

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 1 FEBRUARI 2010

Namiddag

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

du

LUNDI 1 FEVRIER 2010

Après-midi

La séance est ouverte à 14.18 heures et présidée par M. François Bellot.

De vergadering wordt geopend om 14.18 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

Le **président**: Mme Galant n'étant pas présente, sa question n° 17306 devient sans objet.

01 Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het sluikstort dat zich bevindt op het NMBS-terrein van de Wondelgemse Meersen te Gent" (nr. 17737)

01 Question de M. Francis Van den Eynde à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le dépôt sauvage d'immondices sur le terrain de la SNCB des Wondelgemse Meersen à Gand" (n° 17737)

01.01 **Francis Van den Eynde** (VB): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, u bent mijn laatste hoop op licht in het obscure dossier dat ik hier aankaart. In Gent is — of was, dat is voor mij een essentiële vraag — de NMBS sinds jaren eigenaar van de terreinen die men de Wondelgemse Meersen noemt. Die terreinen zien er al jaren belabberd uit. Zij zijn vreselijk vuil. Vuil is een eufemisme, zij zijn ronduit smerig.

Dat is de jongste maanden in de belangstelling gekomen omdat zich daar een groep Romazigeuners gaan vestigen is. In feite is het daar menonwaardig om te wonen. Dat die Romazigeuners daar gaan wonen zijn, is vanzelfsprekend niet de schuld van de NMBS, maar het terrein is daar in elk geval heel smerig, in die mate dat de ombudscel van Gent in haar jongste jaarverslag gewag maakte van een rattenplaag in de omgeving, die haar oorsprong vond op dat terrein. Er werd met zoveel woorden aan toegevoegd dat dit alles te maken had met het feit dat de NMBS niet aan haar verplichtingen voldoet.

Ik ben bij de stad Gent gaan informeren hoe de vork in de steel zit. Toen werd het heel mysterieus, want ik kreeg een pak correspondentie tussen het stadsbestuur van Gent en de spoorwegen te zien. Uit die correspondentie bleek dat er op een gegeven moment zelfs een burgemeestersbevel was geweest om het terrein te ontruimen. Die correspondentie was een model van het paraplusstelsel; telkens verwees de NMBS ofwel naar De Lijn, aan wie het terrein verkocht zou worden, ofwel naar een bedrijf dat van de NMBS de opdracht gekregen had om het terrein op te ruimen, ofwel naar weer iemand anders. In elk geval, duidelijk was het niet.

De jongste tijd verschijnen in de kranten van Gent dan weer verhalen als zou De Lijn nu het nodige zou doen. Voor zover ik weet, is de grond echter nog altijd eigendom van de NMBS. Ik zie dat u nee knikt, mevrouw de minister. Dat is dan al een pluspunt voor de NMBS.

Hoe komt het dat men dat terrein toch zo lang heeft laten verkommeren? Ik wil niet overdrijven, maar het ligt er schandalig bij.

Ik dank u alvast voor de nodige uitleg die u mij nu gaat verschaffen.

01.02 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Eynde, ik kan u inderdaad informatie geven, maar de hoop zal er teveel aan zijn. Dat zal u zelf kunnen concluderen. Het betrokken terrein,

bekend als de Wondelgemse Meersen, is sinds eind 2004 geen eigendom meer van de NMBS-groep en deze is bijgevolg ook niet langer verantwoordelijk voor de netheid en het onderhoud van deze terreinen.

Het terrein werd eind 2004 overgedragen aan de nv Fonds voor Spoorweginfrastructuur, en medio 2007 werd beslist dat De Lijn dit terrein zou onteigenen. Deze procedure heeft echter lang aangesleept. Het FSI heeft nu concrete afspraken met De Lijn rond de verkoop van het terrein en de staat waarin het zich bevindt. Het FSI heeft in die tussentijd al bij herhaling opruimingswerken laten uitvoeren door gespecialiseerde firma's. De laatste afspraken die gemaakt zijn door het FSI met De Lijn en de stad Gent bepalen dat De Lijn een afsluiting zou installeren. Daarna zou worden overgegaan tot een definitieve opruimingsbeurt. Begin april zal De Lijn dus over de gronden beschikken.

01.03 Francis Van den Eynde (VB): Mevrouw de minister, de duisternis is er inderdaad nog altijd.

Neem mij niet kwalijk, maar daar hebben we opnieuw het paraplusysteem van de NMBS. Het is niet de NMBS, maar het Fonds voor Spoorweginfrastructuur. Dat zijn inderdaad twee verschillende zaken. Het burgemeestersbevel is destijds echter naar het Fonds voor Spoorweginfrastructuur gestuurd.

Ten tweede, mevrouw de minister, ik meen uit uw antwoord te mogen concluderen dat De Lijn pas in april 2010 eigenaar van de genoemde gronden zal zijn. Zo heb ik het toch begrepen. Met andere woorden, in dat geval is het Fonds voor Spoorweginfrastructuur nog altijd verantwoordelijk. Waar wordt dus op gewacht om het sluikestort in kwestie op te ruimen? Ik meen zelfs dat er een verplichting bestond. Toen de grond werd verkocht, stond de verkoper voor de netheid van terrein in.

U antwoordt nu dat De Lijn de grond in feite niet koopt, maar er wel de hand op legt. Dat is wat u zei. Misschien is voornoemde verplichting er in dat geval niet. Hoe dan ook, het fonds is nog altijd eigenaar.

U zou het sluikestort eens moeten zien. Het is echt waar choquerend te zien hoe het terrein erbij ligt.

01.04 Minister Inge Vervotte: Mijnheer Van den Eynde, nogmaals, het is het FSI dat afspraken met De Lijn en de stad Gent maakt. Misschien hebt u meer informatie over de afspraken met de stad Gent. Ik heb ze niet. Ik kan u dus niet op dat element van uw vraag antwoorden.

Bovendien vestig ik uw aandacht erop dat het FSI niet onder mijn bevoegdheid valt — u merkt dus dat genoemd fonds wel degelijk van de NMBS is losgekoppeld — maar wel onder de bevoegdheid van de FOD Financiën, dus van minister Reynders.

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

02 Question de M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les tarifs d'une formule combinée SNCB/Cambio" (n° 17774)

02 Vraag van de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de tarieven van een gecombineerde formule NMBS/Cambio" (nr. 17774)

02.01 David Lavaux (cdH): Madame la ministre, le 9 décembre dernier, la société de partage de véhicules Cambio et la SNCB Holding ont conclu un accord de collaboration. Le réseau Cambio s'étend depuis décembre dernier aux gares de Bruxelles-Midi, Anvers-Central, Anvers-Berchem et Namur. D'autres gares s'ajouteront au réseau lors des prochains mois.

Le partenariat entre la SNCB et Cambio est une excellente chose. La proximité d'un parking de voitures prêtes à louer aux environs des gares pourrait inciter un nouveau public à opter pour le transport par rail. On pense par exemple à ceux qui travaillent assez loin d'un point d'arrêt.

De plus, ces voitures pourraient être partagées et louées à plusieurs, ce qui réduirait l'impact sur l'environnement ainsi que sur la densité du trafic.

Si ce partenariat est à saluer, on regrette qu'il n'ait débouché sur aucun accord de formule combinée, qui permettrait par exemple aux usagers de la SNCB de bénéficier d'un tarif préférentiel pour la location d'une voiture Cambio.

Madame la ministre, une formule combinée ne devrait-elle pas, selon vous, être mise en place par les deux acteurs de ce partenariat? Je pense notamment à un tarif dégressif pour les groupes. Pourriez-vous par ailleurs m'indiquer quelles sont les prochaines gares qui devraient proposer ce service?

02.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, monsieur Lavaux, la disponibilité des places de stationnement permet à Cambio d'effectuer une poussée de croissance. En décembre 2009, le réseau Cambio s'est effectivement étendu aux gares de Bruxelles-Central, Antwerpen-Centraal, Antwerpen-Berchem et Namur.

En 2010, la SNCB Holding et Cambio étudieront l'opportunité d'ouvrir des places de stationnement Cambio dans d'autres parkings de gare, en tenant compte des paramètres suivants: prospection commerciale, demandes des utilisateurs Cambio, concertation avec les autorités légales, etc.

Les gares concernées par cette étude sont: Brugge, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Schuman, Etterbeek, Gent-Dampoort, Gent-Sint-Pieters, Kortrijk, Leuven, Liège-Guillemins, Liège-Palais, Mechelen, Namur, Oostende et Ottignies.

À terme, des stations Cambio sont prévues au minimum dans les 37 gares les plus importantes disposant de parkings. Le nombre de voitures Cambio dépend du potentiel "clientèle" et est adapté de manière dynamique à la demande. Au cours de la phase de lancement, deux ou trois voitures seront prévues par station. Il va sans dire que les voitures Cambio sont toujours des modèles récents et économiques équipés d'un filtre à particules et qui rencontrent, par ailleurs, la norme EURO 4. Actuellement, il est également examiné dans quelle mesure il est possible d'utiliser des voitures électriques.

Aucune formule tarifaire combinée n'est encore disponible. L'objectif consiste tout d'abord à évaluer le succès de cette collaboration pour, ensuite, examiner l'opportunité d'une offre combinée avec la SNCB.

La SNCB est attentive à toutes les formules multimodales permettant aux clients d'effectuer un déplacement de porte à porte le plus optionnel. Toutes les opportunités de complémentarité efficace du train et d'autres moyens de transport, comme le vélo, le métro, le bus ou la voiture, sont ou seront étudiées par la SNCB.

02.03 David Lavaux (cdH): Madame la ministre, je vous remercie pour cette réponse très complète. J'apprends avec plaisir que, pour 2010, la liste des gares envisagées est déjà très longue. J'espère que cette convention, cette combinaison de deux formules, Cambio et SNCB, remportera un grand succès et que l'on pourra, dès lors, proposer des formules tarifaires en fonction du succès rencontré.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

03 Question de M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les demi-barrières aux passages à niveau" (n° 17775)

03 Vraag van de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de halve slagbomen op overwegen" (nr. 17775)

03.01 David Lavaux (cdH): Madame la ministre, en 2009, Infrabel a mené une importante campagne de sensibilisation visant à prévenir les accidents et les imprudences à proximité des passages à niveau. Les accidents avaient été nombreux en 2008, puisqu'il en avait été dénombré près de 300. Une mesure pouvant servir à limiter leur nombre serait l'aménagement de barrières pleines ou barrant totalement le passage aux voitures.

Actuellement, il existe encore de nombreux petits passages à niveau en Belgique qui ne sont équipés que de demi-barrières. Celles-ci incitent piétons, cyclistes et motocyclistes à passer, étant donné qu'elles sont aisément franchissables. En outre, des voitures n'hésitent pas à slalomer pour franchir le barrage, faisant fi de tout risque d'amende ou d'accident.

Le seul argument en faveur du maintien de ces infrastructures ouvertes serait de permettre, nous dit-on, le passage des ambulances. Cet argument est aberrant: cela revient à mettre plus de personnes en danger que celles qui sont à sauver.

Madame la ministre, combien existe-t-il encore de passages à niveau équipés de demi-barrières en

Belgique? Combien d'accidents ont-ils été déplorés sur ces passages en 2008? Allez-vous encourager le placement de barrières complètes? En avez-vous déjà discuté avec Infrabel?

03.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur Lavaux, le réseau ferroviaire d'Infrabel compte actuellement 1 307 passages à niveau publics munis de demi-barrières. En 2008, on a relevé, sur l'ensemble des passages à niveau, cinquante et une collisions entre un usager de la route et un train. Vingt-six de ces collisions ont eu lieu à un passage à niveau équipé de demi-barrières.

Le placement de barrières complètes n'est pas considéré comme une solution pour améliorer la sécurité aux passages à niveau. En effet, il existe un risque réel qu'un véhicule routier reste bloqué à l'intérieur du passage à niveau. Dès lors, un équipement de détection approprié s'avère nécessaire afin de pouvoir stopper le train avant qu'il ne franchisse le passage à niveau. Cette mesure augmente sensiblement le temps de fermeture du passage à niveau et ne constitue donc pas une solution pour l'usager de la route qui, dans des conditions d'exploitation normales, devra patienter beaucoup plus longtemps devant les barrières fermées (2 à 3 minutes).

L'utilisation de demi-barrières permet à un véhicule déjà engagé de quitter en sécurité le passage à niveau. Les demi-barrières peuvent, éventuellement, inciter les automobilistes à ne pas respecter la signalisation et à slalomer entre les barrières fermées. Ces manœuvres illicites et dangereuses pourraient être empêchées par certaines mesures d'infrastructure appropriées comme, par exemple, une berme centrale dans la route en aval et en amont du passage à niveau ou limitée par des mesures dissuasives comme des caméras. À ce sujet, Infrabel mène d'ailleurs actuellement un projet pilote avec des caméras.

