

Sénat de Belgique

Session ordinaire 2010-2011

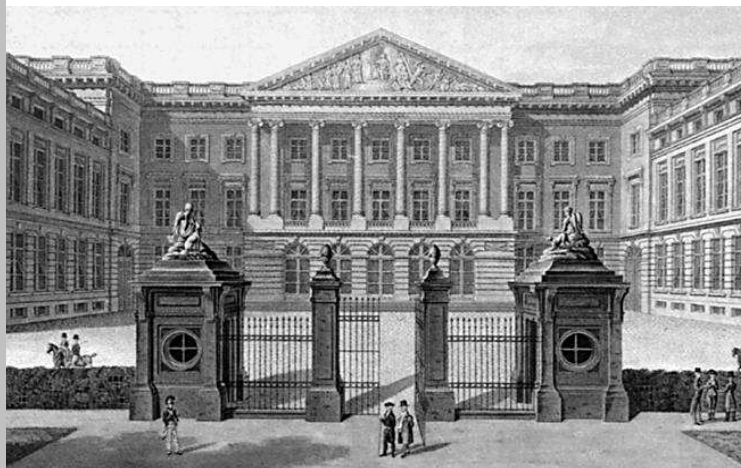
5-60COM

**Commission des Finances et des
Affaires économiques**

Mercredi 6 avril 2011

Séance du matin

Annales



Belgische Senaat

Gewone zitting 2010-2011

Handelingen

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

Woensdag 6 april 2011

Ochtendvergadering

5-60COM

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

Demande d'explications de M. Piet De Bruyn à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la communication en période de difficultés hivernales et l'application iPhone permettant de consulter les horaires de train» (n° 5-318)	5
Demande d'explications de M. Guido De Padt à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «les remarques de la Cour des comptes concernant la SNCB» (n° 5-619)	6
Demande d'explications de Mme Cécile Thibaut à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «l'installation d'un distributeur de billets en gare d'Arlon» (n° 5-553)	9
Demande d'explications de Mme Dominique Tilmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «l'avenir de la brigade Securail d'Arlon» (n° 5-541)	10
Demande d'explications de Mme Dominique Tilmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la note interne de la SNCB concernant le savoir-vivre et les valeurs d'intégration» (n° 5-545)	12
Demande d'explications de Mme Dominique Tilmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la limitation par bpost des envois toutes-boîtes à maximum 130 grammes» (n° 5-583)	14
Demande d'explications de M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «l'envoi des écrits par courrier non adressé via bpost» (n° 5-630)	14
Demande d'explications de Mme Dominique Tilmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «le plan de concentration des cabines de signalisation de la SNCB» (n° 5-586)	17
Demande d'explications de Mme Nele Lijnen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «l'adjonction de wagons supplémentaires aux heures de pointe en cas d'afflux de passagers» (n° 5-611)	18
Demande d'explications de M. Rik Daems à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «l'actionnariat de l'État dans Belgacom» (n° 5-646)	19
Demande d'explications de Mme Cindy Franssen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la couverture des emplacements à vélos situés près des gares et aménagés sur un terrain appartenant à un tiers» (n° 5-663)	21

Inhoudsopgave

Vraag om uitleg van de heer Piet De Bruyn aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de communicatie tijdens de winterperikelen en de iPhone-applicatie voor de dienstregelingen» (nr. 5-318)	5
Vraag om uitleg van de heer Guido De Padt aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de opmerkingen van het Rekenhof betreffende de NMBS» (nr. 5-619)	6
Vraag om uitleg van mevrouw Cécile Thibaut aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de installatie van een geldautomaat in het station van Aarlen» (nr. 5-553)	9
Vraag om uitleg van mevrouw Dominique Tilmans aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de toekomst van de brigade Securail in Aarlen» (nr. 5-541)	10
Vraag om uitleg van mevrouw Dominique Tilmans aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de interne NMBS-nota inzake wellevendheid en integratiewaarden» (nr. 5-545)	12
Vraag om uitleg van mevrouw Dominique Tilmans aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de beperking van huis-aan-huiszendingen tot maximaal 130 gram door bpost» (nr. 5-583)	14
Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «het versturen van niet-geadresseerde zendingen via bpost» (nr. 5-630)	14
Vraag om uitleg van mevrouw Dominique Tilmans aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «het plan voor de concentratie van seinhuizen door de NMBS» (nr. 5-586)	17
Vraag om uitleg van mevrouw Nele Lijnen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «het inzetten van extra wagons bij extra treinreizigers in volle spits» (nr. 5-611)	18
Vraag om uitleg van de heer Rik Daems aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «het aandeelhouderschap van de overheid in Belgacom» (nr. 5-646)	19
Vraag om uitleg van mevrouw Cindy Franssen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «het overdekken van fietsstallingen aan stations waarvan de grond behoort aan een derde» (nr. 5-663)	21

<p>Demande d'explications de M. Bert Anciaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «l'équilibre linguistique au sein des administrations fédérales» (n° 5-705).....23</p> <p>Demande d'explications de Mme Lieve Maes à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la capacité et le taux d'occupation des trains» (n° 5-712).....25</p> <p>Demande d'explications de Mme Lieve Maes à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «le projet Watermael-Schuman-Josaphat dans le cadre du Réseau express régional» (n° 5-713)26</p> <p>Demande d'explications de Mme Lieve Maes à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «les plans d'investissement relatifs au matériel roulant» (n° 5-714)27</p> <p>Demande d'explications de Mme Lieve Maes à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «l'équipement des points d'arrêt et des gares sur la ligne 36» (n° 5-715).....28</p>	<p>Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «het taalevenwicht binnen de federale administraties» (nr. 5-705)..... 23</p> <p>Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de capaciteit en de bezettingsgraad van de treinen» (nr. 5-712) 25</p> <p>Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «het project Watermaal-Schuman-Josaphat in het kader van het Gewestelijk Expresnet» (nr. 5-713)..... 26</p> <p>Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de investeringsplannen in projecten in verband met het rollend materieel» (nr. 5-714) 27</p> <p>Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «het uitrusten van de stopplaatsen en stations langs lijn 36» (nr. 5-715) 28</p>
--	---

Présidence de M. Vandenbroucke

(La séance est ouverte à 11 h 15.)

Demande d'explications de M. Piet De Bruyn à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la communication en période de difficultés hivernales et l'application iPhone permettant de consulter les horaires de train» (n° 5-318)

M. Piet De Bruyn (N-VA). – Dans le courant de 2010, une nouvelle application iPhone a vu le jour qui permet aux utilisateurs des chemins de fer de savoir où se trouve leur train et quel est son retard. J'utilise moi-même cette application depuis quelque temps et en suis généralement très satisfait. Malheureusement, elle ne fonctionne pas (assez) bien aux moments où elle est la plus utile, à savoir en cas de forte perturbation du trafic ferroviaire. Au plus fort de l'hiver, il est arrivé régulièrement que mon iPhone annonce mon train avec quelques minutes de retard seulement alors qu'il était supprimé. Je peux parfaitement comprendre qu'une application nouvelle ait des maladies de jeunesse mais cela engendre une certaine frustration chez l'utilisateur, forcé de constater que l'application ne tient pas ses promesses.

La ministre a-t-elle connaissance des erreurs qui subsistent dans le système ?

A-t-on pris des initiatives pour rectifier le tir ?

Combien le développement et la maintenance de l'application iPhone coûtent-ils ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – L'information qui est disponible sur le site internet de la SNCB et qui, entre autres, peut également être obtenue grâce à l'application iPhone est basée sur l'enregistrement automatique du passage des trains à certains points du réseau. Un retard accumulé entre deux de ces points est renseigné sitôt que le train franchit le second point. Les retards sont enregistrés juste avant l'entrée en gare. Si le train s'arrête avant d'atteindre le quai, il se produit un écart entre le retard enregistré et le retard réel. Infrabel est au courant du problème et cherche une solution.

Nous n'avons connaissance que de quelques problèmes avec l'application iPhone. Ces problèmes peuvent être corrigés par la SNCB.

Les problèmes de cette application ont fait l'objet d'un inventaire en vue d'une mise à disposition gratuite d'une mise à jour par l'App Store. La SNCB se concerte régulièrement avec Infrabel pour améliorer la qualité des données fournies par Infrabel.

Les clients peuvent envoyer leurs observations sur le fonctionnement de l'application à iphone@sncb.be. Jusqu'à présent la SNCB n'a reçu qu'un nombre très restreint de

Voorzitter: de heer Frank Vandenbroucke

(De vergadering wordt geopend om 11.15 uur.)

Vraag om uitleg van de heer Piet De Bruyn aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de communicatie tijdens de winterperikelen en de iPhone-applicatie voor de dienstregelingen» (nr. 5-318)

De heer Piet De Bruyn (N-VA). – In de loop van 2010 verscheen specifiek voor iPhone een applicatie waarmee treinreizigers kunnen zien waar hun trein zich bevindt en of en hoeveel vertraging hij heeft opgelopen, enzovoort. Ik gebruik de applicatie zelf al enige tijd, meestal tot grote tevredenheid. Helaas blijkt de applicatie niet goed of niet goed genoeg te werken op momenten dat we ze het meeste nodig hebben, namelijk bij een grondige verstoring van het treinverkeer. In de winterpiek die we hebben gehad, stond ik geregeld op het perron waar mijn trein volgens mijn iPhone met een paar minuten vertraging zou aankomen, maar waar werd omgeroepen dat hij was afgeschafd. Op de applicatie bleef hij echter rustig doorrijden, zonder dat we hem ooit te zien kregen. Ik heb er alle begrip voor dat beginnende applicaties kinderziekten kunnen vertonen en dat eraan gesleuteld moet worden, maar het leidt natuurlijk wel tot enige frustratie bij de gebruiker, omdat iets wat veelbelovend leek, dat nog niet voor honderd procent is.

Is de minister op de hoogte van de fouten die nog in het systeem zitten?

Zijn er initiatieven genomen om het bij te sturen?

Hoeveel kosten de ontwikkeling en het onderhoud van de iPhone-applicatie?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – De informatie die beschikbaar is op de website van de NMBS en onder meer ook via de iPhone-applicatie, is gebaseerd op de automatische registratie van de doorrit van treinen aan meetpunten in het spoor. Een vertraging opgelopen tussen twee meetpunten is pas zichtbaar nadat de trein langs het volgende meetpunt is gereden. De opgelopen vertraging wordt geregistreerd net voor het binnenrijden van het station. Als de trein daarna stopt alvorens hij bij het perron is, dan is er een verschil tussen de geregistreerde en de werkelijke vertraging. Infrabel kent het probleem en zoekt naar een oplossing.

Een beperkt aantal problemen met de iPhone-applicatie zijn bekend. Die problemen kan de NMBS zelf bijsturen.

De problemen met de iPhone-applicatie worden geïnventariseerd met het oog op het ter beschikking stellen van een gratis update via de App Store. De NMBS voert ook regelmatig overleg met Infrabel om de kwaliteit van de door Infrabel geleverde data te verbeteren.

Klanten kunnen hun opmerkingen over het functioneren van de applicatie doormailen naar iphone@nmbs.be. Tot nog toe heeft de NMBS slechts een beperkt aantal suggesties

suggestions.

Les données sur le coût du développement et de la maintenance de l'application sont confidentielles et font l'objet de négociations et de contrats avec les parties qui remplissent les conditions posées par la SNCB. Cette information peut être utile aux concurrents éventuels et ne peut donc pas être communiquée selon le service juridique.

M. Piet De Bruyn (N-VA). – *Je comprends parfaitement que cette information ne puisse être rendue publique et je n'insiste pas davantage.*

Je me réjouis d'entendre que l'on s'occupe de certains défauts et que l'on est à la recherche de solutions. Nous ne pouvons qu'espérer une amélioration et je prendrai à cœur de suivre votre suggestion et de signaler dès lors les petites erreurs et irrégularités par courriel.

Demande d'explications de M. Guido De Padt à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «les remarques de la Cour des comptes concernant la SNCB» (n° 5-619)

M. Guido De Padt (Open Vld). – *Voici dix ans, la Cour des comptes a publié un rapport intitulé « Le bon emploi des deniers publics par la SNCB ». Ce rapport s'intéresse aussi au respect par la SNCB de la législation sur les marchés publics. La Cour des comptes se demandait si les procédures en matière d'approbation et de contrôle des marchés publics, passés dans le cadre des missions de service public, donnaient une assurance raisonnable que la réglementation était respectée.*

Selon la Cour des comptes, le système de contrôle développé par la SNCB donnait une assurance raisonnable que les marchés relatifs aux missions de service public respectent la réglementation. Il fallait toutefois tenir compte de quelques considérations importantes.

La Cour des comptes remarquait que les procédures suivies au sein de la SNCB s'appuyaient sur l'audit interne, qui exerce un contrôle centralisé d'opportunité et de régularité, a priori lors de l'approbation des marchés supérieurs à un million de francs et a posteriori pour les marchés moins importants. La centralisation des paiements au niveau de l'unité « Accounting & Controlling » permettait à celle-ci d'exercer, avant tout paiement, un contrôle complémentaire et ultime sur la régularité des marchés et le respect des procédures internes. Enfin, le commissaire du gouvernement et le collègue des commissaires exerçaient également un contrôle en cette matière.

Selon la Cour des comptes, ces contrôles, extérieurs aux unités qui passaient les marchés, permettaient d'assurer pour l'ensemble de la SNCB une application uniforme de la législation. La Cour des comptes estimait que celle-ci aurait cependant encore pu être renforcée par une standardisation de la présentation des dossiers, ainsi que par une meilleure coordination et une mise à jour régulière de la documentation relative aux marchés publics à la disposition des unités.

Encore selon la Cour des comptes, les garanties offertes par

ontvangen.

De gegevens over de kostprijs van de ontwikkeling en het operationeel houden van de applicatie zijn vertrouwelijk en maken het voorwerp uit van contracten en onderhandelingen met de partijen die voldoen aan de door de NMBS gestelde voorwaarden. Deze informatie kan nuttig zijn voor mogelijke concurrenten en mag volgens de juridische dienst dus niet worden meegedeeld.

De heer Piet De Bruyn (N-VA). – Ik heb er alle begrip voor dat deze informatie niet openbaar mag worden gemaakt en doe daar ook niet moeilijk over.

Het verheugt me te horen dat men zich bewust is van bepaalde tekortkomingen en aan een oplossing werkt. We kunnen alleen maar hopen op beterschap en ik zal uw suggestie ter harte nemen en foutjes en onregelmatigheden voortaan doormailen.

Vraag om uitleg van de heer Guido De Padt aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de opmerkingen van het Rekenhof betreffende de NMBS» (nr. 5-619)

De heer Guido De Padt (Open Vld). – Het Rekenhof publiceerde tien jaar geleden een rapport getiteld 'De goede besteding van rijks gelden door de NMBS'. In dat rapport wordt ook aandacht besteed aan de naleving van de wetgeving van de overheidsopdrachten door de NMBS. Het Rekenhof vroeg zich af of de procedures inzake goedkeuring en controle van de overheidsopdrachten, gegund in het raam van de taken van openbare dienst, redelijke zekerheid verschaffen dat de regelgeving werd gerespecteerd.

Volgens het Rekenhof gaf het controlesysteem, dat door de NMBS werd ontwikkeld, redelijke zekerheid dat de opdrachten die betrekking hebben op de uitvoering van de taken van openbare dienst de regelgeving respecteren. Er diende wel rekening gehouden te worden met enkele belangrijke overwegingen.

Het Rekenhof merkte op dat de binnen de NMBS gevolgde procedures steunden op de gecentraliseerde beheers- en regelmatigheidscontrole die de interne audit uitoefent, ofwel a priori naar aanleiding van de goedkeuring van de opdrachten boven één miljoen Belgische frank, ofwel a posteriori voor de minder belangrijke opdrachten. De centralisering van de betalingen in de eenheid 'Accounting & Controlling' stelde die eenheid bovendien in staat om, voordat tot enige betaling werd overgegaan, een aanvullende en laatste controle te verrichten op de regelmatigheid van de opdrachten en de naleving van de interne procedures. Ook de regeringscommissaris en het college van commissarissen oefenden controle uit.

Die controles, die gebeurden buiten de eenheden die de opdrachten gunden, lieten volgens het Rekenhof toe een eenvormige toepassing van de regelgeving te verzekeren voor het geheel van de NMBS. Het Rekenhof meende echter ook dat een eenvormige toepassing van de regelgeving inzake overheidsopdrachten nog kon worden versterkt door een standaardisering in de voorstelling van de dossiers, door een

ces procédures et ces contrôles ne pouvaient être jugées suffisantes que si les autorités hiérarchiques et les instances de contrôle avaient la certitude d'être correctement et totalement informées. La relative autonomie laissée aux services techniques dans le cadre de la préparation et de l'exécution des marchés renforçait cette nécessité.

À cet égard, la Cour des comptes constatait que l'absence de base de données informatique structurée commune pour tous les marchés passés par la SNCB ne permettait pas aux autorités de contrôle de s'assurer de l'exhaustivité des dossiers transmis et limitait leurs moyens d'investigations.

De plus, des déficiences dans la composition des dossiers qui leur étaient soumis pouvaient également conduire à un manque d'information des autorités de contrôle, qui n'étaient dès lors pas toujours en mesure de jouer le rôle qui leur était dévolu. Ces insuffisances concernaient particulièrement la rédaction du document de contrôle interne, la justification des besoins par les services techniques, la sélection des firmes aptes à soumissionner, la comparaison technique des offres, le contrôle des prix et la décision motivée d'attribution du marché.

La Cour des comptes estimait en conséquence que l'information complète des autorités hiérarchiques et des organes de contrôle nécessitait la création d'une base de données informatique coordonnée pour tous les marchés passés par la SNCB et l'amélioration des dossiers administratifs.

