

Je tiens d'abord à rappeler le contexte dans lequel bpost opérera à l'avenir. En 2005, une convention d'actionnaires a été conclue avec les partenaires privés. bpost devait en tenir compte.

Depuis le 1^{er} janvier, bpost opère sur un marché totalement libéralisé. La loi du 13 décembre 2010 a fixé le cadre et l'organisation de ce marché.

Selon de « prudentes » prévisions, les volumes de courrier diminueront de 20% d'ici 2020 en raison de la concurrence des moyens de communication électroniques et des autres opérateurs. Dans le même temps, les coûts de l'entreprise augmenteraient de 200 millions. Faute de mesures, le résultat de l'entreprise pourrait subir un impact négatif de 600 millions.

Je tiens à répéter que la réponse à ce défi ne peut venir du gouvernement. Dans un contexte libéralisé, les pouvoirs publics ne peuvent accorder un régime de faveur à bpost.

Il faut donc que bpost rationalise et optimise ses coûts. Elle a annoncé un plan destiné à adapter l'organisation aux baisses de volume avec la plus grande efficacité possible. bpost souhaite sauvegarder sa santé financière tout en respectant ses engagements concernant le service universel et le contrat de gestion. Le plan stratégique n'aura donc aucune incidence sur le service et certainement pas sur le service offert aux guichets des bureaux de poste.

La rationalisation se fera sans licenciements secs. bpost m'a assuré qu'elle prévoyait des mesures d'accompagnement pour les travailleurs dont les missions seront modifiées.

Ces dernières années, le personnel a consenti de gros efforts et mérite notre reconnaissance. Les acteurs de terrain ont permis de réformer l'entreprise en profondeur et d'améliorer la qualité du service. Le management est parvenu, avec l'aide des travailleurs, à transformer une entreprise déficitaire en une entreprise publique moderne et rentable.

Je comprends que les efforts supplémentaires demandés soient une source d'inquiétude dans le personnel, d'autant que plusieurs points doivent encore être éclaircis à la table de négociation.

J'ai la conviction que chacun se soucie de l'avenir de la société et est prêt à tenir compte des conditions mouvantes du marché.

Cela doit jouer dans les deux sens. Lorsque ces conditions évoluent dans un sens plus positif que prévu, le personnel peut en retirer les fruits. Tel a toujours été mon point de vue.

Il va de soi qu'il faut rechercher des solutions par la concertation sociale. Contrairement à certains

antwoorden, maar ik zal iets concreter zijn.

Het strategisch plan werd een tijdje geleden door de raad van bestuur goedgekeurd. Bpost was van oordeel dat daarover moest worden gecommuniceerd. Er werd dus over het bestaan van het strategisch plan en de doelstellingen ervan al gecommuniceerd nog vóór er een zicht was op de concrete gevolgen ervan voor de werknemers.

Ik begrijp dat daardoor ongerustheid ontstaat en dat vakbonden de garantie willen dat daarover onderhandeld zal worden en dat ze inspraak krijgen. Iedereen ervaart de veranderingen natuurlijk op zijn of haar manier. Sommige werknemers ervaren ze als een verbetering, andere als een achteruitgang.

Ik wil eerst herinneren aan de context waarin bpost in de toekomst zal moeten werken. In 2005 is een aandeelhoudersovereenkomst gesloten met privépartners. Sindsdien moet bpost hiermee rekening houden.

Sinds 1 januari werkt bpost in een volledig vrijgemaakte markt. De wet van 13 december 2010 heeft het kader en de organisatie van die markt vastgelegd.

Volgens 'voorzichtige' voorspellingen zullen de volumes van briefwisseling tegen 2020 met 20% dalen ingevolge de concurrentie van de elektronische communicatiemiddelen en andere operatoren. De kosten van de onderneming zouden tegelijkertijd met 200 miljoen euro stijgen. Als bpost geen maatregelen neemt, betekent dat een potentiële negatieve impact van 600 miljoen euro op het resultaat van de onderneming.

Ik wil hier herhalen dat het antwoord op die uitdaging niet van de regering kan komen. In een geliberaliseerde context kan de overheid geen gunstregime opzetten voor bpost.

Bpost dient dus zijn kosten te rationaliseren en te optimaliseren. Het bedrijf heeft een plan aangekondigd om de organisatie zo efficiënt mogelijk aan te passen aan de volumedalingen. Bpost wenst zijn financiële gezondheid hierbij te handhaven, maar ook de verbintenissen betreffende de universele dienstverlening en het beheerscontract na te komen. Het strategische plan zal dus geen impact hebben op de dienstverlening en zeker geen impact hebben op de dienstverlening aan het loket van postkantoren.

De rationalisering zal zonder naakte ontslagen gebeuren. Bpost heeft mij verzekerd dat het ook in begeleidende maatregelen voorziet voor werknemers waarvan de taken aangepast worden.

Het personeel heeft de afgelopen jaren aanzienlijke inspanningen geleverd en verdient hiervoor onze erkenning. De mensen op het terrein hebben diepgaande hervormingen van het bedrijf en het behoud en zelfs de verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening mogelijk gemaakt. Het management is erin geslaagd, met behulp van alle werknemers, om een verlieslatende onderneming om te vormen tot een modern en rendabel overheidsbedrijf.

Wanneer er nu opnieuw bijkomende inspanningen worden gevraagd, begrijp ik dat dit onrust oproept bij het personeel, vooral omdat er nog heel wat zaken uitgeklaard dienen te worden rond de onderhandelingstafel.

Het is mijn overtuiging dat iedereen begaan is met de

parlementaires, je ne pense pas devoir moi-même mener les négociations. Je suis certes disposée à les faciliter.

C'est avant tout à l'entreprise qu'il incombe d'organiser d'un bon dialogue social. Le patron de l'entreprise, M. Thijs, s'y est d'ailleurs personnellement engagé. La concertation sociale a repris. Un calendrier de négociations a été fixé pour les prochaines semaines. C'est une évolution positive. Je tiens à ce que bpost reste à l'avenir une entreprise publique saine et un employeur attractif. Je l'ai aussi souligné lors de la concertation.

Nous disposons de certaines prévisions et de certains objectifs mais constatons par ailleurs que, dans certaines régions, certains emplois ne sont pas pourvus. À côté des projets de modernisation et de maîtrise des coûts, bpost doit donc veiller aussi à être un employeur attractif.

Je continuerai à suivre le dossier de près avec toutes les parties concernées. Je suis persuadée que les négociations permettront de dégager des solutions satisfaisantes pour tous, comme le prévoit le calendrier de négociations.

Demande d'explications de M. Bert Anciaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «les projets d'amélioration de la ponctualité des trains par le biais d'une réduction du nombre de trains» (n° 5-462)

M. Bert Anciaux (sp.a). – La SNCB se débat avec une mission quasi impossible, qui consiste à trouver un compromis viable entre le nombre sans cesse croissant de voyageurs et les limites « infrastructurelles » et matérielles. La ministre a répondu précédemment, avec une tristesse compréhensible, que cette mission ne serait pas remplie de façon satisfaisante au cours des prochaines années. Elle confirme ainsi de futurs retards aussi importants que fréquents, la suppression imprévue de trains et la frustration sans cesse grandissante des voyageurs, du personnel et de la société.

La solution éventuelle récemment évoquée par la SNCB, à savoir la diminution du nombre de trains, pourrait réduire la congestion persistante et extrêmement gênante qui sévit surtout sur l'axe bruxellois nord-sud. La ministre a réagi en demandant à la SNCB de ne pas ainsi modifier l'offre sans

toekomst van het bedrijf en ook rekening wil houden met de veranderende marktomstandigheden.