03.03 David Lavaux (cdH): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je suis néanmoins étonné de voir que le remplacement de demi-barrières par des barrières complètes ne semble pas la solution retenue. Par contre, j'apprends que celle de la berme centrale pourrait être envisagée. Je suppose que cela devra se faire en collaboration avec les gestionnaires de la voirie que sont soit la Région, soit les communes. J'espère que ces dernières ne seront, à nouveau, pas sollicitées pour financer ces aménagements. Nous resterons attentifs à tout ce qui pourrait être fait pour améliorer la situation et aux résultats de l'utilisation des caméras que vous préconisez.

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

04 Questions jointes de

- Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'arrêt de travail des conducteurs de train à Mons le 9 décembre 2009 et les grèves sauvages à la SNCB" (n° 17788)
- Mme Ine Somers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la grève des cheminots à Mons" (n° 17839)
- Mme Ine Somers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le service minimum" (n° 18552)
- M. Jan Mortelmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le service minimum à la SNCB" (n° 18987)

04 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de werkonderbreking van de treinbestuurders te Bergen op 9 december 2009 en de wilde stakingen bij de NMBS" (nr. 17788)
- mevrouw Ine Somers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de treinstaking te Bergen" (nr. 17839)
- mevrouw Ine Somers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de minimale dienstverlening" (nr. 18552)
- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de minimale dienstverlening bij de NMBS" (nr. 18987)

Le **président**: Mme De Bue a demandé que l'on retire sa question n° 17788.

04.01 Ine Somers (Open Vld): Mevrouw de minister, mijn vraag heeft betrekking op de opleiding.

Op 9 december zijn de treinbestuurders in Bergen overgegaan tot een wilde staking. Zij eisen meer

veiligheid. De oorzaak van de staking was een dodelijk ongeval in november. Zij eisen concreet minder zware uurroosters en een betere opleiding.

Daarbij heb ik de volgende vragen. Is de NMBS ingegaan op de vraag naar een betere opleiding? Is er daarvoor in geld voorzien? Waarin schieten de huidige opleidingen tekort, vooral wat veiligheid betreft?

04.02 Jan Mortelmans (VB): Mevrouw de minister, er is een verschil in visie over de minimale dienstverlening bij de meerderheidspartijen. Als ik mij niet vergis, houdt u tot nader order nog altijd vast aan het akkoord over de werkonderbrekingen, dat u zelf, ik vermoed een tweetal jaar geleden, nog hebt gesloten. De collega's van de Open Vld pleiten nog altijd resoluut voor de echte minimale dienstverlening.

Naar aanleiding van stakingen, bij het spoor, alsook in het gevangeniswezen, laaide de discussie over de minimale dienstverlening weer op. Men wil de minimale dienstverlening uitbreiden naar alle overheidsbedrijven, dus niet alleen naar het gevangeniswezen.

Is er een overleg bezig? Wordt daaraan gedacht? Uw collega Turtelboom denkt misschien daaraan. Bestaat er in de regering een eensgezind standpunt over de minimale dienstverlening of blijft u veeleer bij de standpunten die u enkele jaren geleden hebt ingenomen?

04.03 Ine Somers (Open Vld): Mevrouw de minister, zoals reeds aangehaald door mijn collega, er zijn voorstellen om de minimale dienstverlening in te voeren in het gevangeniswezen. Wij kunnen ook lezen dat er onderhandelingen lopen, teneinde zo'n systeem ook bij andere overheidsdiensten in te voeren.

Die materie ligt mij na aan het hart. Daarom wilde ik verdere informatie vragen. Zijn er effectief onderhandelingen lopende?

Wat is de status daarvan? Zijn er reeds gesprekken gevoerd met de vakbonden en dergelijke meer?

04.04 Minister Inge Vervotte: Ik probeer het antwoord op de samengevoegde vragen samen te stellen. Het kan misschien even chaotisch zijn als de gevolgen van een staking zelf, maar ik zal toch proberen enige duidelijkheid te verschaffen.

De NMBS respecteert de reglementaire bepalingen bij de opmaak van de dienstroosters van de treinbestuurders. De directie van de NMBS heeft op woensdag 16 december jongstleden een delegatie ontvangen van de bestuurders van Bergen en heeft zich er toe verbonden bepaalde voorstellen te onderzoeken die door de bestuurders werden geformuleerd met betrekking tot de aanpassing van de dienstroosters.

De opleidingsprogramma's worden vastgelegd in overleg met de vakbondsorganisaties binnen de desbetreffende paritaire organen, namelijk de nationale raad voor opleidingen. Die werd recent ook nog aangepast. U moet ook weten dat wij in de beheersovereenkomst zelf ook een heel duidelijke doelstelling naar voren hebben geschoven inzake opleiding en vorming. Dat gaat dan altijd naar de nationale paritaire commissies en die volgen dat ook op. Dat is dus altijd in samenspraak tussen werkgever en werknemer en zou dus voldoende rekening moeten kunnen houden met de reële situaties en de behoeften van de personeelsleden.

Het organiseren van de minimale dienst vereist een grondige organisatie met de inzet van een relatief groot aantal personeelsleden, wil men een complete chaos vermijden, zoals ik reeds eerder stelde. In vele sectoren begrijpt men onder het begrip "minimale dienstverlening" het verzekeren van een aantal diensten. Dat betekent dan, zoals meestal geformuleerd: verminderde frequentie en/of volume ten opzichte van de normale omstandigheden. De binnenlandse reizigersdienst heeft als voornaamste bestaansreden het verzekeren van het woonwerkverkeer. Als we in dat geval dezelfde definitie moeten hanteren zoals die meestal wordt gehanteerd, dan lijkt een verminderde frequentie en/of volume ons niet een goede oplossing. Er zouden dan enorme problemen kunnen zijn op basis van overbezetting, wat trouwens al bij de normale dienstverlening steeds vaker voorkomt. Daar hebben we het recent nog over gehad naar aanleiding van andere debatten en bestellingen die eerder gebeurden.

Als dat allemaal verder moet bediscussieerd worden, heeft dat als gevolg dat de reiziger niet de zekerheid zou hebben zijn woonwerkverkeer op een aanvaardbare manier uit te kunnen voeren. Ik wens nogmaals te herhalen dat de NMBS-groep vandaag wordt geconfronteerd met een beperkt aantal werkonderbrekingen.

Het huidige akkoord dat inderdaad werd gesloten betreffende de werkonderbrekingen, wordt door alle partijen gunstig geëvalueerd. Het toont duidelijk aan dat er een verbetering is. Ik heb er in het verleden in het debat telkens op gewezen dat we goed moeten opletten. We hebben een evaluatie gemaakt van wat voor de grootste hinder zorgt. Voornamelijk de spontane acties zorgen voor de grootste hinder. Daarom hebben wij een protocol opgemaakt: dat verkleint de impact van spontane werkonderbrekingen op het net, men kan sneller ingrijpen en er kan sneller sociaal overleg plaatsvinden op een lager niveau.

Ik herhaal mijn vrees. Het is zeer moeilijk om een minimale dienstverlening te organiseren. Dan moet men zich uitspreken over welke treinen, hoe men dat ziet en welke keuzes men wil maken. Ik hoor heel veel spreken over minimale dienstverlening, maar ik zou dan ook eens graag willen weten wat alle partijen daar onder begrijpen.

Is dat een trein per uur? Blijven er enkel treinen rijden op de hoofdassen, of de bij-assen? Die aspecten zijn volgens ons organisatorisch niet zo evident op te lossen als men de minimale dienstverlening in veilige omstandigheden wil verzekeren. De aangekondigde acties waarbij het spoorverkeer volledig stil ligt, zijn erg beperkt en op die momenten worden ook de nodige maatregelen genomen en wordt er ook grondig gecommuniceerd. Wij moeten vermijden iets te willen proberen op te lossen dat heel weinig voorkomt, wat ertoe kan leiden dat de spontane acties meer zullen voorkomen. Momenteel kunnen wij de acties tot een minimum herleiden. Wij stellen vast dat de impact van sociale acties op het net enorm is gewijzigd.

Momenteel worden er geen gesprekken gevoerd met de vertegenwoordigers van de vakorganisaties met betrekking tot de problematiek, aangezien wij een akkoord hebben gesloten. Het akkoord kan duidelijk resultaten aantonen. De partijen die ter zake rond de tafel hebben gezeten, evalueren het als positief.

Bij De Post is er wel een minimumdienst geregeld. Die wordt gedefinieerd in de richtlijnen van het syndicaal statuut, meer bepaald artikel 7, paragraaf 1. Er werden daar keuzes gemaakt over wat onder een minimale dienst wordt begrepen. De dienstverleningen omvatten onder andere dringende taxipostzendingen, geneesmiddelen, radiografieën die worden afgeleverd in postdiensten. In het kader van de moderniseringsprojecten die De Post uitvoert, onderhandelt zij bovendien met haar sociale partners over een aanpassing van die dienstverlening, zodat zij beter kan voldoen aan de huidige behoeften van haar klanten.

Met betrekking tot de distributie van de kranten werd in de overeenkomst, die werd gesloten tussen de Belgische Staat, De Post en de krantenuitgevers aangaande de vervroegde uitreiking van de kranten door De Post in uitvoering van het beheerscontract, een uitgebreide regeling opgenomen voor de gevallen van dienstonderbreking, waaronder een staking. In die regeling neemt De Post ten aanzien van de uitgevers een aantal verbintenissen op tot vergoeding, bijstand en hulp. Ik zal dat niet allemaal in detail uitleggen maar er geldt ter zake een bepaalde regeling.

Bij Belgacom hebben de vakbonden ook geëist dat in het syndicaal statuut de term "minimale dienstverlening" zou worden geschrapt om enige verwarring met het politieke debat te vermijden. In het syndicaal statuut staat er enkel dat naar aanleiding van een sociaal conflict een overleg wordt gepleegd, teneinde de gewaarborgde dienstverlening inzake veiligheid te bepalen, namelijk de dienstverlening die de werking van de nooddiensten en de veiligheid van het personeel moet waarborgen. Ook daar zijn er afspraken gemaakt over welke dienstverlening wordt gegarandeerd ingeval sociale acties.

De gevangenen behoren wel niet tot deze commissie, maar ik ken dat dossier ook. Daar gebeurt namelijk hetzelfde als wat gebeurd is bij de NMBS-groep, met name een overleg met de sociale partners, waarin voornamelijk wordt gekeken naar conflictbeheersing en methoden om de impact van sociale conflicten te beperken en afspraken te maken met de sociale partners.

Dit ligt helemaal in de lijn van wat er afgesproken is binnen de NMBS-groep. Zelfs het model van de NMBS-groep heeft als inspiratie gediend voor de methoden van conflictbeheersing, met bijvoorbeeld de snelheid van sociaal onderhandelen of met wie onderhandelen. Dit alles is systematisch uitgewerkt, en ligt nu ter bespreking voor bij de werkgevers, de werknemers en de overheid bij de justitiële diensten.

04.05 Ine Somers (Open Vld): Mevrouw de minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord. Ik denk dat we er van mogen uitgaan dat sommige artikels die her en der verschenen zijn iets te ver gingen, zeker inzake minimale dienstverlening of onderhandelingen. Er was dus zeker een foute berichtgeving ter zake.

U zegt dat het hoofdzakelijk om de wilde stakingen gaat. Aangezien aspecten zoals veiligheid vaak de belangrijkste oorzaken zijn van wilde stakingen moeten die zeer nauwlettend opgevolgd worden om dit tot een minimum te herleiden.

04.06 Jan Mortelmans (VB): Mevrouw de minister, ik stel vast dat mevrouw Somers haar vraag om minimale dienstverlening niet herhaalt. Daar komt het in feite op neer. We zullen dat verder bespreken. Ik heb er geen probleem mee dat er sociaal overleg is en dat daarover akkoorden worden gesloten. Het gaat echter natuurlijk niet alleen om het vermijden van niet-aangekondigde acties, het gaat er ook om dat in een verzekerde dienstverlening kan worden voorzien als die acties er toch zijn. Op dat punt verschillen we misschien wat van mening. U laat volgens mij ook een opening want u stelt een aantal vragen en zegt dat men het u dan maar eens moet uitleggen. Er moet gewerkt worden aan een aantal technische aspecten. Als die technische aspecten opgelost raken, dan staan we misschien wel dicht bij een akkoord dan we denken.

04.07 Minister Inge Vervotte: Ik heb alleen willen zeggen dat ik heel veel uitspraken hoor over minimale dienstverlening maar dat niemand in staat is om eens goed uit te leggen wat men verstaat onder minimale dienstverlening voor de spoorwegen. Het interesseert mij om de opinie van mensen daarover te horen.