La ministre peut-elle indiquer si les recommandations de la Cour des comptes ont été suivies ? A-t-on entre-temps satisfait aux observations de la Cour des comptes ? Dans l'affirmative, de quelle manière ? Dans la négative, pourquoi pas ? La ministre souhaite-t-elle le cas échéant prendre une initiative pour répondre aux critiques de la Cour des comptes ?

La ministre peut-elle donner un aperçu, pour les cinq dernières années, du nombre de marchés publics adjudés par la SNCB, éventuellement en mentionnant le marché, l'exécutant et le coût ?

La ministre dispose-t-elle d'informations au sujet du nombre de marchés ayant fait l'objet d'une contestation devant le tribunal ? Combien de procédures ont-elles mené à l'annulation du marché et sur quelles bases ? Combien de dommages et intérêts la SNCB a-t-elle payés durant la même période, entre autres à des soumissionnaires injustement évincés ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *Les entités Contrôle de la gestion des trois sociétés du groupe SNCB et la division Contrôle centralisé des marchés et contrats du service d'audit interne de la SNCB Holding portent une attention particulière aux recommandations de la Cour des comptes, en particulier concernant la justification de la nécessité d'un marché, du mode de passation et des critères d'attribution d'un marché, des critères de sélection des firmes, des décisions motivées d'attribution.*

betere coördinatie en door een regelmatige actualisering van de documentatie die ter beschikking wordt gesteld van de eenheden.

Nog volgens het Rekenhof konden de waarborgen die de procedures en controles boden maar voldoende worden geacht als de hiërarchische overheden en de controleorganen de zekerheid hadden dat de informatie die ze kregen correct en volledig was. De relatieve autonomie van de technische diensten voor de voorbereiding en de uitvoering van de opdrachten bekrachtigden die noodzaak.

In dat opzicht stelde het Rekenhof vast dat door het ontbreken van een gestructureerde database voor alle door de NMBS beheerde opdrachten, de controleorganen er zich niet konden van vergewissen dat alle dossiers werden doorgestuurd en daardoor hun onderzoeksmiddelen werden beperkt.

Bovendien konden onvolkomenheden in de samenstelling van de doorgestuurde dossiers leiden tot een tekort aan informatie van de controlerende overheid, waardoor die niet altijd de haar toebedeelde rol kon spelen. Die tekortkomingen betroffen inzonderheid de opstelling van het intern controledocument, de verantwoording van de behoeften door de technische diensten, de selectie van de firma's die mogen meedingen, de technische vergelijking van de offertes, de prijzencontrole en de gemotiveerde gunningsbeslissing.

Het Rekenhof meende bijgevolg dat voor de volledige informatie van de hiërarchische overheid en van de controleorganen en om de administratieve dossiers te verbeteren een gecoördineerde database nodig was van alle door de NMBS gegunde opdrachten.

Ik heb dan ook volgende vragen.

Kan de minister meedelen of de aanbevelingen van het Rekenhof werden opgevolgd? Werd inmiddels aan de opmerkingen van het Rekenhof tegemoetgekomen? Zo ja, op welk wijze? Zo niet, waarom niet? Wenst de minister hier eventueel een initiatief te nemen om aan de kritiek van het Rekenhof tegemoet te komen?

Kan de minister een overzicht geven voor de laatste vijf jaar van het aantal overheidsopdrachten dat de NMBS heeft toegekend, eventueel met vermelding van de opdracht, uitvoerder en kostprijs?

Beschikt de minister over informatie betreffende het aantal opdrachten die voorwerp zijn geweest van betwisting voor een rechtbank? Hoeveel procedures hebben geleid tot de vernietiging van de opdracht en op basis van welke gronden? Hoeveel schadevergoedingen heeft de NMBS in diezelfde periode betaald, onder andere aan onterecht afgewezen inschrijvers?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – De entiteiten Beheerscontrole van de drie vennootschappen van de NMBS Groep en de afdeling Gecentraliseerde controle van de opdrachten en overeenkomsten van de dienst Interne Audit van de NMBS Holding besteden bijzondere aandacht aan de aanbevelingen van het Rekenhof, meer bepaald wat betreft het rechtvaardigen van de nood aan een opdracht, de gunningswijze en gunningscriteria van een opdracht, de selectiecriteria voor de firma's, de gemotiveerde

Conformément aux décisions des conseils d'administration de la SNCB Holding, de la SNCB et d'Infrabel, le service d'audit interne contrôle si les marchés et contrats sont conformes aux besoins, aux obligations légales, à la délégation et sous-délégation des compétences et aux décisions des organes de contrôle. Pour tous les contrats portant sur un montant supérieur aux montants mentionnés ci-après, le contrôle est réalisé à différents moments de la procédure, tant sur le mode de passation que sur l'adjudication, en cas de prorogation et/ou de dépenses supplémentaires. Ce contrôle est effectué avant qu'une décision soit prise. Les montants sont de 750 000 euros pour les marchés de travaux et 250 000 euros pour les marchés de fournitures et services. Un contrôle est également effectué lorsque le montant de dépenses supplémentaires est supérieur à 25% du montant initial.

Pour chaque contrôle exécuté, le service d'audit interne élabore un rapport avec ses constatations et ses recommandations. Ce rapport est transmis à l'instance disposant du pouvoir décisionnel. Pour les dossiers non soumis à un contrôle préalable – lorsque les montants sont inférieurs à ceux mentionnés précédemment – le service d'audit interne effectue un contrôle par échantillonnage.

En 2010, le service d'audit interne a examiné au total 771 dossiers pour les trois sociétés du groupe SNCB.

Afin de diffuser un maximum d'informations sur les procédures à suivre en matière de marchés et contrats, le service d'audit interne a prévu sur sa page intranet une rubrique qui peut être consultée, depuis le début de l'année 2010, par les collaborateurs des trois sociétés du groupe SNCB. Depuis 2009, le centre de formation du groupe SNCB offre d'ailleurs à tous les collaborateurs concernés une formation spécifique en matière de marchés publics.

Récemment, la SNCB Holding m'a transmis, à ma demande, un rapport décrivant le processus de contrôle et de gestion des marchés et des contrats de marchés de travaux, fournitures et services. De plus, le rapport formule des propositions afin d'améliorer l'efficacité du système interne de contrôle.

Les processus de gestion et de contrôle des trois sociétés du groupe SNCB sont semblables. Entre 2004 et 2009, ce processus a été géré grâce à l'application informatique Midas. Depuis 2010, cela se fait par le biais de ERP (SAP).

Étant donné qu'il s'agit ici de longues listes et que certaines informations ne peuvent être rendues publiques afin de ne pas créer de distorsion de concurrence, je ne puis vous transmettre cette liste. Les listes sont cependant disponibles auprès du collège des commissaires et de la Cour des comptes et le sénateur De Padt peut les consulter.

Un dossier de la SNCB faisait l'objet d'une contestation devant le tribunal : le dossier relatif à l'achat des automotrices Desiro. La firme Alstom avait engagé la procédure, mais la SNCB a finalement obtenu gain de cause auprès du tribunal. Aucun dommage et intérêt n'a été payé au cours des cinq dernières années.

La SNCB Holding a été partie dans cinq procédures sur les cinq dernières années. Elle a été condamnée une fois en première instance au paiement d'une indemnité de 58 400 euros. Dans deux procédures devant le Conseil d'État, le

gunningsbeslissingen, om er maar een paar op te noemen.

Conform de beslissingen van de raden van bestuur van de NMBS Holding, de NMBS en Infrabel controleert de dienst Interne Audit of de opdrachten en overeenkomsten overeenstemmen met de noden, de wettelijke verplichtingen, de delegatie en subdelegatie van bevoegdheden en de beslissingen van de beheersorganen. Voor alle contracten waarvan het bedrag hoger ligt dan de hierna vermelde bedragen wordt er een controle uitgevoerd op verschillende ogenblikken tijdens de procedure, zowel bij de gunningswijze als bij de gunning, bij een eventuele verlenging en/of bijkomende uitgaven. Die controle vindt plaats voordat een beslissing wordt genomen. De bedragen zijn 750 000 euro voor de opdrachten voor de aanneming van werken en 250 000 euro voor de opdrachten voor de aanneming van leveringen en diensten. Een controle is er ook als het bedrag aan bijkomende uitgaven hoger ligt dan 25% van het oorspronkelijke bedrag.

Voor alle controles die worden uitgevoerd, wordt er door de dienst Interne Audit een verslag opgesteld met zijn bevindingen en aanbevelingen. Dat verslag wordt bezorgd aan de instantie die over de beslissingsbevoegdheid beschikt. Voor dossiers die niet onderworpen zijn aan een voorafgaande controle – als het gaat om kleinere bedragen dan de eerder genoemde – voert de dienst Interne Audit steekproefsgewijs controles uit.

In 2010 onderzocht de dienst Interne Audit in totaal 771 dossiers voor de drie vennootschappen van de NMBS Groep.

Met het oog op het verstrekken van een maximum aan informatie over de te volgen procedures voor opdrachten en overeenkomsten, heeft de dienst Interne Audit op zijn intranetpagina een rubriek gemaakt die de medewerkers van de drie vennootschappen van de NMBS Groep kunnen raadplegen sinds begin 2010. Sinds 2009 biedt het opleidingscenter van de NMBS Groep alle betrokken medewerkers overigens een specifieke opleiding aan over overheidsopdrachten.

Onlangs bezorgde de NMBS Holding mij, op mijn verzoek, een verslag dat het beheer- en controleproces van de opdrachten en overeenkomsten voor de aanneming van werken, leveringen en diensten beschrijft. Daarenboven worden er in het verslag ook voorstellen geformuleerd om de doeltreffendheid van het interne controlesysteem te verbeteren.

De beheer- en controleprocessen van de drie vennootschappen van de NMBS Groep zijn gelijkaardig. Tussen 2004 en 2009 werd dat proces beheerd met de informaticatoepassing Midas. Sinds 2010 gebeurt dat via ERP (SAP).

Aangezien het hier om lange lijsten gaat en sommige informatie niet publiek kan worden gemaakt om geen concurrentievervalsing te veroorzaken, kan ik deze lijst hier niet bezorgen. De lijsten zijn wel beschikbaar bij het college van commissarissen en het Rekenhof en het staat senator De Padt vrij ze daar te consulteren.

Een dossier van de NMBS was het voorwerp van een betwisting voor de rechtbank, namelijk het aankoopdossier van de Desiro-motoren. De firma Alstom had de procedure ingezet, maar de NMBS heeft uiteindelijk gelijk gekregen van

désistement d'instance a été décrété – ce qui signifie qu'une ou plusieurs parties ont pris l'initiative de mettre fin à la procédure – et deux procédures en première instance sont encore pendantes en attendant la fin d'une procédure devant le Conseil d'État.

Infrabel a été depuis 2005 partie dans sept procédures : quatre recours en suspension en extrême urgence ont été rejetés par le Conseil d'État. Dans deux de ces procédures, toujours en cours, les requérants ont également introduit un recours en annulation.

Un troisième recours en annulation est encore pendante. Enfin, deux autres procédures devant le Tribunal de commerce de Hasselt et du Tribunal de première instance de Bruxelles sont terminées. La procédure d'appel pour les deux est encore pendante.

M. Guido De Padt (Open Vld). – *La ministre dit qu'en 2010, 771 dossiers ont été examinés par le service d'audit interne. Quelle est la conséquence de ces examens ?*

Si la ministre pouvait nous dire quelles remarques le service a formulées en ce qui concerne les dossiers traités, nous saurions si la SNCB connaît et respecte la législation sur les marchés publics. Je pourrais demander ces informations par le biais d'une question séparée, mais je préférerais que la ministre me les transmette, éventuellement par écrit.

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *Les services doivent donner un avis pour chaque dossier. Le fait de dresser un relevé des dossiers visés et de vous le transmettre ne posera dès lors aucun problème.*

Demande d'explications de Mme Cécile Thibaut à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «l'installation d'un distributeur de billets en gare d'Arlon» (n° 5-553)

Mme Cécile Thibaut (Ecolo). – *L'installation de distributeurs de billets de banque dans les gares est un service très pratique pour les utilisateurs de plus en plus nombreux du rail. En 2008, la SNCB avait l'intention d'étendre la mise en place de ces distributeurs à une quarantaine de gares supplémentaires à travers la Belgique. Le critère choisi pour déterminer les gares concernées était le nombre de voyageurs à l'embarquement selon les statistiques de la SNCB pour l'année 2006. L'objectif étant de couvrir les gares figurant dans le top 50 de ces statistiques.*

Interrogée à l'époque à la Chambre des représentants, vous aviez envisagé de permettre à la gare d'Arlon de bénéficier d'un tel équipement lors d'une deuxième phase, cet

de rechtbank. Er werden de jongste vijf jaar geen schadevergoedingen betaald.

De NMBS Holding was de jongste vijf jaar betrokken partij in vijf procedures. Daarbij werd ze eenmaal veroordeeld in eerste aanleg tot het betalen van een schadevergoeding van 58 400 euro. In twee procedures voor de Raad van State werd afstand van instantie gedeclareerd – wat betekent dat een of meerdere partijen het initiatief nemen tot het beëindigen van de procedure – en twee procedures in eerste aanleg zijn nog hangende in afwachting van het einde van een procedure bij de Raad van State.

Infrabel was sinds 2005 betrokken partij bij zeven procedures. Daarvan zijn vier vorderingen tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid bij de Raad van State afgewezen. In twee van die procedures hebben de verzoekers ook een vordering tot vernietiging ingesteld die beide nog hangende zijn.

Daarnaast is een derde afzonderlijke vordering tot vernietiging ingesteld die eveneens nog hangende is. Ten slotte zijn nog twee procedures bij de rechtbank van koophandel van Hasselt en de rechtbank van eerste aanleg van Brussel afgelopen. Het hoger beroep voor beide is nog hangende.

De heer Guido De Padt (Open Vld). – *De minister zegt dat er in 2010 771 dossiers zijn onderzocht door de dienst Interne Audit. Wat is het gevolg van die onderzoeken?*

Als de minister zou kunnen zeggen welke opmerkingen de dienst heeft geformuleerd bij de afgehandelde dossiers, dan zouden we weten of de wetgeving op de overheidsopdrachten door de diensten van de NMBS bekend is en wordt nageleefd. Ik zou die gegevens via een aparte vraag kunnen opvragen, maar als de minister ze me bezorgt, eventueel schriftelijk, dan vind ik dat uiteraard beter.

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *De diensten moeten hoe dan ook voor elk dossier een advies geven. Het zal dan ook geen probleem zijn van die dossiers een overzicht te maken en u dat te bezorgen, senator De Padt.*

Vraag om uitleg van mevrouw Cécile Thibaut aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de installatie van een geldautomaat in het station van Aarlen» (nr. 5-553)

Mevrouw Cécile Thibaut (Ecolo). – *De installatie van geldautomaten in de stations is bijzonder praktisch voor de steeds talrijker treinreizigers. In 2008 vatte de NMBS het plan op om het aantal geldautomaten uit te breiden en bijkomend toestellen in een veertigtal stations over heel België te installeren. Het selectie criterium voor de stations was het aantal vertrekkende reizigers volgens de NMBS-statistieken in 2006. De stations uit de top vijftig kwamen in aanmerking.*

In antwoord op een vraag in de Kamer deelde de minister toen mee dat ze van plan was in het station van Aarlen in een tweede fase een geldautomaat te laten installeren. Aarlen stond immers op de vijftigste plaats qua aantal vertrekkende

aménagement se justifiant par sa situation en cinquantième place quant au nombre de voyageurs à l'embarquement, dans les statistiques de la SNCB pour l'année 2007.

Madame la ministre, je souhaite vous poser les questions suivantes :

Parmi la quarantaine de gares où l'installation d'un distributeur de billets était envisagée en 2008, lesquelles sont aujourd'hui équipées ? Qu'en est-il des autres ?

Des installations de distributeurs de billets sont-elles actuellement programmées pour d'autres gares ? Si oui, lesquelles ?

Pouvez-vous me préciser ce que vous envisagez à ce sujet pour la gare d'Arlon ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – Quarante-cinq gares sont actuellement équipées d'un total de quarante-neuf distributeurs de billets, conformément à l'un des trois contrats passés avec BNP Paribas Fortis. Il s'agit de Louvain, Ottignies, Gand-Saint-Pierre (2), Anvers-Berchem, Namur, Malines, Bruxelles-Central (2), Bruxelles-Midi (2), Bruxelles-Nord (2), Bruges, Denderleeuw, Charleroi-Sud, Liège-Guillemins, Courtrai, Bruxelles-Luxembourg, Etterbeek, Aarschot, Tirlemont, Ostende, Saint-Nicolas, Termonde, Gand-Dampoort, Gembloux, Mons, Tournai, Braine-l'Alleud, Tubize, Lierre, Verviers-Central, Lichtervelde, Nivelles, Zottegem, Hal, Landen, Herentals, Hasselt, Roulers, Enghien, Ciney, Huy, Grammont, Geel, Torhout, Saint-Trond et Mol.

Deux distributeurs Dexia ont aussi été installés en gare d'Anwerpen-Centraal et un distributeur de bpost en gare de Bruxelles-Midi et Verviers-Central.

Les gares de Deinze et de Blankenberge seront prochainement équipées. Des demandes de permis d'urbanisme pour Mouscron et Saint-Ghislain ont été introduites. La gare de Libramont en sera également équipée lors des travaux de rénovation.

Un local pour l'installation d'un distributeur est prévu dans le plan de rénovation de la gare d'Arlon.

Demande d'explications de Mme Dominique Tilmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «l'avenir de la brigade Securail d'Arlon» (n° 5-541)

Mme Dominique Tilmans (MR). – Le 27 janvier, je vous interrogeais sur l'agression perpétrée en gare d'Arlon à l'encontre d'un membre du personnel de quai. Je me permets de rebondir sur deux éléments que nous avons abordés et d'y apporter quelques réflexions complémentaires.