Dat geldt ook in de omgekeerde richting. Wanneer die omstandigheden positiever evolueren dan oorspronkelijk verwacht en geschat, kan het personeel ook hiervan de vruchten plukken. Dat is altijd mijn standpunt ter zake geweest en ik wil hierover transparant zijn.

Het staat buiten kijf dat naar oplossingen moet worden gezocht via de onderhandelingen in het kader van het sociaal overleg. Ik ben het niet eens met de stelling van sommige parlementsleden dat ik zelf de onderhandelingen moet voeren. Daar ben ik pertinent tegen, maar ben wel bereid daarbij te faciliteren.

De organisatie van een goede sociale dialoog is in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van het bedrijf zelf. Topman de heer Thijs heeft zich daartoe trouwens ook persoonlijk geëngageerd. Het sociaal overleg is opnieuw hervat. Er werd ook een onderhandelingsagenda vastgelegd voor de volgende weken. Dat is een positieve evolutie. Ik wil dat bpost ook in de toekomst een gezond overheidsbedrijf en tegelijkertijd een aantrekkelijke werkgever kan zijn. Dat heb ik in het overleg ook naar voren gebracht.

We hebben bepaalde prognoses en doelstellingen, maar daarnaast stellen we vast dat in bepaalde regio's sommige vacatures niet worden ingevuld. Ook dat verdient de nodige aandacht van bpost. Dus naast de projecten over modernisering en kostenefficiëntie moet het bedrijf ook een aantrekkelijke werkgever willen blijven.

Ik zal het dossier samen met alle betrokken partijen van dichtbij volgen. Ik ben ervan overtuigd dat men via de onderhandelingstafel tot oplossingen zal komen waarin iedereen zich kan terugvinden, zoals afgesproken in de onderhandelingskalender.

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de plannen om de stiptheid van de treinen te verhogen door het verminderen van het aantal» (nr. 5-462)

De heer Bert Anciaux (sp.a). – De NMBS worstelt met een schier onoplosbare taakstelling, namelijk het zoeken naar een werkbaar compromis tussen het almaar stijgend aantal reizigers en de infrastructurele en materiële beperkingen. Eerder antwoordde de minister, met een begrijpelijke *tristesse*, dat deze taakstelling de eerste jaren niet op een voldoende wijze zal worden ingevuld. Dit betekent de bevestiging van de aangekondigde kroniek van frequente en ernstige vertragingen, het onaangekondigd afschaffen van treinen en de daarbij almaar stijgende frustraties bij reizigers, personeel en de samenleving.

In recente communicaties meldt de NMBS een mogelijke oplossing voor dit dilemma, namelijk het verminderen van het aantal treinen. Daardoor zou de aanhoudende en uiterst hinderlijke congestie die vooral de Brusselse noord-zuid-as teistert, kunnen verminderen. In een reactie hierop waarschuwt de minister de NMBS om niet zomaar aan het

avoir bien pesé le pour et le contre.

Je me limiterai à une seule question. J'ai cru comprendre que ce projet avait été écarté. La ministre peut-elle le confirmer ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *Je vais tenter d'être aussi concise que possible, mais cela nécessite de nombreuses informations complémentaires.*

J'ai effectivement demandé à la SNCB et à Infrabel de ne pas seulement proposer des mesures structurelles pour améliorer la ponctualité, mais aussi de prendre des mesures efficaces à court terme, et cela sur la base d'une étude menée conjointement par la SNCB et Infrabel, avec l'appui de deux bureaux d'études externes, en vue d'améliorer la régularité. La philosophie suivie consiste en une volonté d'étudier toutes les possibilités, sans aucun tabou.

Mon expérience en la matière m'a appris que lorsqu'on étudiait une mesure, celle-ci se retrouvait en détail dans les médias avant même d'avoir été débattue en comité de direction ou en conseil d'administration. C'est la meilleure façon de descendre une proposition en flammes. J'ai donc été très prudente à l'égard des médias, précisément parce que nous voulons tout mettre en œuvre pour améliorer la ponctualité.

Pour le moment, aucun plan concret n'a été déposé ni débattu en conseil d'administration. L'intention est de prendre des décisions avant la fin du mois. Je ne peux donc m'exprimer à ce sujet, mais les administrateurs délégués m'ont encore confirmé ce matin qu'ils ne prendraient aucune mesure drastique pour améliorer la ponctualité. Les futures mesures devront avoir un impact aussi limité que possible sur les voyageurs. Ils cherchent à améliorer la ponctualité, de préférence sans modifier les trajets.

Je ne peux donc certainement pas confirmer l'information relative à la suppression de trente trains P. Je puis par contre vous dire que nous avons étudié toutes les possibilités dans un climat ouvert et qu'il n'est pas question de simplement modifier l'offre. Une telle mesure ne sera pas proposée non plus en conseil d'administration.

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Vous ne confirmez pas, mais vous ne niez pas non plus. Cela m'inquiète.*

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *Comment puis-je nier quelque chose qui n'a encore été débattu nulle part ?*

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Vous pouvez quand même confirmer ou nier le fait que la direction ou vous-même ayez des intentions en ce sens.*

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *Il ressort de mes entretiens avec les administrateurs délégués qu'ils ont exploré toutes les pistes de réflexion possibles et qu'une limitation de l'offre n'a pas été envisagée. Leur philosophie ne correspond pas au contenu des communiqués de presse : ils ne croient pas qu'ils pourront résoudre tous les problèmes en réduisant l'offre. Ce n'est certainement dans cet esprit que ces personnes*

aanbod te tornen zonder voldoende motivering.

Ik wil mijn reeks vragen tot één beperken. Ik heb begrepen dat die plannen van de baan zijn. Kan de minister dat bevestigen?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *Ik zal proberen even bondig te zijn, maar dan moet ik heel wat bijkomende informatie laten vallen.*

Ik heb inderdaad aan de NMBS en Infrabel gevraagd om niet alleen structurele maatregelen voor te stellen om de stiptheid te verbeteren, maar ook maatregelen die op korte termijn werken, dit op basis van een gemeenschappelijke studie, wat niet onbelangrijk is, van de NMBS en Infrabel ter verbetering van de regelmaat, met de steun van twee externe studiebureaus. De filosofie die we daarbij hebben gevolgd is dat we zonder taboes alle mogelijkheden willen onderzoeken.

Ik heb bij de NMBS Groep intussen wel geleerd dat, wanneer je iets onderzoekt, dit vaak al uitgebreid in de media te vinden is nog voor het nog maar op het niveau van het directiecomité of van de raad van bestuur is besproken. Blijkbaar is dat dan de strategie om iets te laten afschieten. Precies omdat we consequent alles willen onderzoeken om de stiptheid te verbeteren, heb ik in de media zo voorzichtig gereageerd.

Momenteel is er nog geen enkel concreet plan ingediend of op de raden van bestuur besproken. De bedoeling is dat zij voor het einde van de maand nog beslissingen nemen. Ik kan daar dus geen uitspraken over doen, maar de gedelegeerd bestuurders hebben me vanochtend nog bevestigd dat ze in geen geval drastische maatregelen met een grote impact op de reizigers zullen nemen om een kleine verbetering van de stiptheid te bereiken. De onderliggende filosofie van de maatregelen die ze zullen nemen, is immers dat de operationele verbeteringen zo weinig mogelijk impact voor de reizigers mogen hebben. Ze zoeken naar een verbetering van de stiptheid, liefst zonder een verandering van de trajecten.

De berichten dat dertig P-treinen zouden worden afgeschaft, kan ik dus zeker niet bevestigen. Ik kan wel zeggen dat we in een open sfeer alles hebben onderzocht en dat er niet zomaar aan het aanbod zal worden geraakt. Iets dergelijks zal ook niet voorkomen in de plannen die ingediend worden bij de raden van bestuur.