04.08 Jan Mortelmans (VB): We hebben daar in principe al een hoorzitting over gehad. Het systeem werkt, het functioneert blijkbaar in de ons omringde landen. Er zijn blijkbaar landen waar het dus wel functioneert. We zullen die discussie verder voeren.

04.09 Minister Inge Vervotte: Er zal daar inderdaad nog veel debat over kunnen zijn. Men moet echter ook voorzichtig zijn bij het vergelijken met andere landen, niet alleen omwille van het feit dat men ook een onderscheid moet maken tussen wat op papier is afgesproken en wat uitgevoerd wordt. Men moet niet alleen kijken naar wat daar geformuleerd wordt. Sommige collega's uit andere landen – ik zal geen namen noemen – zijn er heel goed in om steeds te zeggen dat men afspraken maakt, maar als men dan gaat kijken naar de praktijk, dan stelt men andere zaken vast. Verder moeten dan natuurlijk onder andere ook de densiteit, het aantal reizigers dat op bepaalde treinen zit en de staat van het net worden vergeleken. Als daar uitspraken over worden gedaan, moeten we op een serene manier alles met alles kunnen vergelijken.

04.10 Ine Somers (Open Vld): Mevrouw de minister, nog een kleine kanttekening bij die minimale dienstverlening. Enerzijds is er de dienstverlening voor onze reizigers. Anderzijds is er de terbeschikkingstelling van het spoor voor concurrenten van de NMBS.

Ik denk dat het ook wel belangrijk is voor buitenlands vervoer- en goederentransport dat onze sporen gebruiktIn het verleden werden zelfs boetes opgelegd. Infrabel heeft al problemen gekend, waarbij het spoor gewoon niet bruikbaar was door andere spoorwegfirma's, om het zo te stellen. Een zekere dienstverlening moet gegarandeerd kunnen worden, zeker als het spoor opengesteld is voor concurrentie.

Dat is bijvoorbeeld al één bepaald aspect. Dan geven we nog geen dienst aan onze Belgische reizigers voor het woon-werkverkeer, maar het is wel een voorbeeld van gebruik van het spoor.

Le **président:** Nous aurons l'occasion de poser des questions à des collègues étrangers prochainement.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Samengevoegde vragen van

- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het nieuwe vervoermiddel voor de postbodes" (nr. 17804)

- de heer Patrick De Groote aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de deelname van de Belgische post in een Europees Green Post-project, de 'Free Duck'" (nr. 17805)

- mevrouw Ine Somers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de postbedeling met de free-ducks" (nr. 17848)

05 Questions jointes de

- M. Jan Mortelmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le nouveau moyen de transport des facteurs" (n° 17804)

- M. Patrick De Groote à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la participation de la poste belge à un projet européen Green Post, le 'Free Duck'" (n° 17805)

- Mme Ine Somers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la distribution du courrier à l'aide des free-ducks" (n° 17848)

05.01 Jan Mortelmans (VB): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het testen van het hybride voertuigje op vier wielen kaderde blijkbaar in een Europees project. Tegelijk was het dan weer niet de bedoeling om dat toestel in dit land in gebruik te nemen.

De vakbonden spraken over een doodskist op vier wielen. De proefpiloot zelf was dan weer opgetogen over dit toestel.

Ik had graag meer geweten over dit project. Wat was de bedoeling van de test? Wat waren de resultaten van de test? Hoe zit het met de financiering?

05.02 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, met de Free Duck wil De Post de CO₂-uitstoot van haar wagonpark met 35 % verminderen. Op zich is dat een hele goede zaak.

Free Duck is een elektrisch wagentje zonder CO₂-uitstoot. Zoals mijn collega opmerkte, is er een groot verschil tussen de verklaringen van de vakbond en het personeel in kwestie. De vakbonden zeggen dat een bestuurder er in gevangen zit. Ze zeggen dat er een gat in het dak moet komen, omdat iemand met een lengte van 1 meter 90 er helemaal niet in past. De koffer zou ook te krap zijn voor alle post.

De testpiloot, een vrouwelijke postbode en die zijn meestal niet zo groot, zei dat ze vlot kon parkeren en buiten de dorpskern bij de brievenbussen kon. Ze voelde zich veilig.

Dat zijn twee tegenovergestelde visies.

Voldoet het wagentje aan de veiligheidsvoorschriften om op de openbare weg te komen?

Wat zijn de bevingen of de kritieken op de Free Duck in landen die het al hebben ingevoerd, zoals Italië en Hongarije?

Waarom heeft De Post beslist om deel te nemen aan het Europese project van Free Duck als zij al had beslist om elektrische fietsen in te voeren?

Heeft een deelname in dit project budgettaire gevolgen voor De Post?

05.03 Ine Somers (Open Vld): Ik sluit mij volledig aan bij de reeds gestelde vragen. Zo gaat het een beetje vooruit.

05.04 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, collega's, De Post introduceert inderdaad geen nieuw vervoersmiddel.

Het gaat hier om een in tijd en omvang beperkt proefproject waaraan De Post samen met andere postoperatoren deelneemt om een nieuw hybride benzine- en elektrisch voertuig uit te testen. Er zijn bijgevolg vandaag geen aankoopplannen.

PostEurop is een vereniging van 48 Europese openbare postoperatoren dat werd opgericht om na te gaan hoe de postale dienstverlening en de werkzaamheden alsook de samenwerking tussen de verschillende postoperatoren kunnen worden geoptimaliseerd. In het raam van een goede samenwerking heeft De Post daaraan haar medewerking verleend.

Het wagentje voldoet aan alle veiligheidsvoorschriften om op de openbare weg te rijden. Het beschikt over een Europese homologatie en is ingeschreven als een bromfiets klasse B. De bestuurder draagt in dit voertuig bovendien een helm en het is bedoeld om te worden ingezet in een verkeersluwe omgeving. Het is dus niet de bedoeling om daarmee te gaan racen op een gevaarlijke, drukke weg.

De testen zijn volop bezig. Er zijn nog geen resultaten. Op het einde van de test zullen de bevindingen van de verschillende deelnemende landen aan deze test worden samengevoegd en besproken. De bedoeling van deze test is onder meer om een beter inzicht te krijgen in de kosten en de baten van dit voertuig.

De introductie van de elektrische fietsen staat volledig los van dat project. Het engagement van De Post om aan deze test deel te nemen dateert van 2008. Deze test werd ingezet in het kader van het samenwerkingsverband van de Europese postale operatoren. Het heeft onder meer tot doel heeft om de best practices en ervaringen uit te wisselen met het oog op postbedeling met een kleine ecologische impact.

Deze samenwerking voorziet onder meer in het testen van voertuigen, het gezamenlijk verwerken van de testresultaten en ook een gezamenlijke communicatie over initiatieven die gericht zijn op de totstandkoming van een meer ecologisch voertuigenpark en het beheer ervan. De deelname aan deze test past perfect in het streven van De Post om haar ecologische voetafdruk te verkleinen.

Het project wordt ondersteund door de Europese Unie die De Post in grote mate compenseert voor de deelname aan deze test.

De helft van de bestede werkmiddelen en tijd wordt terugbetaald. De budgettaire impact voor De Post is dus zeer beperkt en er is geen tussenkomst vanwege de federale overheid.

Samengevat, het is een samenwerkingsverband waaraan De Post deelneemt, waarvan de testresultaten besproken worden, niet alleen op Belgisch niveau maar ook op niveau van die samenwerkingsinitiatieven. De Post heeft mij reeds te kennen gegeven dat ze niet van zin is om dat op te nemen. Wij hebben echter natuurlijk andere alternatieven, die reeds voorgesteld zijn geweest en die losstonden van dit initiatief.

De kost voor De Post is dus minimaal, want de kosten worden gedragen door dat samenwerkingsverband.

05.05 Jan Mortelmans (VB): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord.

05.06 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ook ik dank de minister voor het antwoord.

05.07 Ine Somers (Open Vld): Ik eveneens.

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

Le **président**: Je suis attendu à la commission spéciale de suivi de la crise financière et bancaire. Je demande à M Van den Bergh de me remplacer.

06 Samengevoegde vragen van

- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toestand bij B-Cargo" (nr. 17826)
- de heer Patrick De Groote aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "B-Cargo" (nr. 17827)
- de heer Paul Vanhie aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "B-Cargo" (nr. 17840)
- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "B-Cargo" (nr. 17864)
- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de stand van zaken van B-Cargo" (nr. 17897)
- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "een stand van zaken bij B-Cargo - NMBS Logistics" (nr. 18171)
- de heer Patrick De Groote aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "B-Cargo" (nr. 18194)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "B-Cargo" (nr. 18327)
- mevrouw Ine Somers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "B-Cargo" (nr. 18335)
- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "B-Cargo" (nr. 18337)

06 Questions jointes de

- M. Jan Mortelmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la situation de B-Cargo" (n° 17826)
- M. Patrick De Groote à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "B-Cargo"

(n° 17827)

- **M. Paul Vanhie** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "B-Cargo" (n° 17840)

- **M. Ronny Balcaen** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "B-Cargo" (n° 17864)

- **M. David Geerts** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'état de la situation en ce qui concerne B-Cargo" (n° 17897)

- **M. David Geerts** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la situation en ce qui concerne B-Cargo - SNCB Logistics" (n° 18171)

- **M. Patrick De Groote** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "B-Cargo" (n° 18194)

- **M. Jef Van den Bergh** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "B-Cargo" (n° 18327)

- **Mme Ine Somers** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "B-Cargo" (n° 18335)

- **M. Jan Mortelmans** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "B-Cargo" (n° 18337)

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

06.01 Jan Mortelmans (VB): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, er zou vandaag opnieuw gepraat worden tussen de vakbonden en de directie over de geplande filialisering van B-Cargo. Er was blijkbaar meer sprake van misverstanden dan van slechte wil. Men beseft blijkbaar dat niet deelnemen aan de debatten de debatten verliezen is.

Het is misschien te vroeg, maar toch zou ik graag vernemen of u ons op een of andere manier een stand van zaken kunt geven omtrent het terug opgestarte sociaal overleg.

Er is dan uiteraard nog de problematiek van de herstructurering zelf. Er werd zonder sociaal akkoord een dossier ingediend bij de Europese Commissie. Ik weet niet meer hoe vaak wij reeds gezegd hebben dat het nu vijf voor twaalf is, maar ik vrees dat als dit dossier blijft aanslepen, wij opnieuw de weg zullen opgaan van het fameuze ABX-dossier. De top van de NMBS moet daar ook zijn verantwoordelijkheid opnemen.

Mevrouw de minister, het lijkt mij dus zinvol dat u hieromtrent enige toelichting geeft, graag met een tijds kader, want de laatste keer dat wij hierover in het Parlement hebben gesproken was volgens mij op 17 december.

06.02 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het dossier van B-Cargo is inderdaad reeds regelmatig aan bod gekomen in deze commissie. Minister Vanackere had goede hoop op een consensus bij het overleg met de vakbonden over dit op te richten filiaal.

Graag had ik van u een toelichting gehad betreffende de plannen die bij de Europese Commissie zijn ingediend met betrekking tot de volgende punten. Ten eerste, de beslissings- en kapitaalstructuur van de NMBS-groep, meer specifiek omtrent de participaties van NMBS Logistics in dochters van de NMBS-groep, zoals bijvoorbeeld IFB en Rail Force. Ten tweede, de voorgestelde personeelswijzigingen betreffende rangeerders, treinbestuurders en onderhoudspersoneel op het vlak van aantallen, statuten en verloning. Ten derde, de aanduiding van nieuwe bestuurders voor een afzonderlijke NMBS Logistics.

Tot slot had ik graag de stand van zaken gekend van het overleg met de vakbonden.

06.03 Paul Vanhie (LDD): Mijnheer de voorzitter, mijn vraag zal zeer kort zijn.

Mevrouw de minister, ik zou graag de stand van zaken kennen bij B-Cargo.

06.04 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je vais faire très court aussi, d'autant plus que ma question date du 15 décembre 2009.

Madame la ministre, je voudrais en savoir plus sur les grandes lignes du dossier transmis à la Commission européenne. Comme il a été transmis avant le 31 décembre, y a-t-il déjà des réactions de la Commission au

contenu de ce dossier? Même si je n'ignore pas que vous êtes très prudente dans vos déclarations, où en est la concertation avec les syndicats sur le volet social de ce plan, volet social qui n'a toujours pas abouti à ma connaissance?

06.05 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, mijn vragen liggen uiteraard ook in de lijn van de andere, maar er zijn toch drie aspecten die ik wil benadrukken.

Ten eerste wat betreft de financiering. Er was B-cargo NMBS Logistics, thans blijkbaar nv Newco. Is die maatschappij opgericht? Hoe is de kapitaalsinbreng? Klopt het dat de NMBS eigenlijk gevraagd heeft om de participatie van de holding af te toppen tot slechts 6,9 %?