J'apprends que le bureau Securail d'Arlon devrait être prochainement transféré à Libramont. Je voudrais connaître les raisons de ce déménagement.

L'équipe qui n'est composée que de deux agents par prestation, doit couvrir l'entièreté de la province de Luxembourg, ainsi que Bomal et Dinant, et être présente à la fois dans les gares et dans les trains, particulièrement dans les

reizigers in de NMBS-statistieken van 2007.

Ik heb volgende vragen:

Welke stations van de veertig in 2008 geselecteerde stations zijn al met geldautomaten uitgerust? Wat met de overige?

Zijn er nog installaties van geldautomaten geprogrammeerd? Zo ja, welke?

Wat zijn de plannen voor het station van Aarlen?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *Er zijn in totaal negenenveertig geldautomaten geïnstalleerd in vijfenveertig stations, overeenkomstig één van de drie contracten met BNP Paribas Fortis. Het betreft Leuven, Ottignies, Gent-Sint-Pieters (2), Antwerpen-Berchem, Namen, Mechelen, Brussel-Centraal (2), Brussel-Zuid (2), Brussel-Noord (2), Brugge, Denderleeuw, Charleroi-Zuid, Luik-Guillemins, Kortrijk, Brussel-Luxembourg, Etterbeek, Aarschot, Tienen, Oostende, Sint-Niklaas, Dendermonde, Gent-Dampoort, Gembloux, Bergen, Doornik, Eigenbrakel, Tubeke, Lier, Verviers-Centraal, Lichtervelde, Nijvel, Zottegem, Halle, Landen, Herentals, Hasselt, Roeselare, Edingen, Ciney, Hoei, Geraardsbergen, Geel, Torhout, Sint-Truiden en Mol.*

In Antwerpen-Centraal werden ook twee Dexia-geldautomaten geïnstalleerd en een geldautomaat van bpost in de stations Brussel-Zuid en Verviers-Centraal.

De stations van Deinze en Blankenberge zullen binnenkort met een geldautomaat worden uitgerust. Voor Moeskroen en Saint-Ghislain werden stedenbouwkundige aanvragen ingediend. Het station van Libramont zal tijdens de renovatiewerken eveneens met een geldautomaat worden uitgerust. Er is in een lokaal voor de installatie van een geldautomaat voorzien in het renovatieplan van het station van Aarlen.

Vraag om uitleg van mevrouw Dominique Tilmans aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de toekomst van de brigade Securail in Aarlen» (nr. 5-541)

Mevrouw Dominique Tilmans (MR). – *Op 27 januari stelde ik u een vraag over de agressie tegen een lid van het perronpersoneel in het station van Aarlen. Ik wil daarover graag op twee punten terugkomen en enkele bijkomende opmerkingen maken.*

Ik verneem dat het Securailkantoor van Aarlen binnenkort naar Libramont zou verhuizen. Ik wil graag weten om welke reden.

Het team, dat slechts uit twee personeelsleden per prestatie bestaat, moet de gehele provincie Luxemburg bedienen evenals Bomal en Dinant, en tegelijk aanwezig zijn in de stations en in de treinen, vooral in grensstreken, waar het

zones frontalières, souvent plus sensibles. Cette équipe vous semble-t-elle suffisante pour assurer un service efficace et dissuasif sur un territoire aussi vaste ? Envisagez-vous de la renforcer ?

Ne craignez-vous pas que les agents soient postés trop loin des lieux où les problèmes sont les plus fréquents, à savoir Arlon, Athus, villes frontalières, ce qui augmentera forcément le délai d'intervention, même si une collaboration est possible avec la police sur place ?

Cette équipe dispose d'un petit véhicule Kangoo, sans équipement d'intervention – feux bleus, sirène, etc. – alors qu'elle doit régulièrement intervenir dans des endroits reculés et accidentés. Elle réclame depuis plusieurs années un véhicule 4×4 qui serait plus adapté aux conditions de travail et conditions climatiques parfois difficiles. Envisagez-vous de dégager un budget à cet effet ?

Nous avons également évoqué le sentiment d'impunité qui entoure les agressions et révolte autant le personnel de quai, lequel a l'impression de ne servir à rien, que le personnel d'accompagnement. Je souligne que les travaux d'intérêt général visent une réparation à l'égard de la société et non à l'égard de la victime, personne publique ou morale. La SNCB étant une entreprise publique autonome, il n'est pas envisageable d'y placer des jeunes en vue de réparation.

Toutefois, pour pallier ce problème d'impunité, ne peut-on envisager la réparation du dommage via des travaux d'intérêt général à effectuer dans des collectivités, asbl ou organisations publiques de la région ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – Le déménagement à Libramont vise à donner à la brigade Securail une position plus centrale dans la zone qu'elle couvre. À ce jour, aucune date de déménagement n'a encore été fixée.

Les agents de Securail sont répartis sur le réseau en fonction des besoins réels. Aucune augmentation du cadre de la brigade Securail de la province de Luxembourg n'est à l'ordre du jour. Indépendamment de ce déménagement, des patrouilles et des présences prolongées de Securail, notamment dans les gares d'Athus et d'Arlon, resteront programmées quotidiennement aux heures sensibles.

En vue de couvrir le territoire de manière optimale, le *Corporate Security Service* travaille en partenariat avec la police fédérale des chemins de fer et les zones de police concernées par les quatre lignes ferroviaires traversant la province de Luxembourg. À ce jour, des déclarations d'intention ont d'ailleurs été conclues avec les zones de police d'Arlon, Bertrix, Durbuy, Habay, Libramont-Chevigny, Marche-en-Famenne, Neufchâteau et Paliseul.

La brigade Securail d'Arlon sera équipée, dans le courant de l'année 2011, d'un véhicule d'intervention adapté à ses conditions de travail.

Le *Corporate Security Service* a désigné des conseillers comme personnes de contact pour les dossiers de médiation émanant des parquets.

Les travaux d'intérêt général ne relèvent pas de la compétence du groupe SNCB, mais bien des instances juridiques.

Mme Dominique Tilmans (MR). – Je pense que le personnel

veiligheidsrisico vaak hoger is. Lijkt dit team u voldoende groot om doeltreffend en ontradend op te treden in zo'n groot gebied? Bent u van plan het team te versterken?

Vreest u niet dat de personeelsleden zich te ver bevinden van de plaatsen waar de problemen zich het vaakst voordoen, namelijk in Aarlen, Athus, in de grenssteden, zodat de interventietijd langer wordt, ook al wordt er samengewerkt met de politie ter plaatse?

Het team beschikt over een voertuig van het type Kangoo, zonder interventie-uitrusting, zoals een zwaailicht, een sirene, terwijl het vaak moet optreden op afgelegen en moeilijk bereikbare plaatsen. Het vraagt al jaren een 4×4-voertuig dat beter aangepast zou zijn aan de arbeids- en weersomstandigheden. Zal u daarvoor middelen vrijmaken?

We hebben het toen ook gehad over de heersende indruk dat daders van agressie vrijuit gaan, wat zowel het perronpersoneel als de treinbegeleiders het gevoel geeft dat ze nutteloos werk doen. De autonome werkstraffen beogen herstel ten opzichte van de maatschappij en niet van het slachtoffer. Aangezien de NMBS een autonoom overheidsbedrijf is, kunnen daar geen jongeren aan de slag met het oog op herstel.

Kan men, om het euvel van de straffeloosheid te verhelpen, niet overwegen om de schade te vergoeden via het uitvoeren van werkstraffen in gemeentediensten, vzw's of overheidsdiensten in de regio?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *De Securailbrigade verhuist naar Libramont omdat ze zo centraal gevestigd zal zijn in de regio die ze bedient. De datum voor de verhuizing ligt nog niet vast.*

De Securailpersoneelsleden zijn over het spoorwegnet verdeeld naargelang van de reële behoeften. De uitbreiding van de Securailbrigade van de provincie Luxemburg is niet aan de orde. Los van deze verhuizing zullen mensen van Securail dagelijks aanwezig blijven op de meest gevaarlijke uren, met name in de stations van Athus en van Aarlen, en zullen ze er blijven patrouilleren.

Om het grondgebied zo goed mogelijk te bedienen werkt de Corporate Security Service samen met de federale spoorwegpolitie en met de politiezones die bevoegd zijn voor de vier spoorlijnen die de provincie Luxemburg doorkruisen. Er zijn trouwens al intentieverklaringen afgesloten met de politiezones van Aarlen, Bertrix, Durbuy, Habay, Libramont-Chevigny, Marche-en-Famenne, Neufchâteau en Paliseul.

De Securailbrigade van Aarlen zal in de loop van 2011 uitgerust worden met een interventievoertuig dat aangepast is aan de arbeidsomstandigheden.

De Corporate Security Service heeft raadslieden aangesteld als contactpersoon voor de bemiddelingsdossiers vanuit de parketten.

De autonome werkstraffen vallen niet onder de bevoegdheid van de NMBS, maar van de gerechtelijke instanties.

Mevrouw Dominique Tilmans (MR). – *Ik vind dat er veel te*

est tout à fait en nombre insuffisant pour une province aussi vaste qui comporte des endroits particulièrement sensibles, que ce soit Libramont ou Arlon, où l'on a saisi d'importantes quantités de drogue. Selon moi, ce personnel mériterait d'être renforcé. Je comprends que les budgets ne permettent pas toujours ce genre de dépenses mais elles semblent essentielles en l'occurrence. Les accompagnateurs de train se plaignent vraiment du manque de personnel.

Demande d'explications de Mme Dominique Tilmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la note interne de la SNCB concernant le savoir-vivre et les valeurs d'intégration» (n° 5-545)

Mme Dominique Tilmans (MR). – Le 10 février, la direction de la SNCB a transmis à tous les accompagnateurs de train une note intitulée « Les autres cultures – campagne de sensibilisation – neuvième période ».

Cette brochure a de quoi faire bondir tant le fond et la forme sont affligeants. Si l'idée de prôner des valeurs d'intégration dans un monde où l'on côtoie de plus en plus de personnes de cultures différentes est intéressante, la façon dont cette intégration est envisagée par la direction de la SNCB est particulièrement étonnante. J'oserais même dire que c'est le monde à l'envers, à l'heure où les accompagnateurs se battent pour un peu plus de crédibilité, alors qu'ils sont de plus en plus souvent victimes d'agressions commises en toute impunité.

Je me permets de citer deux exemples de cette note. « En règle générale, si nous sentons que notre regard rend notre interlocuteur mal à l'aise, le mieux serait de détourner les yeux. Un contact visuel intermittent est généralement accepté un peu partout dans le monde. »

« Présenter la main droite et non la gauche. Dans de nombreuses cultures, c'est primordial car la main gauche est celle qu'on utilise aux toilettes. »

Sur la forme, il faut savoir que cette note interne a été annoncée dans les médias radiotélévisés avant même que les accompagnateurs puissent en prendre connaissance. Plutôt irrespectueux à l'égard du personnel ! Le reportage a d'ailleurs été largement diffusé sur internet avant d'être curieusement retiré.

Madame la ministre, la SNCB ose parler d'intégration mais ne pensez-vous pas qu'elle se trompe de cible ? Tous les voyageurs ne devraient-ils pas être traités sur un pied d'égalité, dans le respect de notre système de valeurs ?

Si l'on demande du respect de la part des accompagnateurs, on doit en attendre à tout le moins autant de la part des voyageurs. Les accompagnateurs ont tous reçu une éducation. Ce n'est pas l'origine ethnique, sociale, culturelle ou religieuse du voyageur qui doit dicter leur manière d'agir, de parler ou de travailler.

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – Le service « Accompagnement des trains » de la SNCB a lancé une campagne de sensibilisation

weinig personeel is voor zulk een grote provincie met vrij risicovolle gebieden, zij het in Libramont of in Aarlen, waar grote drugsvangsten werden gedaan. Ik vind dat die mensen versterking verdienen. Ik begrijp dat dit om budgettaire redenen niet gemakkelijk is, maar het is wel van het grootste belang. De treinbegeleiders klagen over het personeelsgebrek.

Vraag om uitleg van mevrouw Dominique Tilmans aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de interne NMBS-nota inzake wellevendheid en integratiewaarden» (nr. 5-545)

Mevrouw Dominique Tilmans (MR). – Op 10 februari bezorgde de NMBS aan alle treinbegeleiders een adviesnota over de hoffelijkheidscampagne ten aanzien van andere culturen.

Zowel de inhoud van de nota als de manier waarop dit advies is geformuleerd doen de wenkbrauwen fronsen. De idee om integratiewaarden te promoten in een multiculturele samenleving mag dan wel interessant zijn, maar de manier waarop de NMBS dat voorstelt is nogal verrassend. Het lijkt wel de omgekeerde wereld, terwijl de treinbegeleiders vechten voor meer geloofwaardigheid en zeer vaak geconfronteerd worden met geweld dat niet wordt bestraft.

In die nota wordt bijvoorbeeld aangeraden om de ogen af te wenden wanneer een reiziger zich ongemakkelijk gaat voelen onder de blik van de conducteur. Een ander voorbeeld is dat men steeds de rechterhand moet gebruiken omdat in sommige culturen de linkerhand dient voor het toiletbezoek.

De verspreiding van deze nota werd al op radio en televisie aangekondigd nog voor ze aan het personeel werd uitgedeeld. Van hoffelijkheid gesproken ... De reportage was ook een tijdlang uitgebreid op het internet te zien.

De NMBS heeft het over integratie, maar denkt u niet dat ze de verkeerde doelgroep benadert? Moeten niet alle reizigers gelijk behandeld worden, met inachtneming van onze normen en waarden?

Als men respect vraagt vanwege de treinbegeleiders, mag men dan niet hetzelfde verwachten van de reizigers? De treinbegeleiders hebben een eigen opvoeding gekregen. Hun gedrag op het werk moet niet gedictieerd worden door de etnische, sociale, culturele of religieuze achtergrond van de reiziger.

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – De dienst 'Treinbegeleiding' van de NMBS heeft een bewustmakingscampagne gelanceerd die

étalée sur trois ans en vue d'optimiser la qualité du service des accompagnateurs de train dans leur fonction quotidienne.

L'opération comporte douze modules traitant chacun d'un sujet spécifique. La philosophie de la démarche consiste avant tout à apporter des conseils et des informations aux agents. Elle ne revêt aucun caractère obligatoire ou éducatif.

Le thème du neuvième module est dédié à l'approche des autres cultures. L'objectif poursuivi est de donner un éclairage aux agents quant à la présence de voyageurs de différentes cultures à bord des trains.

Il s'agit de faire preuve d'ouverture et de compréhension au sein d'un service public emprunté par des usagers d'origines culturelles diverses. Chaque fiche de sensibilisation comporte une introduction générale suivie de conseils et d'exemples. Une lecture globale s'avère dès lors nécessaire afin de saisir le sens du document.

La couverture médiatique de la fiche en question a contribué à la discréditer en raison de la diffusion de « morceaux choisis » qui perdent tout leur sens quand ils sont retirés de leur contexte.

Lors de la rédaction de ses prochaines fiches, la SNCB apportera une attention particulière aux risques d'interprétations diverses de ses textes.

Mme Dominique Tilmans (MR). – J'admets qu'il peut être utile de donner des conseils au personnel mais je ne voudrais vraiment pas être accompagnateur de train. Je serais profondément vexée de recevoir une note rédigée de façon aussi maladroite.

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *Cette affaire est exagérée. Elle concerne une sensibilisation, une formation ayant pour thème la gestion de l'agressivité. Qu'y a-t-il de mal à donner des idées lors d'une formation ? On ne donne pas de conseils mais tout simplement une meilleure information au sujet d'une problématique donnée de manière à ce que les accompagnateurs de train puissent mieux éviter l'escalade de l'agressivité. Ce n'est pas un règlement ! On ne doit pas davantage le retirer de son contexte. Je trouverais très dommage que le Sénat laisse entendre que cette information est une sorte d'ordre au personnel de la SNCB et que, de surcroît, comme je l'ai lu entre les lignes de la question, le personnel soit culpabilisé. Ce n'est absolument pas l'objectif. Le but est de soutenir le personnel. Celui-ci sait très bien que, dans les cas d'agression, il est sérieusement défendu par la SNCB. La formation est uniquement un moyen de veiller à ce que le personnel dispose de leviers pour pouvoir éviter autant que possible l'escalade dans un conflit. C'est dans l'intérêt des membres du personnel et des voyageurs.*

Mme Dominique Tilmans (MR). – L'initiative est évidemment tout à fait valable quant au fond. Ces conseils doivent être donnés. Malheureusement, l'information a été diffusée dans la presse de façon prématurée. De plus, la manière de procéder est fort maladroite.

gespreid is over drie jaar en die erop gericht is de kwaliteit van de dagelijkse dienstverlening door de treinbegeleiders te verbeteren.

De campagne omvat twaalf modules die over een apart onderwerp handelen. Het opzet van dit initiatief bestaat er vooral in de personeelsleden informatie en advies te verstrekken. Het heeft geen educatief of dwingend karakter.

Het thema van de negende module is de omgang met anderen culturen. Het doel is toelichting te geven aan de personeelsleden over de aanwezigheid van reizigers uit verschillende culturen in de treinen.

Het gaat erom blijk te geven van openheid en begrip binnen een openbare dienst waarop gebruikers met verschillende culturele achtergronden een beroep doen. Elke bewustmakingsfiche omvat een algemene inleiding, gevolgd door adviezen en voorbeelden. Om hem goed te begrijpen, moet de folder dus in zijn geheel gelezen worden.

Mede door de mediabelangstelling voor de bewuste brochure kwam ze in een slecht daglicht te staan omdat bepaalde stukken uit hun context werden gerukt.

Bij het opstellen van de volgende folders zal de NMBS bijzondere aandacht schenken aan mogelijke uiteenlopende interpretaties van de teksten.