De heer Bert Anciaux (sp.a). – *Het feit dat u niet bevestigt maar ook niet ontkent, maakt me ongerust.*

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *Hoe kan ik iets ontkennen dat nog nergens is besproken? Dat is echt wel moeilijk.*

De heer Bert Anciaux (sp.a). – *U kunt wel bevestigen of ontkennen of u of het management bedoelingen in die zin hebben.*

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *Uit mijn gesprekken met de gedelegeerd bestuurders heb ik onthouden dat ze alle mogelijke denksporen hebben onderzocht en dat een beperking van het aanbod daar niet is uitgekomen. Hun filosofie is zeker niet die van de teneur in de persberichten dat ze zouden geloven dat ze door wat aan het aanbod te prutsen alle problemen zouden kunnen oplossen. Dat is zeker niet de*

travaillent.

Demande d'explications de Mme Cécile Thibaut à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «l'indisponibilité du matériel spécialisé lors des fortes gelées du mois de décembre 2010» (n° 5-343)

Mme Cécile Thibaut (Ecolo). – Cette question se base sur mon expérience personnelle, mais des centaines de voyageurs ont vécu la même situation.

Je fais allusion à la situation hivernale qu'on a connue sur la ligne 162 Bruxelles-Luxembourg le 23 décembre dernier, où nombre de voyageurs sont restés coincés à Jemelle. Vu les conditions climatiques, les lignes étaient complètement verglacées. Sans qu'on ne les informe de la situation, des milliers de voyageurs attendaient dans cette gare, où aucun accueil n'était organisé. Nous avons dû faire demi-tour vers Namur avant de reprendre le chemin du Luxembourg par la ligne Dinant-Givet. Il s'agissait vraiment d'un train de campagne passant par des petites gares.

Voici mes questions. J'entends bien qu'il s'agissait de conditions hivernales exceptionnelles mais il me revient que la SNCB dispose d'un matériel spécial destiné à libérer la caténaire de la glace. On peut ainsi prévenir les bris de caténaires sous le poids du verglas et éviter ou, tout au moins, réduire les retards qui excèdent et désorganisent la vie des voyageurs. Ce matériel n'a pas circulé sur la ligne 162 en décembre dernier.

Pouvez-vous me dire, madame la ministre, si notre société des chemins de fer dispose bien d'une machine spéciale destinée à libérer la caténaire de la glace ?

Comment peut-on expliquer qu'elle n'ait pas circulé en décembre ?

Pouvez-vous me confirmer que la SNCB ne dispose que d'une seule machine de ce type ? Estimez-vous que cette unique machine suffise pour l'ensemble du réseau ?

Enfin, madame la ministre, pouvez-vous me rassurer sur un point : il me revient que cette unique machine a été mise à l'entretien en période hivernale, alors que chacun sait que, durant huit mois par an, le risque de fortes gelées est inexistant. Comment peut-on expliquer pareille décision ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – Le problème soulevé s'est produit en gare de Libramont, la gare la plus haute de Belgique (à 500 mètres d'altitude). À la suite des intempéries exceptionnelles, une couche de glace de trois à cinq centimètres d'épaisseur s'est subitement déposée sur la caténaire en pleine journée, alors que deux locomotives spéciales munies de pantographes « brise-glace » circulaient dans la zone.

On a également fait appel à locomotive spéciale de Stockem, mais en vain car l'épaisseur de la glace était beaucoup trop importante.

philosophie van het werk dat deze mensen nu op een grondige manier aan het leveren zijn.

Vraag om uitleg van mevrouw Cécile Thibaut aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de onbeschikbaarheid van gespecialiseerd materieel tijdens de periodes van ernstige vrieskou in december 2010» (nr. 5-343)

Mevrouw Cécile Thibaut (Ecolo). – Deze vraag is ingegeven door mijn persoonlijke ervaring, die overigens gedeeld werd door honderden andere reizigers.

Door de gevolgen van het winterweer zijn op lijn 162 Brussel-Luxemburg op 23 december jongstleden, heel wat reizigers gestrand in Jemelle. Door de weersomstandigheden waren de spoorlijnen helemaal beïjzeld. Duizenden reizigers moesten wachten in dat station. Er was geen opvang georganiseerd en de mensen werden niet ingelicht over de situatie. We moesten terugkeren naar Namen om van daaruit onze weg naar Luxemburg voort te zetten via de lijn Dinant-Givet, met een locale trein die de kleine stationnetjes aandeed.

Ik begrijp wel dat we te maken hadden met uitzonderlijke winterse omstandigheden. Naar ik heb vernomen beschikt de NMBS over speciaal materieel om de bovenleiding ijsvrij te maken. Zo kan worden voorkomen dat de bovenleiding breekt onder het gewicht van de ijzel en kunnen vertragingen, die de reizigers irriteren en hun plannen verstoren, vermeden worden of althans worden beperkt. Dat materieel is in december niet ingezet op lijn 162.

Beschikt onze spoorwegmaatschappij inderdaad over een speciale machine om de bovenleiding ijsvrij te maken?

Hoe kan worden verklaard dat die machine in december niet is uitgereden?

Is het waar dat de NMBS maar over één dergelijke machine beschikt? Vindt u dat één machine volstaat voor het hele spoorwegnet?

Ik heb vernomen dat deze enige machine net in de winterperiode uit de circulatie werd genomen voor onderhoud, terwijl iedereen weet dat gedurende acht maanden per jaar het risico op periodes van ernstige vrieskou niet bestaand is. Hoe kan een dergelijke beslissing worden verklaard?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *Het probleem waarnaar u verwijst, heeft zich voorgedaan in het station van Libramont, het hoogste station in België (op 500 meter hoogte). Door de bijzonder slechte weersomstandigheden heeft zich overdag plots een ijslaag van drie tot vijf centimeter dik gevormd op de bovenleiding, hoewel twee speciale locomotieven uitgerust met ijsbrekers in de zone circuleerden.*

Er is ook een speciale locomotief van Stockem ingezet, tevergeefs echter want de ijslaag was veel te dik.

De Luxemburgse spoorwegen hadden hetzelfde probleem.

Les Chemins de fer luxembourgeois ont rencontré le même problème. Leur locomotive spéciale s'est également révélée inefficace dans les mêmes circonstances.

Il faut avouer qu'à cette période, les conditions climatiques étaient vraiment exceptionnelles. Dans pareilles circonstances, Infrabel fait tout son possible.

Mme Cécile Thibaut (Ecolo). – Merci. Je voudrais obtenir des précisions. Vous parlez d'une locomotive spéciale. S'agissait-il bien d'une locomotive destinée à briser la glace ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – Oui. La SNCB dispose de deux machines.

Mme Cécile Thibaut (Ecolo). – On dispose donc bien de deux machines. Étaient-elles effectivement à l'œuvre ce jour-là ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – Oui.

Mme Cécile Thibaut (Ecolo). – Très bien. Elles se sont donc révélées inefficaces en raison des conditions climatiques ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – Tout à fait.

Mme Cécile Thibaut (Ecolo). – Je vous remercie pour ces précisions.

Demande d'explications de Mme Helga Stevens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «le projet d'Infrabel de construire un tunnel en remplacement du passage à niveau n° 57 à Lichtervelde» (n° 5-418)

Mme Helga Stevens (N-VA). – *J'ai appris dernièrement qu'Infrabel a un projet bien avancé visant à supprimer le passage à niveau n° 57 à Lichtervelde pour le remplacer par un tunnel et qui fait partie d'un projet plus large dont l'objectif est de supprimer le plus grand nombre possible de passages à niveau qui représentent toujours un risque pour l'usager de la route. On ne peut que se réjouir de ce projet et des plans concrets à Lichtervelde. Toutefois, leur mise en œuvre appelle plusieurs observations. Ainsi, j'ai appris que l'actuelle piste cyclable ne figure plus dans les plans relatifs au tunnel et que seules des pistes cyclables suggérées seraient prévues. Pour les cyclistes, la situation s'aggraverait donc.*

En outre, le tunnel pour piétons ne serait accessible que par un escalier comme on peu le découvrir en consultant la présentation du tunnel à aménager mise en ligne par Infrabel. Le tunnel ne sera donc pas accessible aux personnes à mobilité réduite, dont les utilisateurs d'un fauteuil roulant, ni aux personnes poussant un landau.