Ten tweede, het plan dat de regering bij de Europese Commissie heeft ingediend, is een plan zonder een sociaal akkoord. Vandaar mijn vraag naar de waarde van dat plan. Wat het personeelsaspect betreft, het filiaal zou maximaal achthonderdvijftig fulltime equivalenten tellen; kunt u dat bevestigen?

Tenslotte, een vraag die ik niet schriftelijk gesteld heb, ten gevolge van de voortdurende evolutie van het dossier. Ik weet dat het industrieel plan een commerciële activiteit is, maar dat plan zal wel allesbepalend zijn op het vlak van de groei en het verspreid vervoer. Vandaar dat ik hierover graag meer duiding had gekregen.

06.06 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik sluit mij grotendeels aan bij de reeds gestelde vragen.

Hoe zal de filialisering in de praktijk in uitvoering worden gebracht? Wat is de huidige stand van zaken?

Wat is de status van het bij Europa ingediende dossier? Binnen welke termijn mogen wij oplossingen verwachten?

Vandaag hebben wij gelezen dat de gesprekken opnieuw van start zijn gegaan. Kunt u, in het licht daarvan, een nieuwe status en update van het dossier geven?

06.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik sluit graag aan met enkele, korte vragen.

Over de stand van zaken van het sociaal overleg hebben wij vandaag het bericht gelezen dat voornoemd overleg opnieuw zou zijn opgestart.

Ten tweede, graag kreeg ik toelichting bij het dossier dat bij de Europese Commissie werd ingediend.

Meer algemeen zou ik willen weten wat de verwachtingen zijn bij de afhandeling van het dossier in kwestie.

Ik zou graag nog het volgende puntje toevoegen. Er is voor gekozen om een filiaal op te richten. Men kon er moeilijk naast. Een van de knelpunten in het sociaal overleg is dat voor de vakbonden het filiaal liefst zo klein mogelijk wordt gehouden. Wanneer wij het dossier van naderbij bekijken, merken wij dat in het bewuste goederenfiliaal zowel het goederentransport op zich als de rangeeractiviteiten zijn opgenomen. Een mogelijke piste lijkt te zijn dat de rangeeractiviteiten veeleer bij Infrabel zouden worden ondergebracht dan wel bij het filiaal dat onder vervoerder NMBS valt. Dat wou ik graag nog even voorleggen.

Waarom werd ervoor gekozen om de rangeeractiviteiten toch in het filiaal onder te brengen?

06.08 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, collega's, het is juist dat ik zeer voorzichtig ben met uitspraken in dit dossier. Dat heeft uiteraard diverse redenen. Ik doe dat niet alleen omdat de sociale dialoog nog bezig is en ik die op een zo sereen mogelijke manier wens te voeren, waarbij tot nu toe toch is aangetoond dat het zinvol is om te blijven streven naar een sociale dialoog, maar ook omdat dit dossier door heel wat mensen wordt opgevolgd, ook door Europa uiteraard. Wij willen dat dit dossier zoveel mogelijk slaagkansen heeft en dat het niet door miscommunicatie of misinterpretatie van communicatie een minder goede afloop zou kennen dan wij willen vooropstellen.

Ik wil heel concreet op uw vragen ingaan, maar ik zal daarbij toch moeten oppassen wat ik zeg en wat ik niet zeg, want het valt niet onder de beheersovereenkomsten. Ik zal antwoorden op uw vragen, maar in de

toekomst zal ik mij moeten laten adviseren hoe ver die transparantie en informatie aan het Parlement kan gaan voor commerciële zaken, die niet onder de beheersovereenkomst vallen en dus eigenlijk ook niet meer onder het controlerecht van het Parlement.

Zoals u weet, heb ik niet gewacht op de economische crisis om te wijzen op de noodzaak van de herstructurering van de cargoactiviteiten bij de NMBS teneinde een gezond financieel plaatje aan te kunnen gaan met de concurrentie en met de privéoperatoren. Eind 2008 heb ik de NMBS reeds opgeroepen om daar werk van te maken. Ik heb toen een schrijven gericht naar alle betrokkenen en de raden van bestuur om te komen met een plan van gezondmaking van de activiteiten, omdat bleek dat de vooropgestelde maatregelen onvoldoende waren om de gestelde objectieven te kunnen halen.

De oorzaak van die problemen zijn uiteraard de liberalisering van het goederenvervoer sinds 2003 en de crisis van eind 2008. In alle landen van Europa kennen de operatoren een drastische daling van de volumes, waardoor overal ook bijkomende besparingen dienen te worden gerealiseerd.

Vandaar hebben wij beslist om alles in het werk te stellen om de vrachtactiviteiten binnen de NMBS op termijn veilig te stellen en daarvoor de nodige maatregelen in het vooruitzicht te stellen. Die maatregelen zijn van operationele aard door de indienstneming van een nieuw vervoersplan en van financiële aard door voor eind 2009 gebruik te maken van de richtsnoer die de Europese Commissie uitvaardigde om het goederenvervoer een laatste keer te steunen vanuit de overheid.

Na langdurige gesprekken werd op 23 december 2009 een dossier ingediend bij de Europese Commissie met de volgende krachtlijnen: juridische afscheiding van de goederenactiviteit in een commerciële activiteit naar gemeen recht; de oprichting van een coherente economische activiteit die ook de commerciële dochteronderneming, zoals IFB en Xpedis, omvat; de omvorming van de tak tot een concurrentiële activiteit in het raam van een open markt; het principe van de eenmalige steun.

De filialisering van de activiteiten is in die context onvermijdelijk. Ik heb dat ook telkens aan alle betrokkenen laten weten.

De raden van bestuur van de NMBS en de NMBS Holding gaven op 15 december hun akkoord. Dat is belangrijk. Er is voortgang in het dossier. Het akkoord werd gegeven door de NMBS en de NMBS Holding op 15 december, niet zonder te wijzen op het feit dat de onderhandelingen met de syndicale partners nog niet waren afgerond. Dat is ook zo aan de Europese Commissie meegedeeld.

Er is een dossier ingediend waarin heel duidelijk staat wat onze operationele activiteit is, hoe wij dat zien, hoe wij de juridische entiteit en de financiële operaties zien. Wij vermelden daarbij dat bepaalde aspecten van de uitvoering van dit plan nog bij de sociale partners op de tafel liggen en dat wij de Europese Commissie daarvan ook op de hoogte houden.

Het kapitaal van het nieuwe filiaal zal 510 miljoen euro bedragen, waarvan een gedeelte van maximum 105 miljoen euro door de NMBS Holding wordt aangebracht met het oog op de kosten veroorzaakt door de maatregelen van sociale aard. Het dossier is immers niet alleen van economisch maar ook van strategisch belang en heeft ook betrekking op een groot aantal medewerkers van de NMBS.

Het bevat de volgende uitgangspunten. Het personeel van de werkplaatsen blijft bij de NMBS en wordt in het kader van een dienstverleningscontract aan het filiaal aangeleverd. De treinbestuurders kunnen op hun vraag overgaan naar het filiaal, zoniet worden de diensten door de NMBS aan het filiaal aangerekend. Dit geldt ook voor het personeel van de planning en van het hoofdbestuur, alsook voor het personeel dat de rangeeractiviteiten uitoefent. Op termijn moeten ook die activiteiten worden uitgevoerd met contractueel personeel, in dienst genomen door het filiaal. Het niet-statutaire personeel wordt naar het filiaal overgeheveld.

Dat is dus nog in onderhandeling. Het zijn de lijnen van het plan maar daar wordt nog over onderhandeld.

Dan blijft uiteraard de problematiek van de overtallige personeelsleden, geschat op 449 fulltime equivalenten. Hiervoor dienen oplossingen te worden uitgewerkt binnen het sociaal overleg. Gezien de ingrijpende herstructurering heeft het sociaal overleg enige tijd nodig om tot oplossingen te komen die de belangen van het personeel verzoenen met de economische noodzaak van de leefbaarheid van het nieuwe filiaal.

Ik ga even in op de suggestie die wordt gedaan om de rangeeractiviteiten onder Infrabel te schikken in plaats van onder de NMBS en het dienstverlenerscontract met NEWCO. Het enige wat ik daarover kan zeggen is dat alles natuurlijk voor- en nadelen heeft en dat men goed moet beseffen dat het ene bijvoorbeeld de liberalisering zal versnellen en dat het andere maakt dat de commerciële activiteit meer in één plaatje zit. Beide hebben dus hun voor- en nadelen. Dat is een keuze die men op een gegeven moment maakt. Wij stellen dat de operationaliteit gegarandeerd moet kunnen blijven en ik wil ervoor waarschuwen dat bij sommigen het idee leeft dat als dit onder Infrabel zou komen het zou betekenen dat het minder impact zou hebben op de personeelsleden. Dat is niet helemaal waar. Het is natuurlijk zo dat wij een oefening maken waarbij wij kijken hoe deze activiteit winstgevend kan worden of break even kan draaien om zo uit de slechte resultaten te raken. Dat betekent niet dat afhankelijk van waar men dat onderbrengt de kostenrekening ten opzichte van de inkomstenrekening zou veranderen. Sommigen denken dat als we dat bij Infrabel onderbrengen het meer gegarandeerd is omdat Infrabel de infrastructuurbeheerder is van overheidswege. Om het zo te formuleren, Infrabel zou dus meer garantie op overleven hebben.

Dit is geen garantie dat wij de personeelsleden in overtal die bij deze activiteiten betrokken zijn, ook kunnen houden. Het spijt mij, maar ik het moet het zeggen zoals het is.

Wij moeten kijken welke aspecten in de besluitvorming doorwegen. Ofwel is er de strategische keuze om bepaalde activiteiten in Belgische handen te houden, wat tegelijkertijd een versnelling van de liberalisering betekent, ofwel kiezen wij ervoor om het commerciële plaatje van NewCo zo rond mogelijk te maken. Die gesprekken zijn lopende.

Ik vind het heel belangrijk dat de gesprekken opnieuw zijn opgestart en dat we met de sociale partners kunnen verder werken. Het is duidelijk dat wij geen alternatief hebben, en dat weten de sociale partners ook. Dat is ook de reden waarom ik het dossier naar de Europese Commissie heb doorgestuurd, met de vermelding dat wij over een aantal aspecten nog in sociaal overleg gaan.

Tegelijkertijd kan ik niet anders dan tegen de sociale partners zeggen dat we met hen zo ver als mogelijk willen gaan en geen inspanning onbenut zullen laten maar dat er geen alternatief is.

De tijd voor het sociale overleg werd in alle operationele en managementplannen ingecalculleerd. Het is niet zo dat het overleg voor vertraging zorgt. Het is wel de bedoeling om het sociaal overleg niet door een dossier te laten verzuren. We hebben nood aan een snelle doorbraak zodat we in dit dossier zo snel mogelijk kunnen beslissen.

Samengevat, voor het industrieel en operationeel plan werden er reeds beslissingen genomen. Dit is eveneens het geval voor het financieel deel. De beslissingen werden genomen door de respectieve raden van bestuur. Wij gaan ook door om het dossier juridisch hard te maken, onder meer inzake de oprichting van de vennootschap.

Ondertussen blijven wij ook overleggen met de sociale partners. Uiteraard zijn wij bereid te bekijken in welke mate bepaalde aspecten voor hen meespelen. In welke entiteit het personeel wordt ondergebracht, is voor ons bespreekbaar. Ik wil wel herhalen dat alles voor- en nadelen heeft. Wij kunnen er echter niet om heen dat de financiële gezondmaking van de nieuwe onderneming een essentieel aspect is om de toekomst van deze activiteit te garanderen.

Welke keuzes wij ook maken, wij kunnen er dus niet om heen dat dit aspect altijd meespeelt. Dat is niet evident voor de sociale partners. Wij weten goed genoeg dat wij nu aan de sociale partners medewerking vragen om ervoor te zorgen dat de begeleiding van het personeel zo goed mogelijk gebeurt, maar wij zitten met de realiteit dat er geen alternatief is. Wij begrijpen goed genoeg dat het niet evident is voor een vakorganisatie daarin mee te gaan.

06.09 Jan Mortelmans (VB): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord dat ik grondig zal bekijken want u bent nogal snel gegaan. U hebt ook bijkomende informatie gegeven die ik niet helemaal heb kunnen noteren.

U zegt dat wij begrip moeten hebben voor de discretieplicht en voor de manier waarop hier informatie aan het Parlement wordt gegeven. Ik ben zelf ook geen jurist. Ik weet niet hoever u mag gaan en hoever wij mogen gaan in het stellen van vragen. Als wij op een gegeven moment daarmee in de problemen zouden

geraken, kunnen wij misschien aan de diensten van de Kamer eens vragen hoever wij daarin mogen gaan.