Mevrouw Dominique Tilmans (MR). – *Ik neem aan dat het nuttig kan zijn om het personeel advies te geven, maar ik zou niet in de schoenen van de treinbegeleiders willen staan. Ik zou me beledigd voelen als ik een nota zou ontvangen die zo onbedachtzaam is opgesteld.*

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – Deze zaak wordt overdreven. Het gaat om bewustmaking, een opleiding met agressiebeheersing als thema. Wat is er verkeerd aan het meegeven van inzichten in een opleiding? Er worden geen raadgevingen gegeven, maar gewoon een betere inzage in een bepaalde problematiek zodat de treinbestuurders agressie-escalatie beter kunnen voorkomen. Dit is geen reglement! Het moet ook niet uit zijn context worden gehaald. Ik zou het zeer jammer vinden mocht vanuit de Senaat het signaal worden gegeven dat deze raadgevingen een soort van bevelen zijn aan het personeel van de NMBS en dat daarenboven, zoals ik tussen de lijnen van de vraag lees, het personeel zou worden geculpabiliseerd. Dat is helemaal niet de bedoeling. Het is de bedoeling het personeel te ondersteunen. Het personeel weet zeer goed dat ze bij gevallen van agressie door de NMBS op een ernstige manier worden verdedigd. De vorming is enkel een middel om ervoor te zorgen dat het personeel hefbomen in handen heeft om de escalatie van een conflict zoveel mogelijk te kunnen voorkomen. Dat is in het belang van het betrokken personeelslid en van de medereizigers.

Mevrouw Dominique Tilmans (MR). – *Op het initiatief valt niets aan te merken. Er moet advies worden verstrekt. Helaas lekte de informatie te vroeg uit in de pers. De manier waarop men te werk is gegaan, was bovendien nogal ongelukkig.*

Demande d'explications de Mme Dominique Tilmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la limitation par bpost des envois toutes-boîtes à maximum 130 grammes» (n° 5-583)

Demande d'explications de M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «l'envoi des écrits par courrier non adressé via bpost» (n° 5-630)

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

Mme Dominique Tilmans (MR). – Depuis le 1^{er} janvier 2011, bpost a modifié les tarifs et les conditions de distribution du service Distripost, notamment en ce qui concerne les envois toutes-boîtes : autrefois distribués sans limite de poids, ceux-ci ne peuvent, désormais, plus dépasser 130 grammes. Ainsi, un bulletin communal, par exemple, n'est plus accepté s'il pèse 140 ou 150 grammes par exemplaire.

Jugez-vous normal, madame la ministre, qu'un service public refuse à un autre service public, en l'occurrence une commune, la distribution d'un bulletin d'informations sous forme d'envoi toutes-boîtes parce que celui-ci dépasse le poids limite ?

Une exception n'est-elle pas envisageable pour les services publics ?

Dans la négative, quelle alternative proposez-vous pour que les services publics puissent continuer à distribuer leurs revues – quel que soit leur poids – par le biais de bpost, à un tarif adapté ?

M. François Bellot (MR). – De nombreux annonceurs et des administrations communales désirant recourir aux services de bpost rencontrent, depuis le 1^{er} janvier, de nombreuses difficultés pour envoyer des écrits par courrier non adressé.

Bpost diffuse le texte suivant sur son site internet pour promouvoir les envois non adressés : « Exploitez, grâce au facteur, le moment courrier quotidien afin d'augmenter le taux de lecture de votre dépliant ».

C'est un beau message publicitaire, quoique peu accrocheur et d'une formulation linguistique critiquable, madame la ministre ! Cependant, entre le monde merveilleux de bpost et la réalité de terrain, la désillusion peut être grande pour qui souhaite communiquer, dans sa région, soit avec sa clientèle, soit avec les citoyens de sa commune.

En effet, la procédure de réservation pour un envoi non adressé est compliquée, longue et très rigide.

De plus, il est seulement possible d'effectuer, dans un même bureau de poste, deux envois non adressés par jour pour un territoire donné.

Pouvez-vous, dès lors, répondre à quelques questions,

Vraag om uitleg van mevrouw Dominique Tilmans aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de beperking van huis-aan-huiszendingen tot maximaal 130 gram door bpost» (nr. 5-583)

Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «het versturen van niet-geadresseerde zendingen via bpost» (nr. 5-630)

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

Mevrouw Dominique Tilmans (MR). – Sinds 1 januari 2011 heeft bpost de tarieven en voorwaarden van Distripost gewijzigd, meer bepaald voor de huis-aan-huiszendingen. Die werden vroeger zonder gewichtsbepending verdeeld, maar mogen voortaan niet meer wegen dan 130 gram. Een gemeentelijk informatieblad wordt bijvoorbeeld niet meer aanvaard als het 140 of 150 gram per stuk weegt.

Vindt u het normaal, mevrouw de minister, dat een openbare dienst een informatieblad van een andere openbare dienst, in dit geval de gemeente, weigert te verdelen omdat het maximaal gewicht wordt overschreden?

Kan er geen uitzondering worden gemaakt voor de openbare diensten?

Zo niet, welk alternatief stelt u voor opdat de openbare diensten hun tijdschriften ongeacht het gewicht via bpost en tegen een aangepast tarief kunnen blijven verdelen?

De heer François Bellot (MR). – Vele adverteerders en gemeentebesturen die een beroep willen doen op bpost ondervinden sinds 1 januari moeilijkheden met de huis-aan-huiszendingen.

Bpost promoot niet-geadresseerde zendingen op de website als volgt: 'Geniet dankzij uw postbode van het dagelijkse mailmoment om de leeskans van uw folder te vergroten'

Dat is een mooie, maar niet zo indringende en taalkundig discutabele reclameboodschap, mevrouw de minister! Er is evenwel een verschil tussen de wonderlijke wereld van bpost en de werkelijkheid op het terrein. Degenen die in hun streek een boodschap willen brengen, hetzij aan het cliënteel, hetzij aan de inwoners van de gemeente, kunnen wel eens bijzonder ontgoocheld worden.

De reservatieprocedure voor een niet-geadresseerde zending is ingewikkeld, lang en zeer stroef.

Men kan in éézelfde postkantoor maar twee huis-aan-huisfolders per dag over een bepaald grondgebied versturen.

Kunt u volgende vragen beantwoorden, mevrouw de minister?

madame la ministre ?

En cas d'urgence, pourquoi est-il impossible d'effectuer, dans un même bureau de poste, plus de deux envois non adressés par jour ? Les communes doivent parfois informer la population d'éléments qui leur sont communiqués. Par exemple, d'importantes opérations militaires sont actuellement organisées dans notre région. Il importe de prévenir les citoyens que des exercices aériens risquent de les empêcher de dormir pendant plusieurs nuits... Autre exemple : il est impossible d'annoncer par le biais de la poste une coupure d'eau prévue dans une partie de la commune.

Ensuite, pourquoi le poids n'intervient-il pas dans cette limitation à deux envois non adressés par jour ?

Dans le cas d'une communication urgente et ciblée, ne serait-il pas opportun de revoir la procédure de réservation, en particulier pour les services publics ?

Que suggère bpost à une administration communale qui doit effectuer d'urgence un envoi non adressé dans sa commune ou dans un quartier spécifique si, dans ce même bureau de poste, deux envois non adressés – souvent publicitaires – ont déjà été pris en compte ?

Je me fais le relais, non seulement des administrations communales mais aussi de nombreux petits annonceurs qui ont le sentiment de se trouver face à un problème insurmontable, comme j'en ai été le témoin.

Je me suis d'ailleurs permis d'appeler le numéro deux de la poste, afin de lui expliquer la situation et lui-même ne comprenait pas comment l'application du règlement avait abouti à cette situation.

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – Je dois d'emblée vous préciser que Distripost, le service d'envois non adressés de bpost, est un produit commercial qui ne relève pas du service universel ou des obligations de service public assignées à bpost. Par conséquent, Distripost n'est pas soumis aux dispositions légales ou réglementaires concernant le service postal et ne relève pas de ma compétence.

Néanmoins, bpost confirme que plusieurs modifications ont été apportées au produit Distripost à la mi-2008. Ces changements étaient nécessaires pour adapter à sa nouvelle structure opérationnelle la procédure de travail appliquée lors de la distribution en porte-à-porte des imprimés non adressés. De plus, la structure tarifaire devait être adaptée afin que les tarifs correspondent davantage aux coûts engendrés et ce, dans toutes les catégories de poids.

Par ailleurs, bpost augmentera la capacité de distribution dans le courant de 2011. Le nombre maximal de publications pouvant être distribuées par jour passera de deux à trois. Le poids maximum conjoint de ces publications est cependant fixé à 130 grammes, la quantité pouvant être transportée par le personnel et le matériel est en effet limitée. Le dépassement de cette limite occasionne une charge physique trop lourde pouvant aboutir à des lésions corporelles ou des accidents. Une période de transition suffisante – jusque fin 2011 – est toutefois prévue, afin que les éditeurs aient suffisamment de temps pour adapter leurs publications à cette nouvelle norme de produit.

Waarom is het in geval van nood onmogelijk om in hetzelfde postkantoor meer dan twee niet-geadresseerde zendingen per dag te versturen? De gemeenten moeten de bevolking soms informeren over zaken die hen werden meegedeeld. In onze streek zijn bijvoorbeeld momenteel belangrijke militaire operaties aan de gang. Het is belangrijk de inwoners te waarschuwen dat de lucht oefeningen hen enkele nachten uit hun slaap kunnen houden. Een ander voorbeeld: het is onmogelijk om via de post een wateronderbreking in een deel van de gemeente te melden.

Waarom is het gewicht niet van belang in de beperking tot twee niet-geadresseerde zendingen per dag?

Zou het in geval van een dringende en doelgerichte mededeling niet opportuun zijn de reserveringsprocedure te herzien, vooral voor de openbare diensten?

Wat stelt bpost voor aan een gemeentebestuur dat dringend een niet-geadresseerde zending moet sturen in zijn gemeente of in een specifieke wijk als er in hetzelfde postkantoor al twee niet-geadresseerde zendingen, vaak reclame, zijn aanvaard?

Ik neem het hier niet alleen op voor de gemeentebesturen, maar ook voor de vele kleine adverteerders die met een onoverkomelijk probleem worden geconfronteerd.

Ik heb trouwens gebeld naar de nummer twee van de post en ook hij begrijpt niet hoe de toepassing van het reglement tot een dergelijke situatie heeft kunnen leiden.

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *Distripost, de dienst voor de huis-aan-huiszendingen, is een commercieel product dat niets te maken heeft met de universele dienstverlening of de openbare dienstverplichtingen van bpost. Bijgevolg is Distripost niet aan wettelijke of reglementaire bepalingen betreffende de postdiensten onderworpen en valt de dienst niet onder mijn bevoegdheid.*

Bpost bevestigt dat er medio 2008 verschillende aanpassingen zijn gebeurd aan Distripost. De wijzigingen waren nodig voor de aanpassing aan de nieuwe operationele structuur van de werkprocedure bij de huis-aan-huisbezorging van niet-geadresseerd drukwerk. Bovendien moesten de tarieven worden aangepast zodat ze meer overeenkwamen met de kosten, en dat voor alle gewichtscategorieën.

Bpost zal in de loop van 2011 de distributiecapaciteit verhogen. Het maximumaantal publicaties dat per dag kan worden verspreid, wordt verhoogd van twee naar drie. Het maximale totaalgewicht is vastgesteld op 130 gram. De hoeveelheid post die door het personeel en het materieel kan worden vervoerd is immers beperkt. Als die limiet wordt overschreden, wordt de fysieke last te zwaar en kan dit tot lichamelijk letsel of ongevallen leiden. Er is in elk geval een overgangperiode, tot eind 2011, zodat de uitgevers voldoende tijd hebben om zich aan de nieuwe normen aan te passen.

Een eventueel specifiek regime voor de publicaties van de gemeenten en de verzending ervan tegen een voordeeltarief

Un éventuel régime spécifique pour les publications des autorités locales, et leur expédition à un tarif préférentiel, devrait faire l'objet de dispositions nouvelles dans le cadre du contrat de gestion, ce qui n'est pas à l'ordre du jour dans les circonstances actuelles d'affaires courantes.

En cas d'urgence – par exemple, une communication rapide d'informations sur un risque nucléaire ou sanitaire – la règle des deux envois maximum par jour peut être suspendue. Bien entendu, les règles de réservation le sont également. Dans ce cas, l'administration concernée doit prendre contact directement avec le service Clients de bpost, par téléphone ou par courrier électronique. Il va de soi que les bulletins communaux réguliers ne revêtent pas de caractère d'urgence.

M. François Bellot (MR). – La réponse de bpost et Distripost m'embarrasse. La Poste jouit généralement d'une certaine confiance mais le problème qui nous occupe va aboutir à la création de nouvelles structures qui distribueront du courrier. Ces nouveaux organismes assureront avec plus de souplesse la distribution du courrier non adressé, comme cela se pratique déjà à certains endroits. Cette évolution est préjudiciable à La Poste.

Nous avons découvert des aspects surprenants dans les mécanismes de réservation. Si la règle annoncée consiste à assurer, au maximum, deux distributions par jour, j'ai pu constater, certains jours soi-disant indisponibles, qu'aucun courrier n'était distribué. En effet, des mécanismes de pré-réservation permettent à de grands éditeurs d'annuler une distribution à la dernière minute, alors que d'autres opérateurs souhaitaient une distribution ce jour-là.

Cette situation ne nous satisfait pas. La collaboration historique entre La Poste et les administrations communales pose problème en matière de communication.

Je tiens à attirer votre attention sur un autre élément, peut-être accessoire aujourd'hui mais qui ne le sera pas demain. En effet, j'aimerais savoir ce qui se passera en période électorale. J'espère que des dispositions seront prises à ce moment pour déroger à la règle.

Le fait d'ajouter du courrier électoral au courrier normal, alors que le poids de 130 g est atteint, a déjà posé des problèmes lors de la dernière campagne. Et la législation n'était pas encore applicable. Le problème ne doit pas être résolu uniquement pour nous, qui sommes impliqués en politique, mais également dans le cadre du service à rendre au public.

Je fais confiance à La Poste, mais la rigidité dans laquelle Distripost s'est inscrite ne me semble pas être garante d'une évolution positive, alors qu'il existe actuellement de nouveaux outils de tri et de distribution.

Il est étonnant que la modernisation de La Poste entraîne de telles contraintes administratives et techniques, qui ne vont absolument pas dans le sens de la simplification ou du service au public.

M. le président. – Ce débat est important car il soulève également la question de la régulation européenne sur le caractère du service public.

En raison de la contrainte européenne, il n'était pas possible de négocier cette mesure en termes de compensation pour

moet het voorwerp uitmaken van nieuwe bepalingen in het beheerscontract. Dat staat momenteel niet op de agenda van de regering van lopende zaken.

In geval van nood, bijvoorbeeld een dringende mededeling over een gezondheids- of kernrisico, kan de regel van maximaal twee zendingen per dag uiteraard worden geschorst. In dat geval moet het betrokken bestuur onmiddellijk contact opnemen met de klantendienst van bpost, per telefoon of per mail. Gewone gemeentelijke informatiebladen zijn uiteraard niet dringend.

De heer François Bellot (MR). – *Ik maak me druk over bpost en Distripost. De post geniet over het algemeen een zeker vertrouwen, maar het probleem waar we ons zorgen over maken, zal leiden tot de creatie van nieuwe structuren voor postverdeling. Nieuwe organisaties zullen voor een soepeler verspreiding van huis-aan-huisfolders zorgen, wat op sommige plaatsen trouwens al het geval is. Dat is een nadelige evolutie voor de post.*

We hebben in de reserveringsmechanismen verrassende aspecten ontdekt. Volgens de aangekondigde regel worden maximaal twee bezorgingen per dag gegarandeerd. Ik heb echter vastgesteld dat op zogenaamde onbeschikbare dagen in het geheel geen post werd besteld. Door het mechanisme van voorreservering kunnen grote uitgevers een bezorging op het laatste ogenblik annuleren, terwijl anderen op die dag post willen verzenden.

We kunnen daar geen genoeg mee nemen. De historische samenwerking tussen de post en de gemeentebesturen is een probleem op het gebied van communicatie.

Er is nog een ander probleem, vandaag misschien bijzaak, maar in de toekomst niet. Ik zou willen weten wat er in de verkiezingsperiode zal gebeuren. Ik hoop dat tegen dan maatregelen zullen worden genomen om van de regel af te wijken.

Tijdens de jongste campagne waren er al problemen toen verkiezingspost bij de gewone post werd gevoegd en de 130 gram werd bereikt. De wetgeving was toen nog niet van toepassing. Het probleem moet niet alleen voor ons, politici, worden opgelost, maar ook voor de dienstverlening aan de bevolking.

Ik heb vertrouwen in de post, maar de starheid van Distripost lijkt me geen garantie voor een positieve evolutie, ondanks het feit dat er tegenwoordig nieuwe sorteer- en distributie-instrumenten zijn.

Het is verwonderlijk dat de modernisering van de post zo veel administratieve en technische problemen met zich brengt. Dit gaat absoluut niet in de richting van een vereenvoudiging of betere dienstverlening aan de bevolking.

De voorzitter. – *Dit is een belangrijk debat, want het raakt aan de Europese regelgeving over de openbare dienst.*

Door de Europese beperkingen was het niet mogelijk om in het kader van de universele dienstverlening over compensatiemaatregelen te onderhandelen.

qu'elle s'inscrive dans le cadre du service universel.

M. François Bellot (MR). – Nous savons que ce service n'entre pas dans la mission de service public. Je comprends le problème du poids, mais pourquoi ne pas se limiter uniquement à cet aspect ?

On ne veut donc pas distribuer plus de 130 grammes par boîte par jour, ce qui représente six feuilles A4. Si un commerçant, la commune et le comité paroissial, par exemple, veulent tous trois distribuer une feuille A4, sachant que le tri se fait mécaniquement, pourquoi ne pas accepter uniquement la contrainte liée au poids et abandonner celle du nombre ?