Infrabel a répondu à une question du point de contact Discriminatie à Roeselare qu'une zone 30 serait aménagée et que les catégories citées devraient tout simplement faire usage des bandes de circulation destinées au trafic des voitures. De toute évidence, cette solution n'offre aucune

Hun speciale locomotief is in dezelfde omstandigheden eveneens inefficiënt gebleken.

U moet toegeven dat de weersomstandigheden in die periode echt uitzonderlijk waren. In dergelijke omstandigheden doet Infrabel al het mogelijke.

Mevrouw Cécile Thibaut (Ecolo). – *U had het over een speciale locomotief. Was dat wel degelijk een locomotief uitgerust met een ijsbreker?*

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *Ja, de NMBS heeft twee zulke machines.*

Mevrouw Cécile Thibaut (Ecolo). – *We hebben dus wel degelijk twee machines. Zijn die effectief ingezet die dag?*

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *Ja.*

Mevrouw Cécile Thibaut (Ecolo). – *Zeer goed. Ze zijn dus inefficiënt gebleken door de weersomstandigheden?*

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *Absoluut.*

Mevrouw Cécile Thibaut (Ecolo). – *Ik dank u voor deze verduidelijkingen.*

Vraag om uitleg van mevrouw Helga Stevens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de plannen van Infrabel voor de aanleg van een tunnel ter vervanging van de overweg nr. 57 te Lichtervelde» (nr. 5-418)

Mevrouw Helga Stevens (N-VA). – *Onlangs heb ik vernomen dat Infrabel vergevorderde plannen heeft om overweg nr. 57 te Lichtervelde af te schaffen en te vervangen door een tunnel. Dat maakt deel uit van een groter project dat erop gericht is om zoveel mogelijk overwegen, die altijd een veiligheidsrisico voor de weggebruiker betekenen, af te schaffen. Op zich zijn dit project en de concrete plannen in Lichtervelde uiteraard toe te juichen. Op de uitwerking van de genoemde plannen vallen echter een paar zaken aan te merken. Zo verneem ik dat het huidige fietspad niet terug te vinden is in de voorliggende tunnelplannen. Er zouden alleen fietssuggestiestroken komen. Voor fietsers zou de situatie dus verslechteren.*

Daarnaast zal de tunnel voor voetgangers alleen bereikbaar zijn via een trap. Dat is ook te zien op de presentatie over de aan te leggen tunnel die Infrabel online heeft gezet. De tunnel zal bijgevolg niet toegankelijk zijn voor mensen met een beperkte mobiliteit, onder meer rolstoelgebruikers en mensen met een kinderwagen.

In reactie op een vraag van het meldpunt Discriminatie te Roeselare hieromtrent antwoordde Infrabel dat een zone 30 zou worden ingesteld en dat de genoemde categorieën dan maar gebruik moeten maken van de rijstroken voor autoverkeer. Het hoeft geen betoog dat dit voor mensen met

sécurité aux personnes à mobilité réduite. Le dossier a donc été transmis à Gelijke Kansen in Vlaanderen, l'organisme flamand chargé de l'égalité des chances.

Pour quelle raison Infrabel a-t-elle choisi de rendre le tunnel accessible aux piétons uniquement par un escalier ? L'option d'une zone 30 pour les personnes à mobilité réduite ne peut être qualifiée de sérieuse et n'est pas compatible avec la sécurité routière en général. En réponse à des questions antérieures sur l'accessibilité des chemins de fer belges, la ministre avait pourtant assuré à plusieurs reprises que la SNCB et Infrabel, accordaient une grande importance à cet aspect.

Des contacts ont-il eu lieu entre-temps entre Gelijke Kansen in Vlaanderen et Infrabel ? Infrabel a-t-elle adapté ses plans afin que le tunnel soit également totalement accessible, en toute sécurité, aux personnes à mobilité réduite ?

La ministre insistera-t-elle auprès d'Infrabel pour que les projets en cours et les projets futurs de suppression de passages à niveau prennent effectivement en compte l'aspect de l'accessibilité, par exemple en élargissant les tunnels afin que tout le monde puisse en faire usage ? Pour quelle raison Infrabel ne fait-elle pas appel à l'expertise de Enter vzw, le centre flamand d'expertise pour l'accessibilité ? Pour quelle raison n'a-t-on pas opté pour une véritable piste cyclable au lieu de pistes cyclables suggérées alors qu'actuellement il existe bien une piste cyclable ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *La procédure prescrite pour l'obtention d'un permis de construire a été respectée. La demande de permis de construire a été introduite le 18 février 2009. L'enquête publique s'est déroulée du 2 avril 2009 au 2 mai 2009. Le permis a été obtenu le 2 juillet 2009 et les travaux ont commencé le 22 novembre 2010.*

Le projet de base date de 1991, une époque à laquelle on accordait moins d'attention à l'accessibilité. L'emprise et les expropriations ont été calculées sur la base de ce projet de 1991.

Le projet est adapté afin de répondre autant que possible aux normes actuelles. Le couloir sous voies à hauteur du passage à niveau est rendu accessible aux utilisateurs de fauteuil roulant dans les limites des conditions préalables, à savoir les expropriations prévues. Les rampes d'accès sont élargies de manière à pouvoir réserver d'un seul côté aux personnes à mobilité réduite et aux piétons, une bande séparée d'un mètre et demi le long de la bande de circulation. Un contact a eu lieu à ce sujet avec Gelijke Kansen in Vlaanderen. Un nouveau permis de construire a été demandé.

Afin de garantir la sécurité des cyclistes qui devront utiliser la bande de circulation, la vitesse y a été limitée à 30 km/h, ce qui souvent le cas dans de telles situations.

Mme Helga Stevens (N-VA). – *Je remercie la ministre pour les efforts visant à garantir l'accessibilité aux utilisateurs de fauteuil roulant. L'élargissement à un mètre et demi est une bonne nouvelle. Je suis également satisfaite de la réponse concernant les cyclistes.*

een beperkte mobiliteit geen veilige oplossing is. Het dossier werd dan ook overgemaakt aan Gelijke Kansen in Vlaanderen.

Waarom heeft Infrabel ervoor gekozen om de tunnel enkel via een trap bereikbaar te maken voor voetgangers? De optie van een zone 30 voor mensen met een beperkte mobiliteit kan toch niet ernstig genoemd worden, ook niet in het kader van verkeersveiligheid in het algemeen. In antwoord op eerdere vragen inzake de toegankelijkheid van de Belgische spoorwegen heeft de minister nochtans al herhaaldelijk verzekerd dat voor de NMBS en Infrabel het toegankelijkheidsaspect belangrijk is.

Zijn er ondertussen al contacten geweest tussen Gelijke Kansen in Vlaanderen en Infrabel? Heeft Infrabel zijn plannen bijgesteld zodat de tunnel ook voor mensen met een beperkte mobiliteit op een volwaardige en veilige wijze toegankelijk zal zijn?