Voor het overige steun ik uw bedoelingen ter zake maar ik zie wel een vergelijking – ik hoop dat het zover niet moet komen – met een dossier dat jaren heeft aangesleept, namelijk het ABX-dossier. Wij kregen daarover ook regelmatig een stand van zaken. Wij zaten maar te wachten op oplossingen. Uiteindelijk is dat een heel slecht dossier geworden. Ik hoop dat het zover niet komt. Ik heb er op dit moment alle vertrouwen in dat dit tot een goed einde zal komen, maar wij moeten wel nog wat afwachten. Ik hoop dat het de goede richting uitgaat, maar wij zullen dat in de toekomst uiteraard blijven opvolgen.

06.10 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Er was een tijd dat de bonden zegden dat zij helemaal niet meer geloofden in de plannen voor B-Cargo. Het is een goede zaak dat men weer rond de tafel is gaan zitten. U hebt duidelijk gezegd, en ik volg u daarin, dat er geen alternatief is. Wij geven het sociaal overleg alle kansen. Wij zijn op de goede weg. Uw antwoord was heel uitgebreid. Ik zal de zaak blijven volgen. Ik zal het antwoord nog eens goed nalezen om uit te maken of er nog bijkomende vragen zijn, met het nodige respect en de discretie die u gevraagd hebt.

06.11 Paul Vanhie (LDD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, uw visie ligt ongeveer in dezelfde lijn als onze visie en daar ben ik zeer blij om. Ik hoop dat de harde woorden die u hier uitspreekt ten opzichte van de sociale partners, ook hun ter ore zullen komen. Als ik er de pers op nalees, is dat daar een zootje van jewelste. Het ACV zegt dat het aan de vrienden van de ACOD ligt, en dan nog vooral de Waalse. Twee vakbonden die elkaar niet verstaan in een sociaal conflict, daar heb ik bedenkingen bij. Vandaag verscheen dat de ACOD ook mee aan tafel gaat zitten, maar bepaalde zaken wilt toevoegen om druk te zetten en een vorm van chantage te plegen ten opzichte van de directie. Dat is mijn mening over wat er aan de hand is.

Uw visie ligt dicht tegen de onze. Ik hoop dat B-Cargo een winstgevende zaak wordt en dat het niet altijd moet komen van de mensen die belasting betalen. Dat is de enige bedoeling van de liberalisering.

06.12 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Je n'ai pas entendu d'éléments sur d'éventuelles réactions de la Commission au plan déposé. Des contacts sont-ils en cours à ce sujet?

06.13 Inge Vervotte, ministre: (*Intervention hors micro*)

06.14 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik heb toch een repliek.

Het klopt dat het een commerciële activiteit is. De vraag rijst natuurlijk in het Parlement in welke mate parlamentsleden recht hebben uitspraken te doen en vragen te stellen over commerciële activiteiten. De commerciële activiteit heeft alleszins een impact op de structuur, de rekeningen van de NMBS en de financiële situatie van de holding, wat wij vanuit het Parlement kunnen controleren. Ik denk dat het negatieve effect van de commerciële activiteiten op de rekeningen van 2009 van dien aard zijn dat het eigenlijk wel past om hierover vragen te stellen.

Mevrouw de minister, u zegt terecht dat de gezondmaking van het filiaal belangrijk is om de toekomst te verzekeren. Ik deel op dat vlak uw mening en bezorgdheid. Maar – met deze vraag begeef ik mij op het gladde ijs van het commerciële aspect – in welke mate stemt het industriële plan overeen met de realiteit?

Uit de informatie die ik heb, blijkt dat in 2010 een groei wordt gebudgetteerd van 35 à 40 % in de cargo, terwijl er in 2009 een daling van het volume met 65 % is genoteerd. Natuurlijk betreft het hier commerciële activiteiten, maar het feit dat een dergelijk industrieel plan wordt opgesteld, heeft natuurlijk een enorme impact op heel de structuur van de onderneming.

Ik wil hier duidelijk herhalen dat wij dergelijke vragen zullen blijven stellen. Een realistisch scenario, in samenspraak met de vakbonden, is volgens mij enorm belangrijk voor de financiering van de maatschappij. Ik denk dat wij hierop terug moeten blijven komen, ongeacht het feit of het al dan niet gaat over een commerciële activiteit.

06.15 Ine Somers (Open Vld): Mevrouw de minister, ik dank u voor het uitgebreid antwoord. Het belangrijkste aspect vandaag lijkt mij toch wel het feit dat de gesprekken heropgestart zijn.

Er is effectief een dossier ingediend bij Europa. Alle partijen dienen te beseffen dat er geen alternatief is.

Ik hoop dat de gesprekken positief zullen evolueren.

06.16 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, ook ik dank u voor de antwoorden op de verschillende vragen. Toch wil ik nog even iets duiden in verband met mijn opmerking aangaande de rangeeractiviteiten en het vervoer, het transport op zich. Ik heb dat aangegeven vanuit een mogelijke opening voor de personeelsproblematiek. Mij lijken daar ook operationeel en voor een financieel gezonde basis voor het nieuw filiaal wel voordelen aan te zijn. Ik begrijp echter dat er ook strategische nadelen aan zijn. Een en ander moet op een verstandige manier tegen mekaar afgewogen worden. Ik neem aan dat alles nog bespreekbaar is in het sociaal overleg, dat momenteel heropgestart wordt. Laten we hopen dat het snel tot een resultaat kan leiden.

06.17 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, ik wil nog even reageren op de opmerking van de heer Geerts.

Mijnheer Geerts, u mag niet alles door mekaar beginnen te gooien.

Ten eerste, er wordt geen belastinggeld ingestoken. Ten tweede, het gaat om geld van de holding. Dat betekent niet dat de holding dat geld geeft of transponeert naar het filiaal. Het zijn financiële transacties, zoals dat ook tot haar taak behoort.

Over het nieuw filiaal moet u weten dat het een organisatie is met een raad van bestuur. Die raad van bestuur draagt verantwoordelijkheid. Daar maken geen overheidsbestuurders deel van uit.

U moet dus wel goed weten wat u aan wie verwijt, of aan wie u welke opdrachten geeft, of aan wie u welke vragen daaromtrent stelt.

Ik ben nog altijd voorstander van *corporate governance*, waarbij ik hier in het Parlement niet over van alles en nog wat mijn visie zal geven, omdat dat van strategisch belang is. Ik wil uiteraard wel een aantal aspecten meegeven, omdat dat belangrijk is voor het geheel en omdat er afspraken worden gemaakt. Als u mij echter constant zult ondervragen over het commercieel plan van B-Cargo en andere meer, dan zal ik u antwoorden dat dat de verantwoordelijkheid van de raad van bestuur van de Newco is en daarvan maken geen overheidsbestuurders deel uit. Ik zal hier dan ook niet de illusie wekken dat ik als toezichthoudende minister van de NMBS-groep daaromtrent een visie zou kunnen formuleren, die door de overheidsbestuurders al dan niet opgevolgd zal kunnen worden in de respectieve raad van bestuur.

Dat is niet zo. Vraag mij dus niet om de verantwoordelijkheid te nemen inzake aspecten waarvoor de overheid geen overheidsbestuurders heeft. Dat creëert immers alleen maar de perceptie dat wij invloed en macht hebben in zaken waarin dat niet het geval is. Ik neem heel graag de verantwoordelijkheid op waar het kan, maar ik word niet graag beschuldigd van het niet opnemen van mijn verantwoordelijkheid wanneer wettelijk is bepaald dat ik ze niet kan opnemen, want dat respecteer ik ook.

06.18 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, ik heb u niet beschuldigd. Ik heb alleen vastgesteld dat ook in het verslag van het College van commissarissen staat dat er geld van commerciële activiteiten op de openbare dienstverlening wordt geboekt. Ik heb daarover straks nog een vraag. Wij zullen daarover straks dus nog verder kunnen discussiëren. Dat is wel belangrijk. Daarover gaat het hier. Men moet in de structuur goed opletten dat men geen commerciële kosten en activa op de openbare dienstverlening boekt.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 17831 van de heer Doomst wordt in een schriftelijke vraag omgezet. Ik wil erop wijzen dat dit de laatste commissievergadering is dat dat mogelijk is. Het is een gecombineerde vraag met een vraag van de heer Geerts. In de nieuwe richtlijnen die werden afgesproken, geldt dat vanaf de volgende commissievergadering gekoppelde vragen altijd alleen ter plaatse kunnen worden gesteld. Als iemand van de gekoppelde vraagstellers niet aanwezig kan zijn, moet de vraag per definitie worden ingetrokken.

06.19 Maya Detiège (sp.a): Mijnheer de voorzitter, met betrekking tot de werking van de commissie zou ik toch willen vragen dat, als een gekoppelde vraag niet aan bod komt wegens de afwezigheid van een van de

vraagstellers, dat op voorhand wordt meegedeeld. Sommige mensen komen speciaal voor een vraag naar Brussel om die vraag te stellen.

De **voorzitter**: De vraag kan altijd gesteld worden door degenen die aanwezig zijn. De afwezigen hebben ongelijk.

06.20 Maya Detiège (sp.a): Dan ga ik akkoord. U had het anders gezegd.

06.21 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, j'allais dire la même chose. Les informations envoyées par M. Van den Bossche ne mentionnaient pas que tout serait supprimé si l'un de nous était absent.

De **voorzitter**: Dat was een misverstand.

De heer Geerts mag dus wel degelijk zijn vraag stellen en zal dat in de toekomst ook mogen in een dergelijke situatie.

07 Samengevoegde vragen van

- de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de vertraging op de Thalyslijn Brussel-Amsterdam" (nr. 17831)

- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het stilvallen van een Thalystrein bij kruising met een andere Thalystrein aan de Belgisch-Nederlandse grens" (nr. 17893)

07 Questions jointes de

- M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les retards sur la ligne Thalys Bruxelles-Amsterdam" (n° 17831)

- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'arrêt d'un Thalys lors du croisement d'un autre Thalys à la frontière belgo-néerlandaise" (n° 17893)

07.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik had mij aangesloten bij de vraag van collega Doomst omtrent het stilvallen van Thalystreinen. Wij hebben vastgesteld dat deze bij kruising blijkbaar stilvallen.

Is dat probleem ondertussen opgelost?

Wat is de kostprijs en de economische schade van het stilvallen van die treinen?

Hoe komt het dat dit tijdens de testfase niet ontdekt werd?

07.02 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, de vertragingen zijn het gevolg van problemen met het ETCS-systeem aan de Belgisch-Nederlandse grens op Nederlands grondgebied. Er wordt tegenstrijdige elektronische signalisatie-informatie gegenereerd als twee treinen mekaar aan de grens kruisen op het moment van de omschakeling van het ene net naar het andere.

De voorbije weken legde de Nederlandse infrastructuurbeheerder een snelheidsbeperking op van 140 kilometer per uur op zijn net als voorlopige oplossing voor de moeilijkheden. Dit had een vertraging van vier tot vijf minuten tot gevolg voor alle Thalysverkeer.

Door het ophouden van een van de treinen werd in de mate van het mogelijke het kruisen van twee treinen aan de grenssectie vermeden. Door beide maatregelen waren de gevolgen minimaal en was er dus geen economische schade op het vlak van exploitatie.

Er werd een oplossing uitgewerkt door de leverancier van de ETCS-uitrusting van de Nederlands HSL-Zuid. Siemens is de constructeur. Een software-upgrade van het Nederlandse radio Block Centre-systeem, dat deel uitmaakt van de ETCS-uitrusting, op het zuidelijke deel van de HSL-Zuid in Nederland, is vorige donderdag, 14 januari, uitgevoerd. Sindsdien vindt de storing niet meer plaats.

Aangezien de problemen zich op het Nederlandse spoorwegnet voordeden, komt het niet aan de NMBS toe om uitspraken te doen over de vraag waarom dit niet in de testfase werd ontdekt.

07.03 David Geerts (sp.a): Het ligt aan de Hollanders, mevrouw de minister!

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

08 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Ine Somers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nv Belgian Mobility Card" (nr. 17837)
- mevrouw Annick Ponthier aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het elektronisch mobiliteitsticket" (nr. 18404)
- mevrouw Maya Detiège aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het onhandige formaat van de treinabonnementen" (nr. 18665)
- mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de MOBIB-kaart" (nr. 18945)

08 **Questions jointes de**

- Mme Ine Somers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la sa Belgian Mobility Card" (n° 17837)
- Mme Annick Ponthier à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le billet de mobilité électronique" (n° 18404)
- Mme Maya Detiège à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le format peu pratique des abonnements de train" (n° 18665)
- Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la carte MOBIB" (n° 18945)

08.01 **Ine Somers** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, er zou een nieuwe vennootschap NV Belgian Mobility Card worden opgericht, die de ticketsystemen van vier Belgische vervoermaatschappijen op elkaar zou afstemmen.

Kan u zulks bevestigen?