Nous pouvons, me semble-t-il, émettre des propositions à cet égard.

Demande d'explications de Mme Dominique Tilmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «le plan de concentration des cabines de signalisation de la SNCB» (n° 5-586)

Mme Dominique Tilmans (MR). – Le plan de concentration des cabines de signalisation prévoit la suppression de l'intégralité des cabines de signalisation en province de Luxembourg d'ici à 2018-2020.

Il s'agit ici des cabines d'Arlon, d'Athus, de Libramont et de Bertrix, dont les employés actuels, une fois retraités, ne seront pas remplacés. Ces cabines seront remplacées par une cabine plus importante à Namur et celles de Gouvy et Vielsalm seraient supprimées au profit de Liège-Guillemins.

Deux postes de garde dans la province sont toutefois bien prévus : un à Libramont et un à Arlon.

Je signale au passage, madame la ministre, que ma demande d'explications a été rédigée avant le courrier que le gouverneur vous a envoyé. J'y reviendrai tout à l'heure après avoir entendu votre réponse.

Ce plan de concentration vise à installer un outil technologique performant et probablement plus sûr. Il reste que l'expérience des hommes de terrain fera désormais défaut.

Si, par exemple, un problème survient à Athus, peut-on assurer que l'opérateur de la cabine de signalisation à Namur pourra prendre, en tout état de cause, la décision qui s'impose alors qu'il est éloigné de plusieurs dizaines de kilomètres ?

D'aucuns s'accordent à dire que la cabine de Libramont répond à tous les critères qui permettent son maintien (parking, proximité avec l'autoroute, équipement...). Qui plus est, il s'agit d'une toute nouvelle cabine en construction, qui doit être inaugurée en 2014, et dont le coût est de cinq millions d'euros. Or, il est question de ne plus utiliser cette cabine.

Nous pourrions évoquer la réaffectation que la SNCB prévoit pour cette cabine mais nous espérons qu'elle pourra être maintenue.

Par ailleurs, la presse rapporte également qu'il existe un plan

De heer François Bellot (MR). – We weten dat deze dienst niet onder de openbare dienstverlening valt. Ik begrijp het gewichtsprobleem, maar waarom beperkt men zich niet tot dat aspect alleen?

Men wil dus niet meer dan 130 gram per bus per dag verdelen; dat zijn zes A4 bladen. De sortering gebeurt mechanisch. Als een handelaar, de gemeente en de parochieraad bijvoorbeeld alle drie een A4 blad willen versturen, waarom dan niet alleen de gewichtsbepanking hanteren en niet het aantal?

We kunnen misschien voorstellen in die zin formuleren.

Vraag om uitleg van mevrouw Dominique Tilmans aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «het plan voor de concentratie van seinhuizen door de NMBS» (nr. 5-586)

Mevrouw Dominique Tilmans (MR). – Het concentratieplan voorziet in de sluiting van alle seinhuizen in de provincie Luxemburg tegen 2018-2020.

Het betreft de seinhuizen van Aarlen, Athus, Libramont en Bertrix. De seingeverers die daar werken, zullen niet vervangen worden wanneer ze met pensioen gaan. Deze seinhuizen worden vervangen door een groter seinhuis in Namen en die van Gouvy en Vielsalm worden gesloten en overgenomen door Luik-Guillemins.

Er worden wel twee wachtposten behouden in de provincie: één in Libramont en één in Aarlen.

Mijn vraag is opgesteld vóór de provinciegouverneur van Luxemburg u een brief schreef. Ik kom daar straks nog op terug, nadat ik uw antwoord heb gehoord.

Het doel van het concentratieplan is gebruik te maken van nieuwe technologie die wellicht ook veiliger is. Toch zal men voortaan de ervaring van de mensen op het terrein moeten missen.

Als er zich bijvoorbeeld een probleem voordoet in Athus, kan men dan zeker zijn dat de seingever in het seinhuis van Namen in elk denkbaar geval de juiste beslissing zal kunnen nemen, hoewel hij zich op enkele tientallen kilometer daarvandaan bevindt?

Sommige zijn het erover eens dat het seinhuis van Libramont aan alle voorwaarden voldoet om het te behouden; parkeergelegenheid, vlakbij de snelweg, uitrusting ... Meer nog, het betreft een gloednieuw seinhuis dat in aanbouw is, in 2014 in gebruik zou worden genomen en vijf miljoen euro kost. Desondanks zou dit seinhuis niet meer worden gebruikt.

De NMBS wil aan dit seinhuis een andere bestemming geven, maar wij hopen dat het kan blijven bestaan.

Volgens persberichten wil de NMBS de reizigersdiensten dichter bij de nieuwe controlecentra te brengen. Deze nieuwe fase zal weer een verlies van een honderdtal banen met zich

de la SNCB ayant pour but de rapprocher les services de voyageurs des nouveaux centres de signalisation. Cette nouvelle phase entraînerait une nouvelle perte d'une centaine d'emplois pour le Luxembourg. Confirmez-vous l'existence de cette phase qui serait lancée après 2020 ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *J'ai déjà répondu en détail à cette question lors de la séance plénière du 17 février 2011. Je me réfère à cette réponse.*

Mme Dominique Tilmans (MR). – Pourriez-vous simplement m'indiquer si vous avez répondu à la lettre que le gouverneur de la province de Luxembourg vous a adressée à ce sujet ?

M. le président. – Il s'agit d'un élément très ponctuel que vous devriez éventuellement insérer dans une nouvelle demande d'explications. La ministre ne peut pas se souvenir de toutes les lettres qu'elle reçoit.

Mme Dominique Tilmans (MR). – Il s'agissait quand même de la lettre d'un gouverneur.

M. le président. – Vous devriez sans doute examiner ce qui a déjà été dit en séance plénière et voir si d'autres éléments doivent faire l'objet d'une nouvelle demande d'explications.

Demande d'explications de Mme Nele Lijnen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «l'adjonction de wagons supplémentaires aux heures de pointe en cas d'afflux de passagers» (n° 5-611)

Mme Nele Lijnen (Open Vld). – *La SNCB ajoute régulièrement des trains supplémentaires, par exemple en direction de la côte, mais aussi pour certains événements comme Torhout-Werchter ou le carnaval de Binche.*

L'article 2 du contrat de gestion conclu entre l'État belge et la SNCB, contrat qui précise la manière dont la SNCB doit assurer les missions de service public, prévoit : « La vision, les missions, les valeurs et les objectifs du Groupe SNCB s'orientent prioritairement sur la qualité au quotidien ». Un de ces objectifs est de « transporter les voyageurs dans les conditions de fiabilité et de confort ».

L'expérience des personnes qui prennent régulièrement le train nous apprend que cet objectif n'est malheureusement pas toujours atteint.

En période creuse, il est facile d'ajouter des voyageurs dans les voitures disponibles mais que se passe-t-il si, aux heures de pointe, une voiture est réservée pour des voyageurs supplémentaires ? Prévoit-on alors une voiture de plus pour les autres voyageurs ? Dans l'affirmative, quels sont les coûts supplémentaires ?

Combien de fois une voiture est-elle réservée pour des voyageurs supplémentaires ?

Combien de fois, en même temps que cette réservation, une voiture supplémentaire est-elle ajoutée pour les autres voyageurs ?

brengen. Bevestigt u dat deze fase zal worden uitgevoerd na 2020?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *Ik heb deze vraag al volledig beantwoord in de plenaire vergadering van 17 februari 2011. Ik verwijs dus naar dat antwoord.*

Mevrouw Dominique Tilmans (MR). – *Hebt u geantwoord op de brief die de Luxemburgse provinciegouverneur u hierover schreef?*

De voorzitter. – *Het betreft een concreet punt waarop u misschien in een volgende vraag kunt terugkomen. De minister kan zich niet alle brieven herinneren die ze krijgt.*

Mevrouw Dominique Tilmans (MR). – *Het ging om een brief van de provinciegouverneur.*

De voorzitter. – *Misschien moet u er het antwoord in de plenaire vergadering nog eens op nalezen om te zien of er nog andere elementen dienen te worden verduidelijkt.*

Vraag om uitleg van mevrouw Nele Lijnen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «het inzetten van extra wagons bij extra treinreizigers in volle spits» (nr. 5-611)

Mevrouw Nele Lijnen (Open Vld). – *De NMBS last geregeld extra treinen in, bijvoorbeeld richting kust, maar ook voor bepaalde evenementen zoals Torhout-Werchter of het carnaval van Binche.*

In artikel 2 van het beheerscontract tussen de Belgische staat en de NMBS, dat de wijze preciseert waarop de NMBS de opdrachten van openbare dienst moet uitvoeren, lezen we dat 'De visie, de opdrachten, de waarden en de doelstellingen van de NMBS Groep bij voorrang gericht zijn op de dagelijkse kwaliteit'. Een van de doelstellingen daarbij is 'de reizigers te vervoeren in comfortabele en betrouwbare omstandigheden'.

Uit de ervaring van mensen die regelmatig de trein nemen, leren we dat die doelstelling helaas niet altijd wordt gerealiseerd.

In de dalperiode is het gemakkelijk om extra treinreizigers toe te voegen in de bestaande wagons, maar wat gebeurt er als er tijdens de spits een wagon gereserveerd is voor extra treinreizigers? Wordt er dan voorzien in een extra wagon voor de overige treinreizigers?

Zo ja, wat zijn de extra kosten daarvoor?

Hoe vaak wordt een wagon gereserveerd voor extra treinreizigers?

Hoe vaak wordt, tegelijk met deze extra reservatie, een extra wagon ingezet voor de overige treinreizigers?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *La cellule de voyages en groupes détermine les trains dans lesquels des groupes de quinze personnes minimum peuvent réserver des places. Il existe des listes de trains dans lesquels des places peuvent être réservées. Vers Bruxelles, il s'agit par exemple des trains partant après 9 heures et, pour le retour de Bruxelles, on ne peut réserver que pour après 16 heures. La composition normale d'un train ne peut être modifiée dans le court laps de temps s'écoulant entre le constat d'un afflux imprévu de voyageurs et l'heure de départ du train. Si on estime qu'à la suite de réservations par des groupes, un train sera surchargé, on peut prévoir l'adaptation de sa composition, pour autant qu'il n'ait pas déjà atteint sa composition maximale.*

Le coût de l'allongement d'un train à cause d'un afflux particulier de voyageurs dépend de divers paramètres : la composition du matériel – c'est-à-dire le type de voiture –, le trajet que ce train doit parcourir et les coûts de personnel supplémentaires pour la SNCB – par exemple quand un accompagnateur supplémentaire est employé.

La réservation de voitures, l'allongement des trains ou le recours à des trains supplémentaires ont lieu soit à la demande du client qui reçoit alors une offre de prix de la SNCB soit sur la base de données statistiques relatives à l'occupation des trains lors de divers événements semblables. Une concertation entre les services concernés permet d'étudier si le matériel nécessaire est disponible et si des sillons sont disponibles pour l'ajout de trains supplémentaires lors d'un événement de masse.

En 2010, environ 200 trains nationaux réguliers ont été allongés à cause de B-événements ou d'un afflux imprévu de voyageurs pour des B-excursions.

Mme Nele Lijnen (Open Vld). – *Ai-je bien compris que, dans les trains passant par Bruxelles, aucune voiture ne peut être réservée avant 9 heures et après 16 heures ? Je constate que c'est pourtant bien le cas dans la pratique. Disposez-vous de chiffres sur cette situation qui ne correspond donc pas aux conventions ?*

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *Il ne peut en aucun cas s'agir d'une réservation.*

M. le président. – *Il est possible d'indiquer, grâce aux petites affiches apposées sur les fenêtres dans les trains, qu'une réservation a été faite. Les voyageurs, par exemple des élèves, ne peuvent toutefois faire valoir cette réservation qu'après 9 heures. Je pense que ceci peut entraîner un malentendu.*

Demande d'explications de M. Rik Daems à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «l'actionnariat de l'État dans Belgacom» (n° 5-646)

M. Rik Daems (Open Vld). – *La phase actuelle de transition du monopole vers le marché montre que nous devons avancer dans le choix entre actionnariat public actif ou passif dans les*

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *De cel 'groepsreizen' bepaalt in welke treinen groepen van minimaal 15 personen plaatsen kunnen reserveren. Er bestaan lijsten met treinen waarop kan worden gereserveerd. Voor de treinen naar Brussel zijn dat bijvoorbeeld de treinen met vertrek na 9 uur en voor de terugreis uit Brussel kan enkel worden gereserveerd vóór 16 uur. De normale samenstelling van een trein kan niet meer worden gewijzigd in de korte tijdsperiode tussen het vaststellen van een onvoorziene toevloed van reizigers en het vertrek van de trein. Bij reserveringen door groepen waarbij een overbezetting van een trein kan worden ingeschat, kan wel worden voorzien in de aanpassing van de samenstelling van een trein, voor zover de betrokken trein al niet in zijn maximale samenstelling rijdt.*

Als een trein versterkt wordt in het kader van een bijzondere toeloop van treinreizigers, is de kostprijs ervan afhankelijk van diverse parameters: de samenstelling van het materieel – namelijk het type van rijtuigen – het traject dat deze trein moet afleggen en de supplementaire personeelskosten voor de NMBS, bijvoorbeeld wanneer een bijkomende treinbegeleider moet worden ingezet.

De reservatie van rijtuigen, het versterken van treinen of het inleggen van extratreinen gebeurt ofwel op vraag van de klant, waarbij de klant een prijsofferte ontvangt van NMBS, ofwel op basis van een statistisch gegevensbestand met treinbezettingen van diverse gelijksoortige evenementen. In onderling overleg tussen de diverse betrokken diensten wordt bestudeerd of het nodige materieel beschikbaar is en of er rijpaden beschikbaar zijn voor het inleggen van extratreinen bij een massa-evenement.

In 2010 werden er nationaal ongeveer 200 versterkingen van reguliere treinen uitgevoerd als gevolg van B-evenementen of een voorziene toevloed van treinreizigers voor B-dagtrips.

Mevrouw Nele Lijnen (Open Vld). – *Begrijp ik het goed dat in de treinen die via Brussel rijden geen rijtuigen kunnen worden gereserveerd vóór 9 uur en na 16 uur? Ik stel vast dat dit in de praktijk wel degelijk het geval is. Hebt u cijfers over deze praktijk, die dus ingaat tegen de afspraken?*

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *Dat kan in geen geval om een reservatie gaan.*

De voorzitter. – *Het is mogelijk dat u de kleine affiches op de ramen in de trein bedoelt waarop staat dat er een reservatie is. De reizigers, bijvoorbeeld leerlingen, kunnen die reservatie echter maar claimen na 9 uur. Ik denk dat dit tot een misverstand kan leiden.*

Vraag om uitleg van de heer Rik Daems aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «het aandeelhouderschap van de overheid in Belgacom» (nr. 5-646)

De heer Rik Daems (Open Vld). – *We bevinden ons thans in een fase waarin de evolutie van monopolie naar markt aangeeft dat we een stap verder moeten gaan in de keuze*

entreprises particulières. Il y a là un point commun, car des dividendes accrus de Belgacom nous permettent de réduire la dette et de payer moins d'intérêts. C'est intéressant pour le moment, car les dividendes sont élevés alors que le taux d'intérêt sur la dette publique est bas. Je pense pourtant que la tendance va se modifier. C'est le marché, avec sa concurrence toujours plus rude, qui me l'indique. Belgacom représente une part importante du marché, ce qui procure des dividendes. Mais petit à petit, les intérêts subissent une poussée à la hausse. Je n'ai pas d'objection de principe à ce que les pouvoirs publics détiennent du capital dans une entreprise particulière, pour autant que ce soit temporaire. Je suis fortement opposé aux régimes de subsides, mais très favorable aux participations en capital ; l'effet peut être identique, à condition que le secteur public se retire lorsque le résultat du subside ou de la participation a été atteint.

J'ai entendu dire que les milieux gouvernementaux discutent de l'actionnariat de Belgacom.

La ministre estime-t-elle indiqué que l'État reste l'actionnaire majoritaire de Belgacom ? Si oui, sur quoi se fonde-t-elle ?

La ministre pense-t-elle, comme moi, que nous devons, après un certain laps de temps, nous retirer d'une entreprise, qui deviendrait 100% privée ?

Dans l'affirmative, pense-t-elle que le produit de cette vente doit être affecté à une réduction de la dette ou à un autre objectif, comme le Fonds de vieillissement ? D'ailleurs, les bénéficiaires non récurrents du secteur des télécommunications ont toujours été versés au Fonds de vieillissement. Aux yeux de la ministre, est-ce indiqué, puisque les dividendes de Belgacom servent aujourd'hui à équilibrer le budget, sans autre plus-value ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *Pour l'instant, le gouvernement ne remet pas en cause sa participation dans Belgacom.*

L'État détient actuellement 53,51% de Belgacom ; techniquement parlant, il peut donc vendre 3,51% puisque l'article 60/1 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques prévoit que la participation publique ne peut descendre en dessous de 50% des actions plus une. Cette règle est reprise à l'article 12 des statuts de la société. Un désengagement de l'État imposerait donc de modifier la loi et les statuts. Aucune décision de l'autorité publique n'est nécessaire pour permettre au personnel de devenir directement actionnaire de l'entreprise.

Dans cette période d'affaires courantes, mes déclarations seront empreintes de réserve, mais je pense qu'on peut débattre de la manière dont les différents intérêts pourront se concilier. C'est pourquoi j'ai toujours dit qu'aucune piste ne devait être écartée. Nous devons toujours nous demander ce qui est prépondérant, quelles décisions les pouvoirs publics pourront prendre.