Zal de minister er bij Infrabel op aandringen dat bij lopende en toekomstige projecten inzake het afschaffen van overwegen effectief en op een ernstige wijze wordt rekening gehouden met het aspect toegankelijkheid, door bijvoorbeeld de tunnels breder te maken, zodat iedereen de tunnel kan gebruiken? Waarom doet Infrabel geen beroep op de expertise van Enter vzw, het Vlaams Expertisecentrum Toegankelijkheid? Waarom wordt niet voor geopteerd voor een volwaardig fietspad in plaats van fietsuggestiestroken, terwijl er nu wel nog een fietspad is?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *De voorgeschreven procedure voor het verkrijgen van de bouwvergunning werd gevolgd. De bouwvergunning werd aangevraagd op 18 februari 2009. Het openbaar onderzoek vond plaats van 2 april 2009 tot 2 mei 2009. Er werden geen bezwaarschriften ingediend. Op 2 juli 2009 werd de bouwvergunning verkregen. Op 22 november 2010 zijn de werkzaamheden van start gegaan.*

Het basisontwerp dateert uit 1991, een periode waarin minder aandacht werd besteed aan de toegankelijkheid. De ruimte-inname en onteigeningen werden berekend op dat ontwerp van 1991.

Het ontwerp wordt aangepast om zo goed mogelijk aan de huidige standaarden te voldoen. De onderbrugging ter hoogte van de overweg wordt toegankelijk gemaakt voor rolstoelgebruikers binnen de bestaande randvoorwaarden, met name de geplande onteigeningen. De toegangshellingen worden verbreed zodat er naast de rijbaan aan één kant een afgescheiden strook van anderhalve meter is voorbehouden voor mensen met een beperkte mobiliteit en voetgangers. Hiervoor werd ook reeds contact opgenomen met Gelijke Kansen in Vlaanderen. Een nieuwe bouwvergunning werd aangevraagd.

De fietsers zouden op de rijbaan moeten blijven en om hun veiligheid te waarborgen werd de snelheid beperkt tot 30 km per uur, wat vaker het geval is in dergelijke omgevingen.

Mevrouw Helga Stevens (N-VA). – *Ik bedank de minister voor de inspanningen om de toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers op die manier te waarborgen. De verbreding tot anderhalve meter is goed nieuws. Ook het antwoord in verband met de fietsers draagt mijn goedkeuring*

Demande d'explications de Mme Dominique Tilmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la ligne ferroviaire entre Liège et Jemelle» (n° 5-379)

Mme Dominique Tilmans (MR). – Ces dernières années, la ligne ferroviaire 43 Liège-Jemelle a connu une augmentation sensible du nombre de voyageurs se rendant à Bruxelles ou à Liège. Toutefois, la SNCB a récemment décidé d'assurer une liaison toutes les heures en semaine. Les voyageurs proposent que la section entre Barvaux et Marloie soit à double voie en vue d'une meilleure fluidité du trafic.

Vos services ont-ils déjà envisagé cette solution ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – Le tronçon de la ligne 43 Liège-Jemelle entre Bomal et Marloie, d'une longueur de 25 kilomètres, a été mis à simple voie dans les années nonante en vue de limiter les investissements dans le cadre du renouvellement de l'infrastructure de la ligne, en particulier de son électrification.

Un tronçon à double voie a été maintenu en gare de Melreux-Hotton afin de permettre un croisement au milieu du tronçon à simple voie.

Cette infrastructure fournit une capacité suffisante pour le service actuel des trains, à savoir un train L par heure dans les deux sens, et un train P dans les deux sens le matin.

Demande d'explications de Mme Dominique Tilmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la situation chaotique du réseau ferroviaire au mois de décembre 2010» (n° 5-404)

Mme Dominique Tilmans (MR). – Dès le début décembre, le trafic ferroviaire a subi des perturbations importantes principalement dues aux conditions climatiques. Cette situation a par ailleurs connu son paroxysme dans les 48 heures qui ont précédé le réveillon de Noël. Des centaines de voyageurs ont alors mis plusieurs heures avant de rejoindre leur domicile.

Outre les retards enregistrés, un problème s'est posé de manière récurrente, à savoir le manque d'information à destination des voyageurs et, plus grave, le manque de communication entre les différents services. Les accompagnateurs de train ne disposaient pas des informations nécessaires pour informer correctement les voyageurs.

La situation était plus que chaotique, comme l'a rappelé le SLFP-Cheminots de la Régionale Sud-Est, section Namur/Luxembourg, dans un communiqué de presse du 11 janvier dernier : « Plusieurs centaines de voyageurs ont mis plus de 10 heures pour atteindre leur destination, arrivant finalement au milieu de la nuit vers 3 heures du matin ; certains ont même appelé les forces de l'ordre en gare de

weg.

Vraag om uitleg van mevrouw Dominique Tilmans aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de spoorlijn tussen Luik en Jemelle» (nr. 5-379)

Mevrouw Dominique Tilmans (MR). – Op spoorlijn 43 tussen Luik en Jemelle is het aantal reizigers naar Brussel of Luik de jongste jaren sterk gestegen. De NMBS heeft onlangs beslist om tijdens de week elk uur een verbinding te garanderen. De reizigers stellen voor dat het deel tussen Barvaux en Marloie op dubbel spoor wordt gebracht met het oog op een vlotter verkeer.

Hebben uw diensten die oplossing al overwogen?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – Het gedeelte van lijn 43 Luik-Jemelle tussen Bomal en Marloie, met een lengte van 25 kilometer, werd in de jaren negentig op één spoor gebracht om de investeringen te beperken in het kader van de vernieuwing van de infrastructuur van de lijn, in het bijzonder de elektrificatie ervan.

Een deel met dubbel spoor werd behouden in het station Melreux-Hotton om een kruising mogelijk te maken in het midden van het gedeelte op enkel spoor.

Die infrastructuur levert voldoende capaciteit voor de huidige dienstregeling, te weten een L-trein per uur in beide richtingen en een P-trein in beide richtingen 's morgens.

Vraag om uitleg van mevrouw Dominique Tilmans aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de chaos op het spoorwegennet in december 2010» (nr. 5-404)

Mevrouw Dominique Tilmans (MR). – Begin december heeft het spoorwegverkeer ernstige hinder ondervonden, vooral als gevolg van de weersomstandigheden. Die situatie heeft een hoogtepunt bereikt in de 48 uur vóór kerstavond. Honderden reizigers waren toen uren onderweg naar huis.

De opgelopen vertragingen gingen herhaaldelijk gepaard met een gebrek aan informatie aan de reizigers en, erger nog, een gebrek aan communicatie tussen de verschillende diensten. De treinbegeleiders beschikten niet over de nodige informatie om de reizigers correct in te lichten.

Het VSOA-Spoor, District Zuid-Oost, sectie Namen/Luxemburg wees er in een persmededeling van 11 januari op dat de situatie meer dan chaotisch was, dat honderden reizigers meer dan tien uur onderweg waren naar hun bestemming, die ze uiteindelijk rond 3 uur 's nachts hebben bereikt en dat sommigen onder hen in het station van Jemelle zelfs de ordediensten hebben opgeroepen omdat ze daar midden in de nacht aan hun lot werden overgelaten.

Volgens het huisorgaan van de NMBS Groep heeft Infrabel

Jemelle, car ils y étaient abandonnés au milieu de la nuit... ».

Selon le journal interne du groupe SNCB, Infrabel a activé le « Plan de secours en cas d'intempéries – hiver 2010-2011 », le HPS, le 24 novembre 2010. Le but était de faire face aux températures négatives et de limiter les conséquences du froid sur le réseau grâce à diverses mesures préventives ou curatives, comme le préchauffage des locomotives, etc.

Curieusement, la circulaire annonçant l'activation du HPS n'est parvenue au personnel que le 15 décembre.

Infrabel a déclaré dans les médias que la suppression des trains était due au manque de personnel bloqué sur les routes enneigées. Or, selon les informations dont je dispose, ce personnel était bien présent et disposé à travailler ; ainsi, de nombreux agents ont effectué le 13 décembre des prestations de plus de 12 heures, ce qui est en contradiction avec le règlement.