Wat zijn de concrete taken van voornoemde vennootschap?

Hoe zal de financiering worden geregeld?

08.02 **Annick Ponthier** (VB): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, onlangs kondigde de NMBS aan dat zij samen met de MIVB op het vlak van het elektronische mobiliteitsticket de pionier wilde zijn.

De situatie bij De Lijn momenteel is zo dat het papieren vervoerbewijs plaats zal moeten maken voor een chipkaart. Brussel heeft ze al, met name de MOBIB. Vlaanderen zal nu dus volgen. Het voorgaande zou betekenen dat op alle bussen en trams kastjes met een elektronisch oog zouden komen waarmee de chipkaart wordt gelezen. Op die manier wordt de betaling van de rit geregeld. Tegelijkertijd worden alle reizigers geregistreerd en geteld.

Het voormelde systeem zou volgens de Vlaamse minister voor Mobiliteit een wijze kunnen zijn om vraag en aanbod efficiënter op elkaar toe te spitsen. Het zou ook voor de optimalisering van de dienstregeling dienen.

Nu lijkt de chipkaart mij ook voor de NMBS een nuttig instrument om op haar beurt de dienstverlening aan de reiziger te optimaliseren. Het systeem zou ook plaats kunnen maken voor het langverwachte eengemaakte biljet, met name een mobiliteitsticket dat geldig is op alle, openbare vervoernetten van het land, zijnde De Lijn, de NMBS, de MIVB en de TEC.

Mijn vragen daaromtrent zijn de volgende.

Is er ter zake al overleg gepleegd? Zo ja, met welke actoren of beleidsverantwoordelijken werd overleg gepleegd?

Bestaan er op dit moment al proefprojecten die rechtstreeks of onrechtstreeks op voornoemd systeem betrekking hebben? Zo neen, wat is de reden waarom ze nog niet bestaan? Zo ja, wat zijn de voorlopige resultaten?

08.03 **Maya Detiège** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb een hele periode geleden

aan uw voorganger een vraag over de treinabonnementen gesteld. Er waren immers geregeld klachten van reizigers die vonden dat het formaat van een treinabonnement niet echt voldeed aan de normen van een portefeuille. De abonnementen waren te groot. Het gevolg is dat heel veel abonnementen verloren of beschadigd geraken. De gedupeerden moesten in dat geval administratiekosten betalen, om opnieuw een degelijk abonnement te bekomen.

Uw voorganger had mij verzekerd dat het probleem zou worden opgelost. Hij had het idee geopperd om de huidige kaarten niet langer warm geplastificeerd te maken, maar met een hoesje te werken. Ondertussen zou hij een studie bestellen om op termijn een nieuwe, elektronische kaart ter grootte van een bankkaart in te voeren.

Begin januari 2010 zou een dergelijke kaart in testfase aan een aantal reizigers worden uitgereikt.

Ondertussen zijn we februari, en ik heb vernomen dat de vraag om met een kleiner formaat en een hoesje te werken, niet werd ingewilligd, dat het hoesje nog groter is geworden dan het huidige formaat. Ik vond dat een beetje bizar, zeker omdat de reizigers de vraag stelden om de kaart kleiner te maken. Aan de essentie van het probleem is dus voorlopig nog niets veranderd, integendeel.

Om toch tegemoet te komen aan de vragen van de reizigers heb ik een aantal zaken opgezocht. Een mogelijkheid zou er bijvoorbeeld in kunnen bestaan om de nieuwe elektronische kaart op zeer korte termijn in te voeren. Ik las bijvoorbeeld in de Metro van dinsdag 12 januari dat de vier Belgische vervoermaatschappijen het eindelijk eens zijn geworden over het systeem dat gebruikt zou worden voor een eenvormig vervoersbewijs, en dat daartoe reeds een gemeenschappelijke dochteronderneming werd opgericht.

Ik vind dit een goede zaak, aangezien we nu min of meer zeker kunnen zijn dat de uniforme elektronische kaart er zal komen. De NMBS is in januari begonnen met dat proefproject met het digitale abonnement. Hebt u zicht op de timing hiervan? Weet u wanneer de NMBS het project zal evalueren? Weet u wanneer de nieuwe kaart definitief zal worden ingevoerd?

Ik lees ook in andere bronnen dat het platform Calypso, waar nu voor gekozen wordt, niet compatibel zou zijn met de elektronische identiteitskaart. Ik vind dit een gemiste kans, ik weet niet wat uw redenering is, maar had men niet beter naar de toekomst gekeken, en geopteerd voor een technologie die een koppeling met die kaart mogelijk maakt? U weet dat heel uw portefeuille naderhand vol zit met allerlei kaarten van bijvoorbeeld de Delhaize, AVA papierwaren of de SIS-kaart. Als we kijken naar de toekomst, zou het handig zijn dat er geopteerd wordt voor een systeem dat een koppeling van het vervoerbewijs aan de elektronische identiteitskaart kan maken, zoals vandaag bijvoorbeeld reeds mogelijk is voor de individuele treintickets.

Dat zijn mijn vragen. Wat is uw standpunt hierover en hoever staan we?

08.04 Linda Musin (PS): Monsieur le président, madame la ministre, la future carte MOBIB a fait l'objet de nombreuses questions ces derniers mois dans cette commission.

La STIB, pionnière en ce domaine, annonçait le 19 janvier dernier son extension aux abonnements mensuels, mais le flou reste persistant quant à l'arrivée et la participation du groupe SNCB à ce système de carte électronique.

Votre note de politique générale était très positive à ce sujet. Pour rappel, vous annonciez que la carte MOBIB serait introduite dès ce 1^{er} janvier 2010 pour les titres de transport combinés SNCB-STIB. Vous rappeliez également la volonté affichée à généraliser rapidement l'extension de cette carte pour les autres titres de transport SNCB et pour les titres de transport combinés avec De Lijn et les TEC. Le 4 janvier dernier, la presse spécialisée nuancait légèrement ces informations; on ne parlait plus de l'introduction de la carte MOBIB dès le 1^{er} janvier, mais bien du démarrage d'une phase de test dans le courant du mois de janvier - d'une durée de six mois - pour les voyageurs disposant d'un ticket combiné pour la STIB et la SNCB.

Madame la ministre, pourriez-vous faire le point sur la carte MOBIB pour le groupe SNCB?

Où en est-on concrètement dans ce dossier?

Quand la carte MOBIB sera-t-elle opérationnelle pour les navetteurs du groupe SNCB?

Si les choses semblent évoluer positivement dans le cadre de la carte de transport combiné SNCB-STIB, qu'en est-il avec les TEC et De Lijn?

Enfin, on sait qu'initialement, le budget important de l'opérationnalisation de la carte MOBIB pour la SNCB était un frein réel. Peut-on désormais connaître ce budget?

08.05 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, er zal inderdaad binnenkort een nieuwe vennootschap nv Belgian Mobility Card opgericht worden. Het maatschappelijk doel van de onderneming is de conceptualisering en ontwikkeling van een gemeenschappelijk ticketingsysteem voor de vervoersbewijzen van reizigers. Dat betekent dat het de voornaamste opdracht van de onderneming is om de ticketsystemen van de vier vervoersmaatschappijen geleidelijk compatibel te maken met een gemeenschappelijke technologische basis, door gebruik te maken van een en dezelfde chipkaart. In dat raam zal elke vervoersmaatschappij op eigen ritme kunnen evolueren, afhankelijk van haar mogelijkheden en haar operationele modus.

De taken van Belgian Mobility Card zullen dus voornamelijk technisch van aard zijn. Ik denk aan de bepaling van de functies van de kaart, het gegevensmodel, de registratie, certificatie en auditing van de toestellen, om er een aantal op te noemen. Elke partij is voor 25 % aandeelhouder van de maatschappij Belgian Mobility Card en verbindt er zich toe 25 % van het kapitaal te onderschrijven en vol te storten, met name 15 375 euro. Voor de rest zullen de jaarlijkse financiële behoeften voor de werking van de vennootschap aan de vier oprichtende maatschappijen worden gefactureerd volgens hun kapitaal deelneming in het raam van de dienstverleningscontracten.

De eind 2009 gewijzigde lay-out van de treinkaarten had niet zozeer met het formaat ervan te maken, maar wel met het feit dat de kaarten minder gevoelig werden voor beschadiging. Zodoende vragen de klanten minder vaak een duplicaat aan, wat hen inderdaad 4,80 euro en een nieuwe foto uitspaart. Daarover is blijkbaar een misverstand gerezen in de communicatie tussen u en mijn voorganger. Ik lees hier dat er geprint wordt op een A4-blad, dat daarna op een plastic folie wordt gekleefd en uitgescheurd en dat het formaat identiek is gebleven omdat de informatie erop anders moeilijker leesbaar zou zijn. De vervanging had vooral tot doel om de oude, versleten speciale printers en plastificeermachines af te schaffen. Voor de nieuwe kaarten worden nu gewone printers gebruikt. De vervanging had dus veeleer te maken met een beweegreden bij de NMBS met betrekking tot operationalisering en optimalisering van de printers en plastificeermachines dan met de argumentatie die u naar voren schuift en die ik wel kan begrijpen. Ik wil dat zeker en vast meenemen.

Zolang de NMBS en de overige vervoersmaatschappijen niet over een ander leessysteem voor de controle beschikken en de visuele controle blijven toepassen, zal ook het huidige kaartformaat behouden blijven. De vermeldingen die bij de controle worden nagezien, moeten immers voldoende leesbaar zijn om de identiteit van de reiziger, de geldigheid van de kaart en het afgelegde traject vlot te kunnen vaststellen.

Daarover is waarschijnlijk wel intern overleg gepleegd, maar ik heb daarover niet alle informatie. Blijkbaar heeft men ervoor gekozen om het formaat momenteel te behouden, om redenen die te maken hebben met de controles en, waarschijnlijk, de opmerkingen van de commissies die zich daarmee bezighouden, die daarvoor blijkbaar hebben geopteerd en hebben gevraagd om het formaat te behouden.

In het geval van een chipkaart, wijzigt alles, omdat ook de controlesystemen worden aangepast. Dat is mijn ervaring in dit lange verhaal. Er komen heel wat aspecten bij kijken, onder meer controles, operationaliteit, de productiemachines. Het is niet zomaar een eenvoudige kaart. Er is niet enkel de front office, maar ook de hele back office. Dat is de reden waarom men omzichtig en stap voor stap te werk gaat. De doelstelling blijft natuurlijk wel vooropgesteld.

Er was overleg op diverse niveaus: directieoverleg tussen NMBS en de andere openbare vervoersmaatschappijen, met name MIVB, De Lijn en TEC; op expertenniveau tussen de vier operatoren.

De NMBS heeft in het project van de chipkaart al een aantal belangrijke stappen ondernomen. Zij heeft in de eerste plaats voorrang gegeven aan de klanten van NMBS en MIVB, en aan de problemen omtrent de afsluiting van de metro begin juni 2010. Daarom heeft ze al haar loketverkoopssystemen uitgerust met toestellen om een chipkaart uit te geven en te laden. Sinds eind november 2009 al heeft ze wegwerpchipkaarten uit die het gedeelte MIVB van de biljetten 'NMBS + MIVB', bestemd voor de toevallige klanten, moeten vervangen. Voor de 70 000 pendelaars met een gecombineerde treinkaart 'NMBS-MIVB' zal

de uitgifte van een chipkaart voor het gedeelte MIVB begin maart 2010 opstarten. Een gelijkaardige technische oplossing zal voor de gebruikers van de biljetten 'B-Dagtrips + MIVB' vanaf mei 2010 worden uitgewerkt.

Parallel met dit project begon er half januari een test bij de houders van de treinkaarten die op de lijn Charleroi-Antwerpen reizen. Bepaalde klanten reizen met een chipkaart die het gedeelte NMBS en een gedeelte MIVB van hun reis bevat. In deze test worden beide delen van een gecombineerde treinkaart, dat van NMBS en dat van MIVB, op de chipkaart gezet, tegenover enkel het deel van MIVB in de daarnet aangehaalde projecten. Deze test duurt zes maanden en heeft als doel om de controleprocedure door de treinbegeleiders in de trein in reële omstandigheden te testen. Men wil in de praktijk nagaan of het type van controle, dat met deze technologie gepaard gaat, daadwerkelijk verenigbaar is met de stromen pendelaars tijdens de piekuren, alsook met de nu toegepaste controle waarbij iedereen systematisch wordt gecontroleerd.

Het project zal tijdens het verloop regelmatig worden geëvalueerd. De eindevaluatie is in de loop van september 2010 voorzien.

Het vervolg van het project in samenwerking met de MIVB, zal worden bepaald door de resultaten van deze test.

En ce qui concerne le ticket unique, il convient plutôt de parler de support unique.