Je trouve important que les pouvoirs publics gardent un intérêt stratégique dans certains secteurs, parfois avec succès, comme le montrent des exemples belges et étrangers.

tussen actief of passief aandeelhouderschap van de overheid in particuliere bedrijven. In deze materie is er een interessant raakpunt, want wanneer de dividenden van Belgacom meer opbrengen, moeten we minder interest betalen op de schuld die we kunnen aflossen. Dat is nu wel interessant, omdat enerzijds het dividend hoog ligt en anderzijds de interest op de staatsschuld laag ligt. Ik denk evenwel dat die trend zal veranderen. Ik baseer mij daarvoor op de markt, waar steeds meer competitie optreedt. Belgacom vertegenwoordigt een groot stuk van die markt, waardoor een dividendestroom ontstaat. Stilaan ontstaat echter ook een opwaartse druk op de interest. Principeel heb ik er geen probleem mee dat een overheid kapitaal heeft in een particulier bedrijf, zolang dit maar tijdelijk is. Ik ben een groot tegenstander van subsidiëeringsregelingen, maar een groot voorstander van kapitaaldeelname, die hetzelfde effect kunnen hebben, voor zover de overheid eruit stapt wanneer het effect van die subsidie of die deelname bereikt is.

Ik heb opgevangen dat in regeringskringen wordt gepraat over het aandeelhouderschap in Belgacom.

Denkt de minister dat het wenselijk is dat de overheid permanent meerderheidsaandeelhouder van Belgacom blijft? Zo ja, waarop baseert ze dat?

Is de minister van oordeel, zoals ik, dat we binnen een bepaalde tijdsperiode uit het aandeelhouderschap van een toekomstig 100% particulier bedrijf moeten stappen?

Zo ja, denkt ze dat de opbrengst van die verkoop moet worden gebruikt voor een daling van de schuld of voor een andere doelstelling moet worden gereserveerd, bijvoorbeeld voor het Zilverfonds? Alle eenmalige opbrengsten uit de telecomsector werden in het verleden overigens in het Zilverfonds gestort. Is de minister van oordeel dat dit raadzaam is, omdat vandaag de dividenden van Belgacom eigenlijk worden gebruikt om de begroting te doen sluiten, zonder enige andere meerwaarde?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *Op dit ogenblik stelt de regering haar participatie in Belgacom niet ter discussie.*

De overheid heeft vandaag een participatie van 53,51% in Belgacom. De overheid kan dus technisch gezien 3,51% verkopen gezien artikel 60/1 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven bepaalt dat de participatie van de overheid niet kan dalen tot beneden 50% van de aandelen plus één aandeel. Deze regel staat ook in artikel 12 van de statuten van het bedrijf. Een verdere afbouw van de overheidsparticipatie zou dus een wijziging van die wet en van de statuten noodzaken. Er is geen overheidsbeslissing nodig om het personeel de mogelijkheid te geven rechtstreeks aandeelhouder te worden van het bedrijf.

In deze periode van lopende zaken ben ik terughoudend in mijn uitspraken, maar ik denk dat het debat kan worden gevoerd over welke belangen op welk moment in de toekomst met elkaar te verzoenen zijn. Daarom heb ik in het verleden ook altijd gezegd dat geen enkel denkspoor moet worden uitgesloten. We moeten steeds kijken naar wat doorslaggevend is, welke beslissingen de overheid kan nemen.

M. Rik Daems (Open Vld). – *Je pouvais largement me retrouver dans la réponse, jusqu'aux mots « intérêt stratégique ». Je crois que l'autorité publique n'a aucun intérêt stratégique à participer au capital d'une entreprise, qui devrait totalement fonctionner dans le marché. Ce n'est pas le cas aujourd'hui, pour des raisons variées.*

J'ai compris que la ministre serait ouverte à un débat sur cette question. Voilà pour moi une motivation à préparer une proposition de loi visant à supprimer le seuil qui bloque actuellement la discussion. Cela ne signifie pas encore que le gouvernement, en cas de suppression du seuil prévu par la loi de 1991, doit prendre une telle décision.

Demande d'explications de Mme Cindy Franssen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la couverture des emplacements à vélos situés près des gares et aménagés sur un terrain appartenant à un tiers» (n° 5-663)

Mme Cindy Franssen (CD&V). – *De nombreux usagers du rail recourent au vélo pour se rendre à la gare ou pour rejoindre leur lieu de travail à partir de celle-ci. Cependant, toutes les gares ne disposent pas d'un emplacement à vélos couvert. Quoi qu'il en soit, le groupe SNCB a pour objectif de couvrir l'ensemble de ces emplacements.*

Ceux-ci ne se trouvent pas tous sur un terrain appartenant au groupe SNCB, lequel est dès lors moins enclin à considérer cet investissement comme prioritaire. Il s'agit souvent de terrains qu'il a vendus à un tiers, mais sur lesquels il bénéficie d'une servitude, ce qui lui permet de les utiliser à long terme ; y aménager des facilités n'est dès lors certainement pas un investissement perdu. Par exemple, l'emplacement à vélos de la gare d'Eine, dans la commune d'Audenarde, est situé sur un terrain appartenant à un tiers, mais bénéficie d'une servitude.

Les emplacements à vélos situés sur des terrains n'appartenant pas au groupe SNCB peuvent-ils être couverts ? Dans la négative, sur quelle réglementation ou disposition cette réponse est-elle fondée ?

Dans quel délai le groupe SNCB compte-t-il réaliser l'objectif qu'il s'est fixé de couvrir l'ensemble des emplacements à vélos proches des gares ?

La ministre a-t-elle un aperçu de cette problématique ? Quel est le nombre d'emplacements à vélos non couverts ? Peut-elle ventiler la réponse par province ? Pour quelle raison ne sont-ils pas encore couverts ?

Le groupe SNCB est-il disposé à couvrir l'emplacement à vélos de la gare d'Eine ? Dans l'affirmative, quand ? Dans la négative, pourquoi ?

Ik vind het wel belangrijk dat in bepaalde sectoren de overheid een strategisch belang behoudt. Dat blijkt niet altijd onsuccesvol, als men kijkt naar andere voorbeelden, zowel in binnen- als buitenland, als in andere sectoren.

De heer Rik Daems (Open Vld). – Ik kon mij grotendeels vinden in het antwoord, tot op het punt dat ik de woorden 'strategisch belang' hoorde. Ik ben van oordeel dat een overheid geen enkel strategisch belang heeft om te participeren in het kapitaal van een bedrijf, dat eigenlijk volledig moet functioneren in de markt. Vandaag is dat om een aantal redenen dus niet zo.

Ik heb begrepen dat de minister wel openstaat voor een debat ter zake. Dat is voor mij meteen een motivatie om een wetsvoorstel voor te bereiden om de grens, die haar nu tegenhoudt om in debat te gaan, op te heffen. Dat wil nog niet zeggen dat de regering, eenmaal de grens van de wet van 1991 zou zijn opgeheven, dan ook die beslissing moet nemen.

Vraag om uitleg van mevrouw Cindy Franssen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «het overdekken van fietsstallingen aan stations waarvan de grond behoort aan een derde» (nr. 5-663)

Mevrouw Cindy Franssen (CD&V). – Veel gebruikers van de trein komen met de fiets naar het station of vertrekken vanaf het station met de fiets naar hun werk. Niet alle stations hebben echter een overdekte fietsstalling. Nochtans heeft de NMBS Groep als doelstelling alle fietsstallingen te overkappen.

Niet alle fietsstallingen staan op grond waarvan de NMBS Groep eigenaar is. De NMBS Groep is dan ook minder snel geneigd om daar, naast de investering in de fietsstalling, een overdekking ervan als een prioritaire investering te behandelen. Vaak gaat het over grond die de NMBS Groep aan een derde heeft verkocht, maar waarop een erfdienstbaarheid geldt. Dat geeft de NMBS Groep de mogelijkheid voor lange termijn gebruik te maken van de grond, waardoor het voorzien in faciliteiten zeker geen verloren investering is. Een voorbeeld van een fietsstalling die zich bevindt op grond van een derde, maar waarvoor er een erfdienstbaarheid geldt, is die aan het station te Eine (Oudenaarde).

Kunnen fietsstallingen aan stations die zich bevinden op grond waarvan de NMBS Groep geen eigenaar is, worden overdekt? Indien niet, op welke reglementering of bepaling steunt dit?

Tegen wanneer wil de NMBS Groep de vooropgestelde doelstelling om alle fietsstallingen aan stations te overkappen, realiseren?

Heeft de minister zicht op de problematiek van de niet overdekte fietsstallingen aan stations? Hoeveel zijn er momenteel nog niet overdekt? Kan de minister een overzicht geven per provincie? Wat is de reden waarom ze nog niet overdekt zijn?

Is de NMBS Groep bereid de fietsstalling aan het station te

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *La SNCB Holding a besoin d'un permis de bâtir pour pouvoir couvrir les emplacements à vélos. Si elle le faisait sur le terrain d'un tiers sans avoir conclu un accord explicite avec celui-ci, la SNCB Holding n'aurait, conformément au droit d'accession, aucun droit de propriété sur le bâtiment. C'est la raison pour laquelle la SNCB Holding ne souhaite pas mener de travaux d'aménagement sur un terrain qu'elle ne possède pas sans avoir obtenu l'accord du propriétaire dudit terrain.*

La SNCB Holding peut donc couvrir un emplacement à vélos situé sur le terrain d'un tiers si un accord en ce sens a été conclu avec celui-ci. Dans le cas de l'emplacement à vélos d'Eine, il n'existe aucun accord avec le propriétaire du terrain.

L'article 40 du contrat de gestion 2008-2012 de la SNCB Holding prévoit, comme objectif pour fin 2012, un minimum de 78 000 places pour deux-roues dans l'ensemble des gares et points d'arrêt du réseau.

Selon l'article 41, chaque gare et point d'arrêt doit disposer de minimum six râteliers vélos près de chaque accès. Les nouveaux râteliers vélos et les râteliers rénovés de type SNCB sont couverts et éclairés ; la couverture et les parois permettent une visibilité à distance, à des fins de contrôle social.

Le contrat de gestion ne prévoit aucune obligation de couverture de l'ensemble des râteliers vélos. La SNCB Holding s'est toutefois fixé l'objectif de couvrir tous les emplacements à vélos. Aucun délai n'a toutefois été arrêté.

La capacité totale est actuellement de 71 146 emplacements à vélos pour l'ensemble du réseau, dont 50 322 sont couverts et 20 824, non couverts.

Le nombre d'emplacements à vélos non couverts et le pourcentage qu'il représente par province sont les suivants : 5 661 pour Anvers (37% du total), 732 pour le Hainaut (40%), 891 pour le Limbourg (33%), 332 pour Liège (pourcentage non disponible), 150 pour le Luxembourg (pourcentage non disponible) 452 pour Namur (83%), 7 277 pour la Flandre occidentale (34%), 3 507 pour le Brabant flamand (27%), 334 pour le Brabant wallon (61%) et 664 pour la Flandre orientale (5%).

La SNCB Holding prévoit une couverture à chaque rénovation ou extension d'emplacements à vélos. En outre, le planning établi jusque fin 2010 comporte un certain nombre de travaux de couverture, qui requièrent tous des moyens d'investissement et du temps.

La SNCB Holding examine actuellement, en collaboration avec Infrabel, la possibilité de déplacer le quai du point d'arrêt d'Eine du côté de l'Ohiolein. Elle pourra ensuite décider d'y construire un nouvel emplacement à vélos couvert.

Eine te overdekken? Zo ja, wanneer? Zo neen, waarom niet?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *De NMBS Holding heeft een bouwvergunning nodig om fietsstallingen te mogen overkappen. Indien de NMBS Holding zou bouwen op de grond van een andere partij, zonder expliciete overeenkomst met die partij, dan heeft de NMBS Holding geen eigendomsrechten op de gebouwde constructie conform het recht van natrekking. Om dit te vermijden wenst de NMBS Holding geen bouwwerken uit te voeren op gronden waarvan ze geen eigenaar is zonder akkoord van de grondeigenaar.*

De NMBS Holding kan dus een overkapping van een fietsstalling op grond van een andere partij bouwen als daarover een overeenkomst met die andere partij bestaat.

Voor de fietsstalling van Eine waarnaar u verwijst, is er geen overeenkomst met de grondeigenaar.

In artikel 40 van het beheerscontract 2008-2012 van de NMBS Holding is een minimum van 78 000 plaatsen voor tweewielers in alle stations en stopplaatsen van het net tegen eind 2012 als doelstelling opgenomen.

Bovendien is in artikel 41 bepaald dat ieder station en iedere stopplaats een fietsstalling van minimaal 6 fietsenrekken vlak bij elke toegang heeft. De nieuwe fietsenrekken en gerenoveerde fietsenrekken van het type NMBS zijn overdekt en verlicht; de overdekking en de wanden bieden zichtbaarheid op afstand met het oog op sociale controle.

Er is bijgevolg geen verplichting opgenomen om alle fietsenrekken te overkappen. De NMBS Holding heeft zich wel tot doel gesteld alle fietsstallingen te overkappen. Een timing daarvoor is echter niet bepaald.

De totale capaciteit aan fietsstallingen voor het hele net bedraagt momenteel bij benadering 71 146, waarvan 50 322 overdekte en 20 824 niet overdekte.

Het aantal niet-overdekte fietsstallingen en het percentage daarvan in het totaal aantal plaatsen per provincie bedraagt voor Antwerpen 5 661 (37% van het totaal), voor Henegouwen 732 (40%), voor Limburg: 891 (33%), voor Luik 332 (percentage niet beschikbaar), voor Luxemburg 150 (percentage niet beschikbaar), voor Namen 452 (83%), voor Oost-Vlaanderen 7 277 (34%), voor Vlaams Brabant: 3 507 (27%), voor Waals Brabant: 334 (61%), voor West-Vlaanderen: 664 (5%).

De NMBS Holding zorgt bij elke renovatie of uitbreiding van fietsstallingen voor een overkapping. Daarnaast wordt in de planning tot 2012 ook een aantal overkappingswerken opgenomen. Al deze werken vragen de nodige investeringsmiddelen en tijd.

De NMBS Holding onderzoekt momenteel samen met Infrabel de mogelijkheid om het perron van de stopplaats Eine te verplaatsen naar de kant Ohiolein. Als dit gerealiseerd wordt, kan de NMBS Holding beslissen een nieuwe fietsstalling te bouwen met overkapping aan de kant Ohiolein.

Demande d'explications de M. Bert Anciaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «l'équilibre linguistique au sein des administrations fédérales» (n° 5-705)

M. Bert Anciaux (sp.a). – *La démission du commissaire général de la police fédérale a donné lieu à toutes sortes de déclarations, entre autres du groupe d'intérêts du personnel francophone de l'État et de quelques parlementaires. Ils ont explicitement attiré l'attention sur une «flamandisation» du personnel de l'État fédéral à tous les niveaux et dans toutes les catégories. Il est aussi apparu au cours de la discussion qu'une opération Copernic mal intégrée a entraîné un jeu de chaises musicales entre fonctionnaires dirigeants. Un cadre légal que l'on dit préoccupant fait en sorte que toute nomination à une fonction dirigeante est immédiatement contestée devant le Conseil d'État, souvent avec succès. Tout cela donne l'image d'une administration d'opérette.*

Que disent les chiffres sur l'équilibre linguistique parmi le personnel de l'État fédéral, tant dans les fonctions dirigeantes que dans les autres ? Prouvent-ils un déséquilibre indésirable et peut-être aussi illégal ? Dans l'affirmative, comment la ministre l'explique-t-elle et qu'a-t-elle fait ou qu'envisage-t-elle de faire pour y remédier ?

Comme je l'ai dit, la réforme Copernic a été mise en œuvre de manière imparfaite. Cela a mené à un cadre légal boiteux menant à son tour à une procédure incessante devant le Conseil d'État. Par conséquent, les nominations, la continuité et donc l'efficacité des fonctionnaires dirigeants sont fortement remises en cause. Dans certains cas, l'inefficacité est insupportable. La ministre est-elle d'accord ? Dans l'affirmative, qu'a-t-elle fait ou qu'envisage-t-elle pour remédier à la situation ? Dans la négative, comment explique-t-elle que tant de nominations à des fonctions dirigeantes sont suspendues ?

Comment la ministre explique-t-elle la grande inertie actuelle en matière de vision constructive, réalisable et actuelle sur l'organisation et la réorganisation des administrations fédérales ? Reconnaît-elle que la débâcle de Copernic a plongé le gouvernement actuel dans une immobilité angoissante et que, ces dernières années, il n'a pas fait preuve de la dynamique forte nécessaire pour maintenir le niveau de notre administration ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *Avant d'aborder les questions sur l'équilibre linguistique, je m'arrêterai brièvement sur l'image que M. Anciaux donne de l'autorité fédérale. Il parle d'une administration d'opérette en faisant référence au recours qui peut être introduit auprès du Conseil d'État contre une procédure de sélection ou une nomination à une fonction dirigeante. Je voudrais replacer la discussion dans son contexte.*

Depuis septembre 2007, trente procédures de recours ont été introduites auprès du Conseil d'État contre des nominations ou des procédures de sélection de mandataires. Un recours peut donc être introduit tant contre la procédure de sélection

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «het taalevenwicht binnen de federale administraties» (nr. 5-705)

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Het ontslag van de commissaris-generaal van de federale politie gaf aanleiding tot allerlei uitspraken, onder andere van de belangengroep van Franstalig overheidspersoneel en enkele parlementsliden. Zij wezen expliciet op een 'flamandisation' van het federale overheidspersoneel, op alle niveaus en in alle geledingen. In de discussie bleek ook dat een slecht verwerkte Copernicusoperatie een stoelendans van leidend ambtenaren heeft verwekt. Een naar verluidt bedenkelijk wettelijk kader maakt dat zowat elke benoeming in een topfunctie meteen wordt aangevochten bij de Raad van State, vaak met succes. Dat alles geeft het beeld van een operetteadministratie.