Vu les événements du mois de décembre et la situation chaotique qui s'en est suivie, nous sommes en droit de nous demander à quelle date le plan hiver a réellement été activé.

Pourquoi avons-nous dû faire face à de telles perturbations en décembre si le plan était activé dès le 24 novembre ? Comment expliquez-vous ce long délai de transmission de la circulaire au personnel ?

Le plan, qui existe depuis les années 1979-1980, est-il mis à jour régulièrement et adapté chaque année ?

Enfin, les problèmes de communication entre les différents services de la SNCB sont criants et connus. Ils se répercutent surtout sur le personnel de première ligne et sur les voyageurs qui sont ainsi très mal informés des conditions de circulation des trains et de l'évolution de ces situations problématiques. Prévoyez-vous un plan d'action pour y remédier ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – Il convient tout d'abord de faire une distinction entre la directive reprenant les « Mesures à prendre lors des périodes de neige, de gel et de verglas », d'une part, et le plan de secours HPS, d'autre part..

Les mesures préventives sont reprises dans la directive que je viens de citer et qui est réactualisée chaque année. Cette directive a été envoyée en novembre dernier à tous les services concernés.

Les mesures suivantes, valables pour l'ensemble du réseau, sont prises au niveau d'Infrabel : vérification du chauffage des aiguillages et réparation éventuelle des avaries constatées ; organisation des interventions des équipes neige ; adaptation du plan neige sur la base du schéma dressé par les services de l'Infrastructure en matière de répartition des tâches entre les différentes directions ; actualisation de la réglementation relative au plan hivernal local ; contrôle et/ou approvisionnement des stocks, notamment en sel d'épandage et en matériel et vêtements utilisés en hiver, et anticipation des aspects ou problèmes spécifiques et locaux.

Le plan de secours HPS peut être appliqué lorsque les conditions atmosphériques sont telles que l'utilisation intensive du chauffage n'est plus suffisante. Ce plan de secours peut être mis en place dès l'entrée en vigueur du nouveau service des trains au mois de décembre. Pour 2010, il

het Noodplan bij zeer slecht winterweer 2010-2011, het HPS (Hulpplan/Plan de Secours), in werking gesteld op 24 november 2010. De bedoeling daarvan was het hoofd te bieden aan negatieve temperaturen en de gevolgen van de koude op het net te beperken met diverse preventieve of curatieve maatregelen, zoals het voorverwarmen van de locomotieven, enzovoort.

Merkwaardig genoeg heeft het personeel de rondzendbrief, waarin de activering van het HPS werd aangekondigd, pas op 15 december ontvangen.

Infrabel heeft in de media verklaard dat er treinen werden afgeschafte wegens een tekort aan personeel, dat geblokkeerd was op de ondergesneeuwde wegen. Volgens de informatie waarover ik beschik, was dat personeel wel degelijk aanwezig en bereid te werken. Heel wat personeelsleden hebben op 13 december zelfs prestaties van meer dan 12 uur geleverd, wat in strijd is met het reglement.

Gelet op de gebeurtenissen in de maand december en de chaos die erop is gevolgd, mogen we ons terecht afvragen op welke datum dat winterplan werkelijk geactiveerd werd.

Hoe komt het dat wij met al die storingen geconfronteerd werden als het plan al op 24 november werd geactiveerd? Hoe verklaart u dat het zo lang heeft geduurd om de rondzendbrief aan het personeel te bezorgen?

Wordt het plan, dat al sedert de jaren 1979-1980 bestaat, geregeld bijgewerkt en elk jaar aangepast?

De communicatieproblemen tussen de verschillende diensten van de NMBS zijn bekend en schrijnend. Ze hebben vooral gevolgen voor het personeel van de eerste lijn en voor de reizigers die aldus zeer slecht worden ingelicht over de evolutie van deze problematische situaties. Denkt u aan een actieplan om die situatie te verhelpen?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – In de eerste plaats moet een onderscheid worden gemaakt tussen de richtlijn die de maatregelen bevat die moeten worden genomen bij sneeuw, vriesweer en ijzel, enerzijds, en het HPS (Hulpplan/Plan de Secours), anderzijds.

De preventieve maatregelen zijn opgenomen in de richtlijn waarnaar ik zonet verwees en die elk jaar wordt geactualiseerd. Die richtlijn is in november naar de betrokken diensten gezonden.

Volgende maatregelen die gelden voor het gehele net worden genomen door Infrabel: controle van de wisselverwarming en eventuele herstelling van de vastgestelde schade; organisatie van de interventie van de sneeuwpluogen; aanpassing van het sneeuwplan op basis van het schema dat door de Infrastructuurdiensten wordt opgesteld met betrekking tot de taakverdeling tussen de verschillende directies; actualisering van de reglementering met betrekking tot het lokaal winterplan; controle en/of aanvulling van de voorraden, vooral strooizout en materieel en kleding voor de winter en anticiperen op specifieke en lokale aspecten of problemen.

Het hulpplan HPS kan worden toegepast wanneer de weersomstandigheden dermate zijn dat intensief gebruik van de verwarming niet volstaat. Dat hulpplan kan worden ingevoerd vanaf de inwerkingtreding van de nieuwe

aurait donc pu être appliqué dès le 12 décembre. Il n'est cependant activé qu'en cas de fortes gelées sur l'ensemble du réseau les jours précédant Noël, ce qui n'était pas le cas le 13 décembre 2010.

Les méthodes de communication entre les différents services du Groupe SNCB sont reprises dans des directives. Il n'est cependant pas toujours évident de connaître immédiatement la cause d'un incident et de prendre les mesures adéquates. Il peut donc se passer un certain temps avant de pouvoir transmettre la communication appropriée.

Les incidents sont notés dans une base de données consultable dans les cabines de signalisation et au service du contrôle du trafic d'Infrabel.

Pour les gros incidents, des infomails d'information sont également envoyés à tous les services concernés. De plus, grâce au système Phone Mail, le personnel peut appeler un numéro de téléphone spécial pour recevoir des informations.

Mme Dominique Tilmans (MR). – Beaucoup de choses existent manifestement mais, pendant la période en question, le système n'a pas bien fonctionné. La météo avait pourtant annoncé des conditions climatiques particulièrement difficiles.

Il existe un important problème de communication avec le personnel qui s'est senti très démuné pendant cette période. C'est vrai que les voyageurs sont arrivés en gare de Jemelle, et ailleurs probablement, mais ils n'avaient plus du tout de moyens de communication et étaient abandonnés à leur triste sort. Aucune information ne circulait parce que le personnel ne savait rien.

Ce qu'il faut retenir, c'est que le personnel était en attente d'informations, qu'il ne les a pas reçues et, par conséquent, qu'il n'a pas pu les répercuter sur les voyageurs. Quand on explique la situation aux voyageurs, cela leur permet déjà de l'accepter. Je constate que la coordination entre les différents services a vraiment été déficiente.

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – Je ne suis pas d'accord avec vous à cet égard.

Demande d'explications de Mme Inge Faes à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «les problèmes sur la ligne ferroviaire entre Bruges et Ostende» (n° 5-465)

Mme Inge Faes (N-VA). – J'ai appris dans les médias qu'au cours des trois dernières semaines, de nombreux problèmes se sont produits sur la ligne ferroviaire entre Bruges et Ostende. Ils ont été causés par des illégaux qui tentent d'atteindre, par les voies du chemin de fer, le port voisin afin de s'y dissimuler dans un camion à destination de la Grande-Bretagne. Ils sont déposés par des passeurs près d'un bosquet dans les environs du Campus H. Hart et tentent alors de pénétrer dans le port d'Ostende. Ils doivent pour cela traverser les voies du chemin de fer. Chaque tentative provoque des heures de retard, une série d'annulations de trains et le mécontentement de nombreux voyageurs. En effet,

dienstregeling voor de treinen in december. Voor 2010 had het dus vanaf 12 december kunnen worden toegepast. Het wordt echter maar geactiveerd in perioden van ernstige vrieskou op het gehele net de dagen vóór Kerstmis. Dat was niet het geval op 13 december 2010.