Tous les développements effectués par la SNCB dans son projet commun avec la STIB sont compatibles avec ce concept mais il dépend fondamentalement de la présence du hardware indispensable aux TEC et à De Lijn pour émettre, valider et contrôler ces tickets dans leurs véhicules.

Le problème est identique pour les cartes trains SNCB combinées avec De Lijn et le TEC. Leur migration vers la carte à puce ne pourra débuter que lorsque la totalité des véhicules de ces sociétés seront équipés pour la vérifier et la valider. Dans le passé, mon prédécesseur et moi-même vous avons déjà dit que nous attendions le ticket unique pour les quatre sociétés de transport vers 2012 mais que tout dépendait de l'évolution des développements au sein du TEC et de De Lijn. Si des retards sont prévisibles pour le TEC, l'on sera effectivement vite en 2013 avant que le ticket unique puisse être d'application.

Enfin, le budget du projet dépend fondamentalement de son périmètre. À l'heure actuelle, les deux projets en cours mentionnés ci-dessus (cartes à puce pour les détenteurs actuels de cartes trains SNCB + STIB et les billets SNCB + STIB) et le test d'une carte à puce intégrée sur l'axe Charleroi-Anvers correspondent à un budget d'environ 1,5 millions d'euros. Les éventuelles phases ultérieures du projet "carte à puce" qui impliqueront des investissements nettement plus lourds doivent encore être définies en fonction des résultats de ces deux projets et doivent donc encore être budgétisées.

Op de elektronische identiteitskaart kunnen geen vervoersgegevens opgeslagen worden. Dat houdt in dat men bij de controle van zo'n kaart in de trein een databank zou moeten raadplegen om te weten welke vervoersrechten er aan het nummer van de identiteitskaart gekoppeld zijn. Die procedure impliceert al te lang responstijden die onverenigbaar zijn met de snelle controle van de grote aantallen reizigers. Bovendien is het met de elektronische identiteitskaart niet mogelijk om de intermodaliteit met de regionale vervoermaatschappijen te verwezenlijken. Dit is juist de bedoeling van het gebruik van de chipkaart. De elektronische identiteitskaart zal nog altijd gebruikt kunnen worden voor het reizen met vervoersbewijzen zonder combinatie met de regionale vervoermaatschappijen, alsook met de specifieke vervoersbewijzen van bijvoorbeeld klanten die hoofdzakelijk buiten de piekuren reizen en bij wie een langdurige controleverrichting niet al te veel hinder veroorzaakt. Dit zijn al de verschillende elementen.

Ik voeg eraan toe dat wij voluntaristisch zijn in dit project, maar en cours de route stellen wij vast dat hoe meer wij ermee werken en hoe meer onderzoeken er zijn, hoe meer aspecten er naar boven komen. Rekening houdend met de andere debatten in deze commissie, met betrekking tot reizigersstromen, veiligheid, controles, zwartrijden, administratieve boetes, enzovoort, is het belangrijk dat wij al deze aspecten samen goed bekijken. Wij weten dat agressie ten aanzien van het personeel heel veel te maken heeft met onder andere de controles en de ticketing. Dat aspect moet dus absoluut de garantie bieden dat een en ander er niet toe leidt dat de stiptheid achteruitgaat of dat de agressie aan boord toeneemt.

Ik ben zeker voluntaristisch inzake dit project. Wij zitten in de testfase en er zijn budgetten die dit mee

ondersteunen. Tegelijk stellen wij heel wat aspecten vast waaraan ook voldoende aandacht moet worden besteed. Die zullen in de testfases ook aan bod komen. Ik heb er geen probleem mee om ook daarin transparant te zijn. Indien het zinvol is, moet de commissie maar eens meer technisch geschoolde personen uitnodigen, om alle bijhorende aspecten in detail uit te leggen.

08.06 Ine Somers (Open Vld): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord en voor het in kaart brengen van alle aspecten van iets wat toch eenvoudig en snel invoerbaar lijkt. Er moet inderdaad rekening worden gehouden met alle aspecten. Ik ben blij dat wij in de toekomst over dit project op de hoogte zullen worden gehouden, met alle voor- en nadelen en alle erbij horende aspecten.

08.07 Annick Ponthier (VB): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het toont aan dat er wel wat meer bij komt kijken dan het invoeren van een eenvormig ticket. Het lijkt mij de moeite hierover verder te praten met alle actoren op het veld.

Het verheugt ons dat er zoveel testprojecten worden opgestart zodat de problemen precies kunnen worden gesitueerd op het terrein. Zo kan men afwegen of het kostenplaatje dat eraan verbonden is, opweegt tegen de kostenbesparing. Met die afweging moet natuurlijk rekening gehouden worden.

Voorts is het belangrijk dat de koppeling van de technologie aan het systeem in de praktijk tot een goed einde komt.

Het initiatief is de moeite waard om verder te worden bestudeerd. Wij zullen de onderhandelingen en de verdere besprekingen hierover opvolgen.

08.08 Maya Detiège (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw goed en duidelijk antwoord.

Uw voorganger heeft een en ander inderdaad iets onduidelijker gezegd dan u nu. Ik meen dat het belangrijk is voor de reizigers dat zij weten dat er een nieuwe kaart zal komen. Ik meen ook dat het belangrijk is te weten wanneer dat zal gebeuren, of toch ongeveer. Intussen blijkt dat de kaart zich in een testfase bevindt, zoals mijn voorgangster gezegd heeft.

Uw argumentatie in verband met de koppeling aan de elektronisch identiteitskaart lijkt mij op dit ogenblik logisch. U zegt dat de controletijd daardoor enorm zou zijn. U weet dat de technologie regelmatig verandert. Ik pleit voor een koppeling zodra dat mogelijk is. Ik heb het voorbeeld van de SIS-kaart aangehaald. In de toekomst zullen wij steeds meer noodzakelijke gegevens moeten koppelen aan de elektronische identiteitskaart.

08.09 Linda Musin (PS): Je vous remercie pour votre réponse claire et complète. On se rend compte que ce dossier très intéressant est complexe et présente de multiples facettes. On voit que les choses avancent bien. Nous suivrons bien entendu ce dossier dont les conclusions nous intéressent au plus haut point.

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

09 Vraag van mevrouw Ine Somers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de werking van de postbedeling in Waasmunster" (nr. 17838)

09 Question de Mme Ine Somers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la distribution du courrier à Waasmunster" (n° 17838)

09.01 Ine Somers (Open Vld): Mevrouw de minister, ik stel normaal gezien geen specifiek gerichte vragen, maar ik zal het voor een keer toch doen, omdat mij tamelijk veel klachten met betrekking tot de postbedeling in Waasmunster ter ore komen. Als u daarop niet dadelijk kunt antwoorden en ik andere diensten dien te contacteren, dan ben ik uiteraard bereid om dat te doen.

Gezien het aantal klachten dat tot bij mij komt, loopt er blijkbaar toch een en ander mis met de postbedelingen in Waasmunster. Bepaalde zendingen worden niet uitgereikt. Er komen zendingen in verkeerde brievenbussen terecht. U kunt het zo gek niet bedenken of die problemen hebben zich al voorgedaan. Als er mensen met die klachten naar het postkantoor gaan, dan is de enige reactie die zij krijgen dat men ervan op de hoogte is, maar dat men niet weet welke oplossing er geboden kan worden.

Voorzitter: Ludo Van Campenhout.
Président: Ludo Van Campenhout.

Ik heb de volgende vragen. Hebt u weet van het probleem? Wat is de oorzaak ervan? Is er een personeelstekort of zijn er andere oorzaken?

09.02 Minister **Inge Vervotte**: De Post meldt mij dat er volgens haar geen algemeen probleem is met de postbedeling in Waasmunster. Klaarblijkelijk zijn er wel concrete problemen met een of meerdere rondes. De Post in de regio Waasland kampt met een voortdurend personeelstekort, waardoor veelvuldig een beroep moet worden gedaan op uitzendarbeidskrachten.

Zelfs de rekrutering van de uitzendarbeidskrachten is zeer moeilijk. Ten grondslag aan het fenomeen ligt de nabijheid van de Antwerpse haven. Men zit dus met een voortdurend personeelstekort, waaraan blijkbaar heel moeilijk kan geremedieerd worden, omdat er blijkbaar geen arbeidskrachten ter beschikking zijn voor die diensten.

Het grote personeelsverloop kan een invloed hebben op de kwaliteit van de uitreiking. Wanneer men telkens een beroep moet doen op uitzendarbeidskrachten kunnen er meer fouten en vertragingen zijn. Het bepalende element is hier niet zozeer de opleiding of het gebrek eraan. U moet weten dat die uitzendarbeidskrachten een volwaardige opleiding krijgen, waaraan uiteraard ook kosten verbonden zijn voor De Post. Ze zijn echter minder vertrouwd met het terrein en de specifieke kenmerken van elke ronde.

Daarenboven moeten we tijdelijk ook rekening houden met de bemoeilijking door de voorbije weersomstandigheden. Dat zou ook een factor kunnen zijn. Los daarvan zijn er echter andere problemen die wel bekend zijn.

Ik zal De Post vragen om blijvend aandacht te besteden aan de problematiek, die er een is van de arbeidsmarkt. We doen echter het nodige.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

De **voorzitter**: De heer Gilkinet heeft zijn vraag nr. 17846 ingetrokken.

10 Vraag van mevrouw Ine Somers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de dominante positie van Belgacom op de Belgische professionele markt" (nr. 17849)

10 Question de Mme Ine Somers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la position dominante de Belgacom sur le marché professionnel belge" (n° 17849)

10.01 **Ine Somers** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, uit een studie van het datablad News bij 300 ict- en telecommanagers blijkt dat Belgacom een dominante rol blijft spelen, zelfs na 11 jaar liberalisering. Dit is volgens hen te wijten aan de meerderheidsparticipatie van de overheid in Belgacom, de hoge moeilijkheidsgraad voor nieuwe spelers om de markt te betreden en de overstapproblemen voor de eindgebruikers.

Ik heb dan ook volgende vragen. Erkent u als minister deze kritiek? Vreest u ter zake geen opmerkingen vanuit Europese hoek?

10.02 Minister **Inge Vervotte**: Het is inderdaad zo dat Belgacom een belangrijke speler is op de telecommarkt die inderdaad werd aangeduid als een operator met een aanmerkelijke marktmacht op basis van een sectoraal recht voor verschillende markten. Zoals u wellicht weet, betwist en betreurt Belgacom echter het feit dat de kabel niet in aanmerking komt voor de aanduiding als operator met aanmerkelijke marktmacht in de breedbandgroothandelsmarkt.

Als operator met een aanmerkelijke marktmacht is Belgacom zowel qua retaildiensten als groothandelsdiensten een sterk gereguleerde onderneming, meer bepaald door de bindende beslissingen van de onafhankelijke regelgever, het BIPT, dat onder de bevoegdheid valt van collega Vincent Van Quickenborne. Belgacom is ook gebonden door verplichtingen op het vlak van de universele dienstverlening, bijvoorbeeld bijna 360 000 sociale klanten, die zij draagt zonder financiële compensatie.

Zo stel ik ook vast dat wat de mobiele markt betreft, de twee uitdagers van Belgacom, namelijk Mobistar en Base, aanzienlijk hogere interconnectietarieven genieten dan Belgacom, terwijl voor veel van de mobiele operatoren in het buitenland identieke determinatietarieven gelden en dit met de goedkeuring van de Europese Commissie. Ik denk dan ook dat wij voorzichtig moeten zijn met uitspraken, zoals door sommigen zijn gedaan, dat Belgacom zou worden bevoordeeld door haar statuut van overheidsbedrijf met de Staat als meerderheidsaandeelhouder. Wanneer wij inzoomen op de verschillende aspecten dan blijkt dit toch wel genuanceerd te zijn.

De volledige liberalisering van de markt van de elektronische communicatie werd in 1998 effectief van kracht met de onmiddellijke toetreding van alternatieve operatoren tot de vaste markt, zowel de markt van de spraaktelefonie en de publieke netwerken als de markt van de diensten met toegevoegde waarden. In de loop der tijd werden verschillende mechanismen voor de openstelling van het Belgacom-netwerk ingevoerd. Voor elk van deze functies werden door het BIPT prijzen gedefinieerd op basis van het principe van kostenoriëntering.

Alle instrumenten werden dus ter beschikking gesteld om de toetreding van de alternatieve operatoren op de markt mogelijk te maken.

Er kan worden vastgesteld dat de mogelijkheden van de alternatieve operatoren om met de Belgacom-Groep te concurreren eerst en vooral van hun strategische keuzes afhingen. Zo is het bijvoorbeeld evident dat Telenet, dat zich heeft ontwikkeld uitgaand van het historische monopolie van de kabel op de televisiemarkt, in eerste instantie in het residentiële segment was geïnteresseerd. Er valt ook te noteren dat Telenet, dat actief is in Vlaanderen, vandaag een sterkere positie heeft in de toegang tot het internet dan Belgacom.