Wat zeggen de cijfers over het taalevenwicht bij het federaal overheidspersoneel, zowel op de topniveaus als andere? Bewijzen die cijfers een ongewenst en wellicht ook onwettig onevenwicht? Zo ja, hoe verklaart de minister het ontstaan daarvan en wat heeft ze gedaan of plant ze te doen om dat te verhelpen?

Zoals ik al zei, werd de Copernicshervorming op gebrekkige wijze geïmplementeerd. Dat leidde tot een krakkemikkig wettelijk kader, wat op zijn beurt leidt tot een voortdurende rechtsgang voor de Raad van State. Hierdoor komen de benoemingen, de continuïteit en dus ook de slagkracht van de leidend ambtenaren zwaar onder druk te staan. In sommige gevallen resulteert dat in ondraaglijke inefficiëntie. Kan de minister dat beamen? Zo ja, wat heeft ze gedaan of plant ze te doen om dat te verhelpen? Zo niet, hoe verklaart ze dat zoveel topbenoemingen worden geschorst?

Hoe verklaart de minister de huidige grote inertie met betrekking tot een constructieve, haalbare en actuele visie op de organisatie en de reorganisatie van de federale administraties? Beamt ze dat het debacle van Copernicus de huidige regering in een staat van angstige stilstand heeft gebracht en dat de regering zich de jongste jaren niet liet betrappen op een sterke dynamiek, die toch zo noodzakelijk is om onze administratie op peil te houden?

Dat zijn dus heel wat vragen naar aanleiding van de commotie die is ontstaan na het ontslag van één topambtenaar.

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – Alvorens in te gaan op de eigenlijke vragen over het taalevenwicht, moet ik even stilstaan bij het beeld dat de heer Anciaux oproept van de federale overheid. Hij heeft het over een 'operetteadministratie', verwijzend naar het beroep dat bij de Raad van State tegen een selectieprocedure of een benoeming voor een topfunctie kan worden ingesteld. Ik wil toch even het juiste kader aangeven.

Sinds september 2007 zijn dertig beroepsprocedures bij de Raad van State ingeleid tegen benoemingen of selectieprocedures voor mandaathouders. Er kan dus een beroep worden ingesteld, zowel tegen de selectieprocedure als tegen de uiteindelijke benoeming.

que contre la nomination finale.

Sur ces trente procédures, 11 sont encore pendantes et 17 ont fait l'objet d'un rejet, d'un retrait ou d'une perte d'intérêt. Une seule nomination fait actuellement l'objet de deux procédures de recours, ou plutôt de deux recours devant le Conseil d'État, mais aucun arrêt n'a encore été rendu.

Cela signifie que dans 0,6% des cas seulement, ou pour un mandat sur 164, la nomination à une fonction dirigeante est juridiquement incertaine. On peut donc difficilement conclure que les procédures devant le Conseil d'État ont entraîné un jeu de chaises musicales.

J'en viens à l'équilibre linguistique dans les fonctions dirigeantes. Dans certaines organisations, ce dernier est perturbé au plus haut degré de la hiérarchie, mais c'est un phénomène temporaire dû aux départs de mandataires et à la grande prudence qu'un gouvernement en affaires courantes doit observer. Pour ces raisons, des nominations de fonctionnaires dirigeants mais aussi de simples fonctionnaires ne peuvent intervenir que si elles sont impératives.

Dès que l'on pourra de nouveau procéder à des nominations, l'équilibre linguistique pourra être restauré. Je signale qu'il revient au ministre compétent pour le département concerné de veiller à l'équilibre linguistique dans les services.

M. Anciaux a aussi parlé d'une grande inertie dans l'administration fédérale et de la débâcle de la réforme Copernic. Il me semble utile d'évoquer la situation actuelle. L'autorité fédérale est dans un processus de modernisation et de transformation constantes. Elle vise l'efficacité et veut faire mieux à moindres frais. La politique de remplacement sélectif en est un exemple. Les fonctionnaires qui partent à la retraite ne sont pas tous remplacés, en tout cas pas au même niveau. Le personnel est ainsi réduit mais plus qualifié.

La politique que je veux mener figure aussi dans les diverses notes de politique générale. En tout cas, le prochain gouvernement, si un jour il y en a un, sera confronté au grand défi d'une plus grande mobilité, y compris parmi les mandataires.

D'entrée de jeu, il faut rechercher dans quelle mesure les règlements encouragent ou contrarient la mobilité. Ce débat devra se tenir non seulement entre ministres du nouveau gouvernement, mais aussi avec les partenaires sociaux, en tenant compte des dispositions spécifiques qui valent pour le personnel du secteur public. Ainsi, nous ne pouvons pas toujours mettre en pratique aisément le principe d'égalité et celui de traitement égal, dont personne ne met en doute la valeur théorique et juridique. Ne pas respecter les règles peut toutefois conduire à une bataille juridique. Pour l'illustrer je renvoie au dossier de l'expérience acquise ailleurs. Je suis totalement favorable à en tenir compte mais à chaque fois nous devons soumettre le dossier à un examen juridique dans le cadre du statut du personnel.

M. Bert Anciaux (sp.a). – *La ministre devrait savoir que je chéris la culture, y compris les opérettes. L'image d'une administration d'opérette ne doit pas nécessairement être comprise comme négative.*

Momenteel zijn nog elf van die dertig procedures hangende. Zeventien van de dertig procedures waren het voorwerp van verwerping, terugtrekking of verlies van belang. Slechts één enkele benoeming is momenteel het voorwerp van twee beroepsprocedures, of eigenlijk van twee beroepen bij de Raad van State, maar er is nog geen arrest uitgesproken.

Dat betekent dat slechts in 0,6%, van alle gevallen, of voor één op 164 mandaten, een juridisch onzekere situatie bestaat rond de benoemingen voor topfuncties. Er kan dus moeilijk besloten worden dat de procedures voor de Raad van State een stoelendans op gang hebben gebracht.

Dan kom ik bij de vraag over het taalevenwicht in de managementfuncties.

In sommige organisaties is het taalevenwicht in de hoogste taaltrap verstoord. Dat is echter een tijdelijk fenomeen, dat te wijten is aan de uitstroom van mandaathouders en de zeer voorzichtige houding die een regering in lopende zaken in acht moet nemen. Om die reden kunnen benoemingen van topambtenaren, maar ook van gewone ambtenaren, enkel gebeuren als het dringend noodzakelijk is.

Zodra er opnieuw benoemingen kunnen worden gedaan, is het mogelijk om het evenwicht in de taalverhouding te herstellen. Ik wijs erop dat het tot de verantwoordelijkheid behoort van de minister bevoegd voor het betrokken departement, om toe te zien op het taalevenwicht in de diensten.

De heer Anciaux heeft het ook over een grote inertie in de federale overheid en over het 'debacle van Copernicus'. Het lijkt me nuttiger over de huidige situatie te spreken. De federale overheid bevindt zich in een proces van voortdurende modernisering en transformatie. Ze streeft efficiëntie na en wil het beter doen met minder kosten. Het selectieve vervangingsbeleid is daarvan een voorbeeld. Van de pensioneringsgolf wordt gebruik gemaakt om niet elke ambtenaar die uitstroomt, te vervangen en zeker niet op hetzelfde niveau. Dat leidt gestaag tot minder, maar meer gekwalificeerd personeel.

Het beleid dat ik wil voeren, staat ook in de verschillende beleidsnota's. Hoe dan ook zal een volgende regering, als die er ooit komt, voor de grote uitdaging staan om de mobiliteit te verhogen, ook bij de mandaathouders.

Meteen moet worden onderzocht in welke mate de reglementen de mobiliteit tegenwerken dan wel stimuleren. Dit debat zal niet alleen in de nieuwe regering moeten worden gevoerd, maar eveneens met de sociale partners, gelet op de specifieke bepalingen die gelden voor het overheidspersoneel. Zo kunnen het gelijkheidsbeginsel en de gelijke behandeling, waarvan niemand de theorie en de juridische principes betwist, niet altijd even gemakkelijk in de praktijk worden omgezet. Het niet respecteren van de regels kan echter tot een juridische veldslag leiden. Ter illustratie verwijs ik naar het dossier van de elders verworven competenties. Ik sta daar volledig achter, maar telkens weer moeten juridische afwegingen worden gemaakt in het kader van het statuut van het ambtenarenpersoneel.

De heer Bert Anciaux (sp.a). – De minister zou moeten weten dat ik cultuur waardeer, dus ook operette. Het beeld van een operetteadministratie hoeft dus niet noodzakelijk negatief te zijn.

Les données sont claires. Mais dans un nombre très limité de dossiers, l'insécurité juridique persiste. Cela affaiblit partiellement les nombreuses objections lors du licenciement d'un haut fonctionnaire.

La ministre parle d'un déséquilibre linguistique temporaire qui, comme je l'entends, est également limité.

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *Mes services disent qu'il est limité.*

M. Bert Anciaux (sp.a). – *On peut ainsi rejeter le reproche de flamandisation.*

La ministre a dit de faire attention aux problèmes juridiques, mais j'estime qu'il s'agit d'un défi pour le prochain gouvernement, qui viendra bien un jour et sera peut-être composé un peu différemment de l'actuel. Je suis content que la ministre infirme que l'opération Copernic engendre des problèmes. J'espère que cela continuera ainsi.

Demande d'explications de Mme Lieve Maes à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la capacité et le taux d'occupation des trains» (n° 5-712)

Mme Lieve Maes (N-VA). – *Mes quatre questions étaient à l'origine des questions écrites et dans la première, je demandais de très nombreuses statistiques. Si la ministre souhaite me les donner par écrit, c'est parfait pour moi.*

Ces dernières années, la SNCB a accompli des efforts importants pour augmenter le nombre de places assises sur les lignes qu'elle exploite. Les nouvelles voitures M6 achetées ont été mises en service, les voitures M5 actuelles ont été modernisées et les voitures Desiro ont été commandées dans le cadre du Réseau express régional. C'est tout à fait positif.

La situation n'est cependant pas encore idéale pour voyageur. Sur certaines lignes, aux heures de pointe, il est encore difficile de trouver une place assise et, malgré les efforts des dernières années, le confort de certaines voitures laisse souvent encore à désirer.

Quelle capacité (nombre de places assises) la SNCB peut-elle offrir au maximum ? Combien en première classe ? Combien en deuxième classe ? Je souhaiterais recevoir une ventilation par ligne.

Combien d'abonnements sont-ils délivrés ? Combien de ces abonnements la SNCB délivre-t-elle elle-même à son personnel ? Je souhaiterais recevoir ces informations ventilées entre les première et deuxième classes.

Combien de tickets sont-ils vendus chaque jour en moyenne ? Combien en première classe ? Combien en deuxième classe ? Je souhaiterais si possible recevoir une ventilation par lieu de vente : au guichet, dans un distributeur automatique ou par internet.

Combien de tickets la SNCB offre-t-elle chaque année à son personnel et parmi ceux-ci combien sont-ils utilisés ? Je souhaiterais aussi recevoir une ventilation entre les première

De cijfers zijn duidelijk. Maar in een erg beperkt aantal dossiers is er juridische onzekerheid ontstaan. Dat ontkracht deels de veelvuldige bedenkingen bij het ontslag van een topambtenaar.

De minister spreekt over een tijdelijk verstoord taalevenwicht, dat, naar ik aanneem, ook beperkt is.

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *Mijn diensten zeggen me dat het beperkt is.*

De heer Bert Anciaux (sp.a). – *Hiermee is het verwijt van flamandisation weggenomen.*

De minister waarschuwde voor juridische problemen, maar ik ga ervan uit dat dit een uitdaging is voor de volgende regering, die er zeker ooit komt, eventueel licht verschillend van de huidige. Het stemt me tevreden dat de minister ontkracht dat de Copernicusoperatie tot problemen leidt. Ik hoop dat dit zo zal blijven.

Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de capaciteit en de bezettingsgraad van de treinen» (nr. 5-712)

Mevrouw Lieve Maes (N-VA). – *Mijn vier vragen waren oorspronkelijk schriftelijke vragen en in de eerste worden zeer veel cijfers gevraagd. Als de minister mij die gewoon op papier wil geven, dan is dat voor mij best in orde.*

De voorbije jaren heeft de NMBS grote inspanningen gedaan om het aantal zitplaatsen op de door haar geëxploiteerde lijnen te verhogen. De nieuw aangekochte M6-rijtuigen werden in gebruik genomen, de bestaande M5-rijtuigen werden gemoderniseerd en de Desirorijtuigen werden besteld in het kader van het Gewestelijk Expresnet. Dat is allemaal positief.

De situatie voor de reiziger is echter nog niet ideaal. Op sommige lijnen is het op piekmomenten nog altijd een probleem om een zitplaats te vinden en ondanks de inspanningen van de voorbije jaren laat het comfort van sommige rijtuigen vaak nog te wensen over.

Daarom kreeg ik graag de volgende informatie.

Hoeveel capaciteit/zitplaatsen kan de NMBS maximaal inzetten? Hoeveel in eerste klas? Hoeveel in tweede klas? Graag kreeg ik ook een uitsplitsing per lijn.

Hoeveel abonnementen zijn er uitgereikt? Hoeveel van die abonnementen reikt de NMBS zelf uit aan haar personeelsleden? Graag kreeg ik die informatie telkens uitgesplitst tussen eerste en tweede klas.

Hoeveel tickets worden er per dag gemiddeld verkocht? Hoeveel in eerste klas? Hoeveel in tweede klas? Indien mogelijk graag een uitsplitsing per verkoopplaats: aan het loket, via de automaat of via het internet.

Hoeveel tickets schenkt de NMBS jaarlijks aan haar eigen personeelsleden en hoeveel worden er gebruikt? Graag kreeg ik ook hier een uitsplitsing tussen eerste en tweede klas.

et deuxième classes.

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *Je vous transmettrai les chiffres par écrit.*

Demande d'explications de Mme Lieve Maes à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «le projet Watermael-Schuman-Josaphat dans le cadre du Réseau express régional» (n° 5-713)

Mme Lieve Maes (N-VA). – *Le projet Watermael-Schuman-Josaphat est un volet extrêmement important du projet du RER car il doit assurer une liaison meilleure et plus rapide entre le quartier européen et le reste du pays et décharger la jonction déjà saturée entre les gares bruxelloises.*

Selon les fiches de projet du service public fédéral, ce projet a subi quelques modifications. Ainsi, la fiche de projet 0012 du 31 décembre 2008 mentionne un coût total estimé à 500 701 000 euros et avance la date de juin 2013 pour la fin prévue des travaux. Dans la fiche de projet décrivant la situation au 31 décembre 2009, l'estimation des coûts est toutefois revue nettement à la baisse, soit 239 420 000 euros. En outre, la fin prévue des travaux est reportée de deux ans et demi. On ne trouve cependant aucune donnée supplémentaire ni aucun motif justifiant ces modifications.

Je souhaiterais obtenir une réponse aux questions suivantes. Quelle est la raison de la réduction de près de moitié de l'estimation des coûts de ce projet ? Les travaux se poursuivent-ils toujours conformément au projet initial ? Dans la négative, quels travaux a-t-on supprimés ? Dans l'affirmative, où des économies ont-elles été réalisées ? Quelle est la raison du report de la date de fin des travaux ? Ce report a-t-il des conséquences sur le reste du projet du RER ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *Le 31 décembre 2009, un montant de 539 420 000 euros et non de 239 420 000 a finalement été inscrit. La différence avec 2008 est presque exclusivement due à l'indexation.*

Les importants retards dans la réalisation du projet sont surtout dus aux nouvelles études pour un projet plus ambitieux dans la gare Schuman elle-même. Il a fallu plus de dix-huit mois supplémentaires pour libérer les espaces nécessaires dans le Berlaymont et au Résidence Palace. Le phasage très complexe des travaux a lui aussi engendré du retard. Pour toutes ces raisons, Infrabel a décidé de mettre officiellement en service la nouvelle infrastructure à partir de juin 2015.

Mme Lieve Maes (N-VA). – *Je peux montrer à la ministre une copie de la fiche de projet figurant sur le site internet. Celle-ci mentionne le montant que j'ai cité.*

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *Les informations figurant sur le site sont dès lors très probablement erronées. Madame Maes, bien que je trouve vos remarques justifiées dans ce cas, je ne*

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *Ik zal de cijfers schriftelijk doorgeven.*

Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «het project Watermaal-Schuman-Josaphat in het kader van het Gewestelijk Expresnet» (nr. 5-713)

Mevrouw Lieve Maes (N-VA). – *Het project Watermaal-Schuman-Josaphat is uiterst belangrijk in het GEN-project omdat het moet zorgen voor een betere en snellere verbinding naar de Europese wijk vanuit de rest van het land en omdat het de reeds verzadigde verbinding tussen de Brusselse stations kan ontlasten.*

Uit de projectfiches van de federale overheidsdienst blijkt dat er voor het project enkele wijzigingen zijn opgetreden. Zo vermeldt de projectfiche 0012 van 31 december 2008 een totale geraamde kostprijs van 500 701 000 euro en juni 2013 als verwachte einddatum van de werken. In de projectfiche die de situatie op 31 december 2009 beschrijft, worden de kosten echter veel lager geraamd, namelijk op 239 420 000 euro. Bovendien wordt de verwachte einddatum voor de werken met 2,5 jaar verschoven. Er zijn geen verdere gegevens te vinden, noch een reden voor die wijzigingen.