De communicatiemethoden tussen de verschillende diensten van de NMBS Groep zijn opgenomen in richtlijnen. Het is echter niet altijd vanzelfsprekend om onmiddellijk de reden van een incident te kennen en de gepaste maatregelen te treffen. Het kan dus enige tijd duren vóór de adequate informatie kan worden verstrekt.

De incidenten worden opgenomen in een databank die geraadpleegd kan worden in de seinhuizen en op de dienst Traffic Control van Infrabel.

Voor ernstige incidenten worden ook infomails verzonden naar de betrokken diensten. Bovendien kunnen de personeelsleden via het Phone Mailsysteem een speciaal telefoonnummer oproepen om informatie te krijgen.

Mevrouw Dominique Tilmans (MR). – Er zijn dus duidelijk veel middelen beschikbaar, maar in de betrokken periode heeft het systeem niet goed gefunctioneerd. Er waren nochtans bijzonder moeilijke weersomstandigheden voorspeld.

Er is een groot probleem inzake communicatie met het personeel, dat zich in die periode volledig machteloos voelde. De reizigers zijn wel degelijk in het station van Jemelle geraakt, en wellicht ook elders. Daar was echter geen vervoermiddel meer ter beschikking en werden ze aan hun lot overgelaten. Het personeel kon hen niet informeren omdat ze zelf niet op de hoogte waren.

Als men de situatie aan de reizigers kan uitleggen, wordt het al beter aanvaard. Ik stel vast dat de coördinatie tussen de verschillende diensten werkelijk tekortgeschoten is.

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – Ik ben het daarover niet met u eens.

Vraag om uitleg van mevrouw Inge Faes aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de problemen op de treinlijn tussen Brugge en Oostende» (nr. 5-465)

Mevrouw Inge Faes (N-VA). – Ik vernam in de media dat er de voorbije drie weken heel wat problemen waren op de treinlijn tussen Brugge en Oostende. De problemen werden veroorzaakt door illegalen die via de treinsporen de aanpalende haven proberen te bereiken om zich daar in een vrachtwagen richting Groot-Brittannië te verstoppen. Ze worden door mensensmokkelaars afgezet bij een bosje in de omgeving van de Campus H. Hart en proberen dan de Oostendse haven binnen te komen. Daarvoor moeten ze evenwel de treinsporen oversteken. Elke poging leidt tot uren vertraging, een resem afgeschafte treinen en een pak ontevreden reizigers. Om de illegalen op een veilige manier

afin d'arrêter les illégaux en toute sécurité, la police paralyse le trafic ferroviaire. Cela engendre des retards sur la ligne Ostende-Bruges mais a également un effet domino sur l'ensemble du réseau.

Puisque le trafic ferroviaire en Belgique doit déjà faire face à des retards de toutes sortes, j'aimerais savoir quelles sont les conséquences de tout cela pour la ligne Ostende-Bruges et le reste du réseau.

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *La paralysie du trafic ferroviaire entre Bruges et Ostende sur l'ordre des services de police en vue de l'arrestation d'illégaux s'est principalement manifestée au cours de ces dernières semaines. Entre le 1^{er} janvier et le 13 février, le trafic a dû être arrêté à quinze reprises. Ceci a entraîné un retard total de 1 456 minutes pour 135 trains de voyageurs et de 95 minutes pour 6 trains de marchandises.*

Demande d'explications de Mme Fabienne Winckel à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la répartition de genre des métiers au sein du groupe SNCB» (n° 5-504)

Mme Fabienne Winckel (PS). – Le groupe SNCB est l'un des plus grands employeurs du pays et offre un éventail particulièrement large de métiers, allant du personnel de maîtrise au conducteur de train en passant par le personnel du mouvement, expression générique désignant les chefs de gare, sous-chefs de gare, sous-chefs de gare adjoints, etc. On peut dès lors considérer le groupe SNCB comme une des entreprises les plus diversifiées du pays.

La rémunération du personnel au sein du groupe SNCB suit des barèmes et des règles stricts qui garantissent à chacun une égalité de traitement, y compris une égalité des genres. Les agents contractuels semblent cependant faire exception. De plus, les femmes travaillent plus souvent à temps partiel, mais uniquement sur base volontaire. Elles semblent davantage avoir recours au contrat à temps partiel que les hommes, ce qui a des conséquences sur leur rémunération, leur carrière et leur pension. Elles effectuent dès lors moins d'heures supplémentaires, ce qui influence également leur rémunération.

En 2006, le groupe SNCB a souscrit au projet pilote label Égalité-Diversité. Ce label entend promouvoir la diversité et combattre les stéréotypes. Il porte sur l'égalité des chances entre les sexes, mais s'adresse aussi aux personnes d'une autre origine, aux personnes ayant un handicap professionnel et aux collaborateurs de plus de 50 ans.

Le projet a été mené de septembre 2006 à mars 2007 et le label Égalité-Diversité a été prolongé pour la période 2008-2009. Le message véhiculé par le groupe SNCB est que chaque emploi est accessible à toute personne qui remplit les conditions requises, quels que soient son âge, son sexe, son origine.

Madame la ministre, je voudrais vous poser plusieurs

op te pakken laat de politie immers het treinverkeer stilleggen. Dat zorgt niet alleen voor vertraging op de lijn Oostende-Brugge, maar het heeft wellicht een domino-effect voor het hele net.

Aangezien het treinverkeer in België al genoeg te kampen heeft met vertragingen allerhande, wil ik graag weten welke gevolgen dit alles heeft voor de lijn Oostende-Brugge en voor de rest van het net.

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – Het stilleggen van het treinverkeer tussen Brugge en Oostende op bevel van de politiediensten voor het oppakken van illegalen heeft zich vooral in de afgelopen weken gemanifesteerd. In de periode van 1 januari tot 13 februari 2011 moest het treinverkeer vijftien keer worden stilgelegd. Dat leidde tot een totale vertraging van 1456 minuten voor 135 reizigerstreinen en van 95 minuten voor 6 goederentreinen.

Vraag om uitleg van mevrouw Fabienne Winckel aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de verdeling naar gender van de beroepen binnen de NMBS Groep» (nr. 5-504)

Mevrouw Fabienne Winckel (PS). – *De NMBS Groep is een van de grootste werkgevers van het land en biedt een bijzonder uitgebreide waaier aan beroepen aan, van vakpersoneel tot treinconducteur, via het personeel van de beweging, een verzamelnaam voor de stationschefs, onderstationschefs, adjunct-onderstationschefs enzovoort. We kunnen de NMBS Groep dus beschouwen als een van de meest gediversifieerde ondernemingen van het land.*

De bezoldiging van het personeel binnen de NMBS gebeurt volgens schalen en strikte regels die een gelijke bezoldiging voor iedereen garanderen, met inbegrip van een gelijkheid van mannen en vrouwen. De contractuele werknemers vormen echter een uitzondering. Bovendien werken de vrouwen vaker deeltijds, maar uitsluitend op vrijwillige basis. Ze nemen vaker hun toevlucht tot een deeltijds contract dan de mannen, wat gevolgen heeft voor hun loon, hun loopbaan en hun pensioen. Ze verrichten bijgevolg minder overuren, wat hun loon eveneens beïnvloedt.

In 2006 heeft de NMBS Groep een proefproject 'label Gelijkheid-Diversiteit' onderschreven. Dat label wil de diversiteit bevorderen en stereotypen bestrijden. Het gaat over de gelijkheid van kansen tussen de seksen, maar is ook gericht naar personen van een andere afkomst, personen met een arbeidshandicap en naar werknemers die ouder zijn dan 50 jaar.