Graag kreeg ik dan ook een antwoord op de volgende vragen. Waarom zijn de geraamde kosten voor het project vrijwel gehalveerd? Worden alle werken uitgevoerd zoals ze initieel gepland waren? Zo nee, welke werken werden dan geschrapt? Zo ja, waar is er bespaard? Waarom is de einddatum van de werken uitgesteld? Heeft dat gevolgen voor de rest van het GEN-project?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *Op 31 december 2009 was uiteindelijk een bedrag van 539 420 000 ingeschreven en niet 239 420 000 euro. Het verschil met 2008 is bijna exclusief het gevolg van de indexering.*

De grote vertragingen in de realisatie van het project zijn vooral te wijten aan de nieuwe studies voor een meer ambitieus project in het station Schuman zelf. Het kostte meer dan 18 maanden extra om in het Berlaymontgebouw en de Résidence Palace de nodige ruimtes vrij te krijgen. Ook de zeer complexe fasering van de werken was aanleiding tot de vertraging. Om al die redenen heeft Infrabel beslist om de nieuwe infrastructuur officieel in gebruik te nemen vanaf juni 2015.

Mevrouw Lieve Maes (N-VA). – *Ik kan de minister een kopie van de projectfiche op de website tonen. Daar staat het bedrag op dat ik heb vermeld.*

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *Dan is de informatie op de website hoogstwaarschijnlijk verkeerd. Mevrouw Maes, hoewel ik uw opmerking in dat geval terecht vind, kan ik me voor mijn*

peux me baser, pour ma réponse, que sur les informations officielles.

Demande d'explications de Mme Lieve Maes à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «les plans d'investissement relatifs au matériel roulant» (n° 5-714)

Mme Lieve Maes (N-VA). – La SNCB a intégré un certain nombre de projets dans ses plans d'investissement relatifs au matériel roulant. Citons la modernisation des voitures MR 66-79, l'achat de nouvelles automotrices électriques et l'installation d'un réseau GSM-R sur le matériel roulant. Je souhaiterais poser quelques questions, en ce qui concerne ces projets, sur l'estimation des coûts et la date de fin d'exécution prévue.

Selon la fiche de projet 2008 du Service public fédéral Mobilité et Transport, le projet 3501 est supporté à 100% par le SPF Mobilité et Transports. La fiche projet 2009 fait soudain état d'une répartition de 48,24% pour le SPF et de 51,76% pour le Fonds du Réseau express régional. La décision de faire supporter les modernisations de 2005, 2006 et 2007 par le Fonds RER avait déjà été prise en 2005.

Pourquoi la décision de 2005 n'a-t-elle eu aucune incidence sur la fiche projet de 2008 ? Cela a-t-il été rectifié dans le rapport annuel de la SNCB relatif à l'utilisation des moyens du Fonds RER ? Les parlementaires ont-ils accès à ce rapport ?

Pour le Projet 3002, on s'est basé en 2008 sur un financement de 65,80% par le SPF Mobilité et Transport et de 34,20% par le Fonds RER. En 2009, 66,72% de ce financement étaient supportés par le SPF Mobilité et Transport et 33,28% par « d'autres » moyens.

Quelle est la raison de cette modification ? Quels sont les « autres » moyens ? Pourquoi le montant total estimé est-il passé de 1 602 701 130 euros à 1 761 240 840 euros en un an, soit une augmentation de 9,89%, alors que le contrat n'a été signé qu'en mai 2008 et qu'il s'agit toujours des mêmes 305 automotrices du type Desiro ML ?

Selon les données du SPF Mobilité et Transport, le projet 3997 devait être terminé en juin 2010. L'arrêté ministériel du 20 juin 2008 portant adoption du cahier des charges du matériel roulant précise : « À partir du 1^{er} janvier 2011, les postes de conduite de tous les engins doivent être équipés du GSM-R ». La date limite a-t-elle été respectée et le projet est-il terminé ? Est-on resté dans les limites du budget ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – Les fiches de 2008 et de 2009 donnent une image correcte de la provenance des moyens utilisés, en ce sens que le Fonds RER est également financé par le SPF Mobilité et Transport. Au total, 100% des moyens proviennent donc du SPF Mobilité pour les deux années.

La décision de 2005 a eu une influence sur l'ensemble du coût de l'investissement relatif à la rénovation pour années

antwoord alleen maar baseren op de officiële informatie.

Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de investeringsplannen in projecten in verband met het rollend materieel» (nr. 5-714)

Mevrouw Lieve Maes (N-VA). – De NMBS heeft haar investeringsplannen onder andere een aantal projecten voor het rollend materieel opgenomen. Zo worden de motorrijtuigen MR 66-79 gemoderniseerd, worden er nieuwe elektrische motorstellen aangeschaft en wordt een GSM-R geïnstalleerd op het rollende materieel. Ik heb enkele vragen over de geraamde kosten en de verwachte einddata van uitvoering van die projecten.

Volgens de projectfiche 2008 van de federale overheidssdienst Mobiliteit en Vervoer wordt project 3501 voor 100% bekostigd met middelen van de FOD Mobiliteit en Vervoer. De projectfiche 2009 vermeldt plots een opdeling van 48,24% voor de FOD en 51,76% voor het fonds van het Gewestelijk Expresnet. De beslissing om de modernisering van 2005, 2006 en 2007 ten laste van het GEN-fonds te laten vallen, werd al in 2005 genomen.

Waarom had de beslissing van 2005 geen weerslag op de projectfiche van 2008? Is dat rechtgezet in de jaarlijkse rapportering van de NMBS over het gebruik van de middelen in het GEN-fonds? Is deze rapportering beschikbaar voor de parlementsleden?

Voor Project 3002 werd in 2008 uitgegaan van een financiering van 65,80% door de FOD Mobiliteit en Vervoer en 34,20% door het GEN-fonds. In 2009 is dat 66,72% door de FOD Mobiliteit en Vervoer en 33,28% door 'andere' middelen.

Wat is de reden van die wijziging? Welke zijn de 'andere' middelen? Waarom is het totale geraamde bedrag op een jaar tijd gestegen van 1 602 701 130 euro naar 1 761 240 840 euro, een stijging van 9,89%, terwijl het contract maar in mei 2008 werd ondertekend en het nog altijd gaat over dezelfde 305 motorrijtuigen van het type Desiro ML?

Volgens de gegevens van de FOD Mobiliteit en Vervoer was juni 2010 de einddatum voor Project 3997. Het ministerieel besluit van 20 juni 2008 tot aanneming van het bestek voor het rollend materieel vermeldt over dit project: 'Vanaf 1 januari 2011 moeten de stuurposten van alle voertuigen beschikken over een GSM-R'. Is de einddatum gehaald en is het project nu afgerond? Is men binnen het budget gebleven?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – Zowel de fiches van 2008 als die van 2009 geven een correct beeld over de herkomst van de aangewende middelen, in die zin dat ook het GEN-fonds door de FOD Mobiliteit en Vervoer wordt gefinancierd. In totaal dus 100% middelen van de FOD Mobiliteit voor de beide jaren.

De beslissing van 2005 had een invloed op de hele

suivantes. Au total, 66 726 740 euros du Fonds RER ont été consacrés à ce programme de modernisation qui s'étend de 1998 à 2011, soit 39,3% du coût total de ce projet. Ce montant n'était pas nécessairement aussi élevé chaque année. Les dossiers de projets transmis par la SNCB au SPF Mobilité et Transport contiennent ces informations.

Conformément à l'article 67 du contrat de gestion, la SNCB Holding m'informe systématiquement, ainsi que le SPF Mobilité et Transport, de la destination des moyens provenant du Fonds RER.

L'augmentation du budget estimé relatif à l'acquisition des Desiro en 2009 par rapport au budget 2008 est due à un taux plus élevé d'inflation – les montants annuels estimés ont donc été adaptés par mesure de prudence et à la demande du SPF –, à des coûts plus élevés à la suite de l'adaptation des modalités du projet, à savoir une livraison en 2016 au lieu de 2017, à une modification du logiciel ETCS, à l'amélioration du niveau de confort des sièges en première classe et à un système d'information des voyageurs plus performant et plus fiable.

L'autre source de financement à laquelle la fiche fait référence concerne un mode de financement alternatif. Conformément à l'article 62 du contrat de gestion, la charge de financement relative à l'achat de 95 voitures destinées au RER sera supportée par l'État sous forme d'annuités durant 30 ans.

Le changement des montants pour 2009 est dû à l'augmentation des coûts mentionnée ci-dessus à la suite de l'adaptation des modalités du projet et de l'utilisation de modes de financement alternatifs.

Fin 2010, tous les postes de conduite étaient équipés du réseau GSM-R. Les dépenses à charge de la dotation du SPF Mobilité et Transport s'élevaient à 36,4 millions d'euros. En outre, 2,6 millions d'euros sur fonds propres ont été investis dans l'équipement de locomotives utilisées uniquement pour le transport de fret.

Mme Lieve Maes (N-VA). – *Je remercie la ministre de sa réponse détaillée. Il se peut bien que ces deux sources de financement proviennent d'un pot commun, mais comme elles sont scindées sur les fiches de projet, cela crée pour le moins la confusion car il y a une différence pour laquelle je ne trouve pas d'explication.*

Demande d'explications de Mme Lieve Maes à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «l'équipement des points d'arrêt et des gares sur la ligne 36» (n° 5-715)

Mme Lieve Maes (N-VA). – *Le projet de Réseau express régional (RER) prévoit d'équiper les points d'arrêt et gares de la ligne 36 afin d'améliorer le confort des voyageurs au-delà de la norme usuelle Revalor. Le coût total était estimé à 51 millions d'euros. L'achèvement des travaux était prévu pour mai 2010.*

investeringskost voor de renovatie voor de volgende jaren. In totaal werd 66 726 740 euro uit het GEN-fonds besteed aan dit moderniseringsprogramma, dat loopt van 1998 tot 2011, of 39,3% van de totale kost van dit project. Dit was niet noodzakelijk evenveel per jaar. De projectdossiers die de NMBS aan de FOD Mobiliteit en Vervoer op kwartaalbasis overmaakt, bevatten deze informatie.

De NMBS Holding rapporteert, overeenkomstig artikel 67 van het beheerscontract, systematisch aan mij en aan de FOD Mobiliteit en Vervoer over de besteding van de middelen uit het GEN-fonds.

De verhoging van het geraamde budget voor de aanschaf van de Desiro's in 2009 in vergelijking met het budget 2008, valt te verklaren door de inschatting van een hoger inflatiepercentage waarmee de geraamde jaarlijkse bedragen worden aangepast, dit uit oogpunt van voorzichtigheid en op verzoek van de FOD zelf, door de hogere kosten ten gevolge van de aanpassing van de scope van het project, namelijk een snellere levering tot 2016 in plaats van 2017, door een gewijzigde softwareversie voor ETCS en door de verbetering van het comfortniveau van de zetels in eerste klasse en door een performanter en betrouwbaarder reizigersinformatiesysteem.

De andere financieringsbron waarnaar in de fiche verwezen wordt, betreft een alternatieve financieringswijze. De financieringslast voor de aankoop van de 95 motorrijtuigen die bestemd zijn voor het GEN, wordt, overeenkomstig artikel 62 van het beheerscontract, in de vorm van annuïteiten gedurende dertig jaar door de staat gedragen.

De wijziging van de cijfers voor 2009 heeft te maken met de hoger vermelde verhoging van de kosten ingevolge de aanpassing van de scope en het gebruik van de alternatieve financieringswijze.

Alle stuurposten waren eind 2010 uitgerust met de GSM-R-boorduitrusting. De uitgaven ten laste van de dotatie van de FOD Mobiliteit en Vervoer beliepen 36,4 miljoen. Daarnaast werd voor 2,6 miljoen euro eigen middelen geïnvesteerd in de uitrusting van locomotieven die alleen voor het vrachtvervoer worden gebruikt.

Mevrouw Lieve Maes (N-VA). – Ik dank de minister voor haar uitvoerige antwoord. Het kan wel zijn dat beide uit dezelfde financieringspot komen, maar aangezien dit op de projectfiches uitgesplitst wordt, komt het ten minste al verwarrend over omdat er een verschil is waarvoor ik geen verklaring zie.

Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «het uitrusten van de stopplaatsen en stations langs lijn 36» (nr. 5-715)

Mevrouw Lieve Maes (N-VA). – Dit project heeft als doel de stopplaatsen en stations langs lijn 36 in het kader van het Gewestelijk ExpresNet (GEN) uit te rusten en zo het comfort van de reizigers naar een hoger niveau te brengen dan bepaald in de gangbare Revalornorm. De totale kostprijs van het project was geraamd op 51 miljoen euro. De beëindiging van

Ce projet a-t-il été terminé dans les délais ? Quel a été finalement son coût total ? Quel a été le coût par gare et point d'arrêt sur cette ligne ? Quelles analyses a-t-on effectuées au préalable pour déterminer le nombre d'abris pour vélos par gare ?

Tous les jours, je constate que de gigantesques abris pour vélos ne contiennent qu'une ou deux bicyclettes. Vérifie-t-on l'efficacité de l'utilisation qui est faite de ces abris pour vélos ? A-t-on tenu compte de solutions peu énergivores pour les installations d'éclairage ? Lesquelles ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *Les travaux sont terminés depuis le 28 janvier 2011. Une étude portant sur des travaux d'éclairage complémentaires à hauteur des escaliers de Zaventem et de Nossegem est toujours en cours et ces travaux feront l'objet d'une autre adjudication.*

Le coût final est de 27,2 millions d'euros. Les coûts par gare sont les suivants : Diegem 4 millions d'euros, Zaventem 7,2 millions d'euros, Nossegem 1,9 million d'euros, Kortenberg 5,3 millions d'euros, Erps-Kwerps 2,2 millions d'euros, Veltem 2,3 millions d'euros et Herent 4,3 millions d'euros.

Le nombre de râteliers à vélos et cyclomoteurs aux gares et points d'arrêt de la ligne 36 a été déterminé sur la base des prévisions du nombre de voyageurs de la SNCB. Les collaborateurs de la SNCB et de la SNCB Holding contrôlent régulièrement la qualité des abris pour vélos aux gares et points d'arrêt. Ils indiquent les améliorations possibles et le taux d'occupation des abris. Dès que le taux d'occupation atteint 80%, des possibilités d'extension sont envisagées.

Des lampes ayant une grande efficacité énergétique ont été installées pour l'éclairage extérieur des quais. Pour la partie de quai non couverte, on a opté pour des lampes au sodium haute pression et pour la partie couverte, des tubes fluorescents. Pour les deux types de lampes, l'efficacité lumineuse est de 85 à 90 lumens par watt.

Les miroirs des armatures de l'éclairage des quais ont été spécialement conçus pour cette application spécifique. Ils permettent d'orienter la lumière au bon endroit et de réduire la lumière diffuse. L'intensité de l'éclairage est déterminée sur la base des critères Revalor, à savoir 30 lux sur la partie de quai non couverte et 50 lux sur la partie couverte.

Enfin, la consommation énergétique de l'installation d'éclairage peut être sensiblement réduite grâce à une commande automatique des lampes. L'éclairage installé est actuellement commandé par une horloge astronomique et les lampes ne s'allument donc que lorsque l'obscurité s'installe. Elles s'éteignent automatiquement.

(La séance est levée à 12 h 45.)

de werken was gepland voor mei 2010.

Is het project tijdig beëindigd? Hoeveel bedroeg de uiteindelijke totale kostprijs van dit project? Hoeveel bedroeg de kostprijs per station en per stopplaats langs deze lijn? Welke onderzoeken gebeurden vooraf om het aantal fietsenstallingen per station te bepalen?

Ik woon in die buurt en zie dagelijks dat er in de reusachtige fietsenstallingen meestal een fiets of twee staat. Wordt er gevolgd hoe efficiënt deze fietsenstallingen nu gebruikt worden? Werd bij de verlichtingsinstallaties ook rekening gehouden met energiezuinige oplossingen? Met welke?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – De werken zijn beëindigd sinds 28 januari 2011. Een studie voor aanvullende verlichtingswerken ter hoogte van de trappen in Zaventem en Nossegem is nog lopende en deze werken zullen met een andere aanbesteding worden uitgevoerd.

De uiteindelijke kostprijs bedraagt 27,2 miljoen euro. De kostprijzen per station zijn: Diegem 4 miljoen euro, Zaventem 7,2 miljoen euro, Nossegem 1,9 miljoen euro, Kortenberg 5,3 miljoen euro, Erps-Kwerps 2,2 miljoen euro, Veltem 2,3 miljoen euro en Herent 4,3 miljoen euro.

Het aantal fiets- en bromfietsrekken van de stations en de stopplaatsen langs de lijn 36 werd bepaald aan de hand van een reizigersprognose van de NMBS. Zowel medewerkers van de NMBS als van de NMBS Holding controleren regelmatig de kwaliteit van de fietsenstallingen aan stations en stopplaatsen. Ze noteren verbeteringspunten en de bezettingsgraad van de stallingen. Vanaf een bezettingsgraad van 80% worden uitbreidingsmogelijkheden overwogen.

Voor de buitenverlichting op de perrons, namelijk de verlichting op de kantelbare palen en de luifelverlichting, werden lampen met een grote energie-efficiëntie aangebracht. Voor het niet-overdekte perrongedeelte werd gekozen voor hogedruk natriumlampen en voor het overdekte gedeelte werd tl-verlichting gebruikt. De specifieke lichtstroom ligt voor beide lamptypes tussen 85 en 90 lm/W.

De spiegels van de armaturen voor de perronverlichting zijn speciaal voor deze specifieke toepassing ontworpen. Hierdoor wordt het licht naar de juiste plaats gestuurd en wordt de hoeveelheid strooilicht op een minimumhoeveelheid gebracht. De verlichtingssterkte werd bepaald volgens de in de Revalor gestelde eisen, namelijk 30 lux op het niet-overdekte perrongedeelte en 50 lux op het overdekte perrongedeelte.

Ten slotte kan het energieverbruik van de verlichtingsinstallatie ook sterk verminderd worden door een automatische sturing van de verlichting. De geïnstalleerde verlichting wordt momenteel door een astronomische klok gestuurd waardoor de verlichting pas gaat branden als het donker wordt. Ze wordt na de exploitatie-uren ook automatisch uitgeschakeld.

(De vergadering wordt gesloten om 12.45 uur.)