Het project liep van september 2006 tot maart 2007 en het label Gelijkheid-Diversiteit werd verlengd voor de periode 2008-2009. De boodschap die de NMBS Groep verspreidde was dat elke baan toegankelijk is voor iedereen die aan de vereiste voorwaarden voldoet, ongeacht zijn leeftijd, geslacht of afkomst.

Bestaan er beroepen of graden bij de NMBS waar vrouwen ondervertegenwoordigd zijn? Zo ja, welke en om welke

questions.

Existe-t-il des métiers ou des grades à la SNCB où les femmes sont sous-représentées ? Si tel est le cas, quelles en sont les raisons ? La moyenne des contrats à temps partiel des employées de la SNCB est-elle identique à celle des autres secteurs ? Si mes informations sont correctes et si une différence salariale existe réellement, est-elle basée sur le genre ?

La SNCB poursuit-elle ses efforts dans le cadre du label Égalité-Diversité ? Quels sont les efforts spécifiques déployés par la SNCB pour promouvoir l'égalité des genres ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – Il existe effectivement, à la SNCB, des métiers et grades où les femmes sont sous-représentées. Je vous en communique la liste en annexe.

Il est question d'une sous-représentation des femmes dans les fonctions techniques. Nombreux sont les emplois à la SNCB dont le profil ne séduit pas les femmes. Une étude européenne sur la part de l'emploi des femmes révèle que tel est le cas pour l'ensemble du secteur ferroviaire.

La part globale des femmes dans les recrutements annuels s'élève à 20%, comme énoncé dans le contrat de gestion 2008-2012. Les efforts fournis en matière de sélection et de recrutement portent manifestement leurs fruits, tout comme les efforts axés sur le changement de culture, même si le recrutement des femmes demeure concentré sur des emplois hautement qualifiés et fonctions administratives.

Ce phénomène est corroboré par l'analyse du personnel effectif en fonction du rang. Les femmes sont représentées en majorité dans les rangs 3 – niveau universitaire et équivalent – et 4 – niveau bachelier et équivalent. Elles sont sous-représentées dans les rangs inférieurs.

La possibilité de travailler à temps partiel au sein du groupe SNCB est comparable aux autres secteurs.

Les femmes travaillent moins à temps plein que leurs collègues masculins, mais par rapport à 2007, on a observé une augmentation du travail à temps plein chez les agents féminins en 2009. Je vous communique également l'annexe reprenant les chiffres.

Aucune différence salariale n'est basée sur le genre.

Il est évident que les efforts entrepris dans le cadre du label Diversité se poursuivent.

Afin de promouvoir l'emploi féminin, une attention toute particulière est accordée à la diversité et au genre lors des campagnes de recrutement. On analyse le taux de réussite des femmes aux épreuves de recrutement ainsi que les raisons de leur retrait éventuel en fin de procédure. Par ailleurs, des initiatives internes sont prises, comme un *Ladies Day* à l'intention des agents féminins.

Nous avons accordé beaucoup d'attention à ce thème important en inscrivant pour la première fois un pourcentage dans le contrat de gestion et en prévoyant de mener des actions concrètes.

Mme Fabienne Winckel (PS). – La question est de savoir si ce pourcentage sera revu à la hausse dans le prochain contrat

redenen? Bedraagt het gemiddeld aantal deeltijdse contracten van werknemers bij de NMBS hetzelfde als in andere sectoren? Als er werkelijk een salarisverschil is, zoals uit mijn informatie blijkt, is dat verschil dan gebaseerd op het geslacht?

Zet de NMBS haar inspanningen in het kader van het label Gelijkheid-Diversiteit verder? Welke specifieke inspanningen doet de NMBS om de gelijkheid van kansen te bevorderen?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *Bij de NMBS zijn er inderdaad beroepen en rangen waar vrouwen ondervertegenwoordigd zijn. Ik zal u de lijst bezorgen.*

Er is een ondervertegenwoordiging van vrouwen in de technische functies. Er zijn vele banen bij de NMBS waartoe vrouwen zich niet aangetrokken voelen. Een Europese studie over het aandeel van het werk van vrouwen toont aan dat dit voor de hele spoorsector geldt.

Het globale aandeel van de vrouwen in de jaarlijkse aanwervingen bedraagt 20%, zoals geformuleerd in het beheerscontract 2008-2011. De inspanningen op het vlak van de selectie en de aanwerving werpen vruchten af, net zoals de inspanningen gericht op de wijziging in cultuur, ook al blijft de aanwerving van vrouwen geconcentreerd op de hogeschoolde banen en administratieve functies.

Dat verschijnsel wordt bevestigd door het onderzoek van de personeelssterkte volgens rang. Vrouwen zijn oververtegenwoordigd in de rangen 3 – universitair niveau en gelijkwaardig – en niveau 4 – bachelorniveau en gelijkwaardig. Ze zijn ondervertegenwoordigd in de lagere rangen.

De mogelijkheid tot deeltijds werk bij de NMBS is vergelijkbaar met andere sectoren.

Vrouwen werken minder voltijds dan hun mannelijke collega's, maar in vergelijking met 2007 zien we een vermeerdering van het voltijds werk bij de vrouwelijke werknemers in 2009. Ik bezorg u eveneens de cijfers.

Geen enkel loonverschil is gebaseerd op het geslacht.

Uiteraard worden de inspanningen in het kader van het label Diversiteit voortgezet.

Om de vrouwelijke tewerkstelling te bevorderen wordt er bijzondere aandacht besteed aan de diversiteit en aan het geslacht bij de wervingscampagnes. De slaagpercentages van vrouwen bij de selectieprocedure worden onderzocht, evenals de redenen waarom ze aan het einde van die procedure eventueel afhaken. Er worden overigens interne initiatieven genomen voor de vrouwelijke personeelsleden, zoals een Ladies Day.

We hebben veel aandacht besteed aan dit belangrijke thema door voor de eerste keer een percentage in het beheerscontract op te nemen en door concrete acties te voeren.

Mevrouw Fabienne Winckel (PS). – *De vraag is of dat*

de gestion.

Par ailleurs, madame la ministre, je crois que vous avez omis de répondre à ma question portant sur une éventuelle différence salariale entre les agents nommés et les contractuels.

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *Pour ce qui concerne les aspects salariaux et financiers, il n'y a en principe pas de différence entre les collaborateurs contractuels et statutaires. La carrière, les possibilités de carrière et la pension peuvent par contre être différents.*

Mme Fabienne Winckel (PS). – Je pense avoir trouvé cette information sur le site Internet de la SNCB et je vous avoue que cela m'avait fortement interpellé.

Je vous remercie pour votre réponse. J'examinerai attentivement les chiffres que vous allez me communiquer. J'ose espérer que le pourcentage permettant une égalité des genres sera revu à la hausse et que le travail en la matière sera maintenu.

(La séance est levée à 15 h 25.)

percentage in het volgende beheerscontract wordt verhoogd.

U hebt niet geantwoord op mijn vraag over een eventueel loonverschil tussen de vastbenoemde en contractuele personeelsleden.

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – Inzake salariëring en financiële aspecten bestaat in principe geen verschil tussen contractuele en statutaire medewerkers. Loopbaan, loopbaanmogelijkheden en pensioen zijn mogelijk wel verschillend.

Mevrouw Fabienne Winckel (PS). – *Die informatie staat volgens mij op de site van de NMBS. Ik was verbijsterd.*

Ik dank u voor uw antwoord. Ik zal de cijfers aandachtig bestuderen. Ik hoop dat het percentage zal worden verhoogd en dat het werk zal worden voortgezet.

(De vergadering wordt gesloten om 15.25 uur.)