Wat het mobiele segment betreft heeft een operator zoals Base gekozen om niet te investeren in het professionele segment. Daarentegen is de tweede mobiele operator Mobistar zeer actief in het professionele segment.

Indien bepaalde operatoren een offerte voor een bepaalde professionele klant niet beantwoorden, lijkt het mij moeilijk om dit uitsluitend te wijten aan de positie van de Belgacom-Groep.

Ik vertrouw erop dat het BIPT en de nieuwe raad garant zullen staan voor evenredige mededingingsvoorwaarden in België. Dit zou eventuele kritiek van de Europese Commissie moeten vermijden.

Ik ben er ook van overtuigd dat België zich, gezien de resultaten zoals de bereikbaarheid van breedbandinternet voor 99,85 % van de bevolking op de elektronische communicatiemarkt, zeker niet hoeft te schamen. Evenwel zijn blijvende inspanningen natuurlijk nodig om deze belangrijke troef voor de competitiviteit van onze economie te vrijwaren.

10.03 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik wilde deze vraag graag stellen omdat ik ervan uitga dat in Data News, een belangrijke tijdschrift in de sector, vaak verstrekken uitspraken en beslissingen worden meegedeeld.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 Questions jointes de

- **M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accumulation de retards sur la ligne 161-162 mettant apparemment en cause le multiplexage" (n° 17853)**
- **M. Patrick De Groote à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les problèmes de sécurité rencontrés avec les trains à double étage" (n° 18838)**
- **M. Josy Arens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la modernisation de la ligne 161-162" (n° 18879)**
- **Mme Camille Dieu à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les retards liés à des avaries régulièrement constatées sur le matériel roulant de la SNCB" (n° 18886)**
- **M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les avaries sur les voitures double-étage de la SNCB" (n° 18896)**

- M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les défaillances du matériel roulant de la SNCB" (n° 18967)

11 Samengevoegde vragen van

- de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de accumulatie van de vertragingen op lijn 161-162 die blijkbaar aan de multiplexing zijn te wijten" (nr. 17853)

- de heer Patrick De Grootte aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de veiligheidsproblemen bij dubbeldektreinen" (nr. 18838)

- de heer Josy Arens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de modernisering van de lijnen 161-162" (nr. 18879)

- mevrouw Camille Dieu aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de vertragingen die veroorzaakt worden door veelvuldige defecten aan rollend materieel van de NMBS" (nr. 18886)

- de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de problemen met de dubbeldeksrijtuigen van de NMBS" (nr. 18896)

- de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de gebrekkige werking van het rollend materieel bij de NMBS" (nr. 18967)

11.01 François Bellot (MR): Monsieur le président, madame la ministre, dans le cadre de l'exploitation de ses trains passagers, la SNCB utilise depuis quelque temps la technique dite du multiplexage. Ainsi, des motrices de la série 27, numérotées de 2 720 à 2 750, sont modifiées pour pouvoir fonctionner en réversibilité avec des voitures pilotes, des rames à deux niveaux de type M6.

La modification consiste à équiper la motrice d'un système de multiplexage permettant de contrôler l'engin moteur qui est ajouté en cours de parcours via le câble de sonorisation UIC. Ce système est utilisé sur la ligne Bruxelles-Luxembourg.

Ainsi, à titre d'exemple, le train IC qui quitte Namur les jours ouvrables à 06 h 51 heures est composé de deux tronçons. Le premier vient de Dinant, le second vient de Liège. Ces rames sont accouplées en gare de Namur.

Il semble très difficile d'assurer le démarrage du train, apparemment en raison de difficultés de prise en charge des machines intermédiaires de traction par la machine de tête. De plus, certains trains de pointe sont tractés par des motrices électriques de la série 20 qui datent des années '70 et qui connaissent régulièrement des pannes en tous genres.

Bref, l'accumulation des retards sur ces lignes a plusieurs origines, notamment d'ordre organisationnel et mécanique du fait de l'utilisation de ce système électronique et de machines de type série 20.

Madame la ministre, quelles dispositions la SNCB compte-t-elle prendre pour rendre plus fiable l'utilisation du multiplexage et pour assurer le remplacement des motrices de la série 20?

Par ailleurs, une enquête interne à la SNCB relève de nombreuses avaries sur les voitures double étage M6. Cette enquête indique que dans 41 % des cas, il s'agit d'une porte qui reste ouverte lors d'un arrêt et dans 35 % des avaries, la porte refuse de s'ouvrir. Cette situation engendre des retards récurrents voire des annulations de trains sur les lignes desservies par les voitures de type M6.

Pire, dans 12 % des cas, les avaries enregistrées concernent des portes ouvertes lorsque le train circule! Les usagers ont droit à un haut niveau de sécurité et la répétition de ces avaries est très préoccupante.

Madame la ministre, la responsabilité du constructeur des voitures M6 est-elle en cause? S'agit-il d'un défaut d'entretien de la part de la SNCB?

Quelles dispositions la SNCB compte-t-elle prendre pour résoudre ces avaries graves qui mettent en jeu la vie des usagers?

11.02 Patrick De Grootte (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in aansluiting op de vraag van collega Bellot, wil ik een artikel aanhalen van *Vers l'Avenir* en van een *Belgabericht*, waarin wordt geschreven dat een intern onderzoek van de NMBS heel wat mankementen aan het licht heeft gebracht bij dubbeldektreinen. Onder meer gaat het over de treindeuren die opengaan tijdens het rijden. Men stelt dat

het in 41 % van de gevallen gaat om een deur die openblijft tijdens een stop, en in 35 % van de gevallen om een deur die juist niet opengaat. Het zijn problemen die herhaaldelijk voor vertragingen zorgen en, volgens de pers alsook volgens uw verklaring, soms voor afgeschafte treinen zorgen op de lijnen die door dubbeldekstreinen worden bediend.

Kunt u een toelichting geven over dit intern onderzoek? Wat zijn de bevindingen daaromtrent? Hoe vaak komt het probleem voor? Wat is het aandeel van dit probleem in het aantal afgeschafte treinen en het aantal vertragingen?

Ik veronderstel dat het probleem technisch te remediëren is. Is daar dan een prijskaartje aan verbonden?

Welke conclusies trekt de NMBS uit dit intern onderzoek?

Wat betreft de veiligheid, werd er al een procedure uitgewerkt voor als zo'n probleem zich voordoet? Zo ja, hoe verloopt die procedure?

11.03 Camille Dieu (PS): Madame la ministre, ma question porte essentiellement sur les problèmes rencontrés par les voitures M6, dont les portes s'ouvrent en roulant ou, au contraire, ne s'ouvrent pas à quai. De nombreuses questions ont déjà été posées à ce sujet à votre prédécesseur, M. Vanackere, qui y avait répondu.

Malheureusement, ces maladies de jeunesse se sont répétées, malgré l'engagement de la SNCB de corriger ces défauts. Un voyageur s'est récemment trouvé dans un wagon dont les portes sont restées ouvertes entre les gares de Bruxelles-Schuman et Bruxelles-Nord.

Entre juin et décembre 2009, 117 fiches d'avarie ont été envoyées par la SNCB à B-TC, le service maintenance de la SNCB. C'est beaucoup! Ces incidents ne sont pas sans danger, surtout si des enfants se trouvent dans le train, par exemple.

Madame la ministre, les postes nécessitant des améliorations ont-ils été clairement identifiés? Quelles dispositions la SNCB compte-t-elle prendre ou a-t-elle déjà prises pour faire évoluer la situation?

11.04 David Lavaux (cdH): Madame la ministre, nous avons appris qu'une partie des retards et des suppressions de trains devait être imputée aux défaillances des nouvelles voitures M6. Ces voitures à double étage ont récemment été mises en circulation sur la ligne très fréquentée de Binche-Bruxelles-Louvain-la-Neuve et les problèmes techniques qu'elles connaissent ont provoqué des complications sur le trafic ferroviaire. Comme ne circulent que des voitures M6 sur cette ligne, les problèmes s'accumulent de jour en jour pour les navetteurs.

Les derniers chiffres en matière de ponctualité confirment que la majorité des retards imputables à la SNCB sont causés par des avaries du matériel roulant, à raison de 28 %. Y a-t-il d'autres avaries que celles constatées sur les voitures M6? Quels sont les autres équipements de la SNCB impliqués dans les retards? Quelles actions sont-elles entreprises pour résoudre ces problèmes techniques?

En ce qui concerne les problèmes constatés sur les M6, une base de données recense les incidents qui sont ensuite analysés par la SNCB et les constructeurs des voitures. Cette procédure de centralisation et de traitement des informations est-elle appliquée pour chaque matériel?

Des solutions ont-elles été trouvées pour corriger les défaillances? Combien coûtera leur mise en œuvre à la SNCB?

11.05 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, je vais d'abord répondre à la question de M. Bellot, puis aux questions portant sur les voitures à double étage M6 et sur les retards causés par le matériel.

L'achat de voitures à double étage M6 permet d'augmenter la capacité des trains de manière significative. C'est la raison pour laquelle ce type de voitures a été choisi. Sur les lignes Dinant-Liège ou Namur-Bruxelles, les voitures M6 sont utilisées en remplacement des rames automotrices réversibles pour augmenter le nombre de places assises.

Dans ce cas, pour garder un schéma d'exploitation satisfaisant, le matériel doit être réversible – le convoi

doit pouvoir circuler dans les deux sens sans changer la locomotive d'extrémité – et sécable – le convoi est scindé en deux parties de manière à desservir deux lignes différentes. Ceci permet d'optimiser l'utilisation de l'infrastructure sur le tronçon commun, en particulier sur la jonction Nord-Midi.

Pour répondre à la forte augmentation du nombre de voyageurs, la SNCB a dû trouver une solution temporaire en recourant à des locomotives de type 27 et de type 20. Cette combinaison demande un temps d'adaptation pour le personnel de conduite et le personnel d'accompagnement. Il est vrai que cette combinaison est plus sensible aux défaillances techniques.

Afin d'améliorer la qualité des services M6, la SNCB a prévu la mise en service en 2010-2011 de 120 nouvelles locomotives dont certaines seront équipées de l'attelage automatique de manière à pallier le problème rencontré avec les locomotives de type 27 ou 20 âgées de près de 30 ans.

Op basis van de vaststellingen van de onderhoudsdiensten en de treinbegeleiders heeft de NMBS een bijzonder feedbacksysteem uitgewerkt voor de deuren, omdat daarover opmerkingen waren. De studiediensten hebben deze vaststellingen onderzocht en ook de oorzaken ervan bepaald. Tijdens de onderzoeksperiode werd een honderdtal gevallen vastgesteld. Het aantal vertragingen of afschaffingen wegens dit specifieke probleem heeft men mij niet kunnen meedelen.

Le système informatique actuel des plaintes auprès du service clientèle ne permet pas d'identifier, dans les statistiques sur les retards et les suppressions, le type de matériel ni le type d'avarie. La SNCB ne peut donc pas fournir le nombre de plaintes relatives aux problèmes des portes de voitures M6 ni la durée des retards qui en découlent.

Tijdens het onderzoek naar de oorzaak van de incidenten is er geen enkel defect aan het licht gekomen dat met het ontwerp van de deuren te maken heeft. Dankzij dit onderzoek konden er echter wel verbeteringen worden aangebracht inzake het materieel. Er zijn nu ook bepaalde punten bij het onderhoud van dubbeldeksrijtuigen die speciale aandacht zullen krijgen.

Dit onderzoek heeft ook uitgewezen dat het veiligheidsniveau van de deuren van deze rijtuigen globaal even goed is als dat van andere rijtuigen van de NMBS.

Les problèmes techniques concernent essentiellement la commande des portes et les convertisseurs qui doivent fournir l'énergie nécessaire au fonctionnement des divers équipements de la voiture: éclairage de porte, etc.

De belangrijke conclusie die de NMBS trekt uit het onderzoek is de volgende. De deuren vormen onderdelen die erg op proef worden gesteld en de nodige aandacht vragen van de fabrikanten en van de NMBS. De technologische evolutie heeft in dit domein een grote vooruitgang gekend, maar hoewel de technische vooruitgang op het vlak van de veiligheids- en controle-uitrusting als positief moeten worden beschouwd, kan het ook sneller een bron zijn van defecten en van slechte werking.

De NMBS heeft procedures en structuren ingevoerd waarmee men het hoofd kan bieden aan een onvoorziene verslechtering van het veiligheidsniveau. Indien uitzonderlijk een openstaande deur vastgesteld wordt, zal de treinbegeleider onmiddellijk de trein doen stoppen en de deur manueel sluiten en vergrendelen.

Daarnaast is er ook een informatieprocedure om de betrokken technische diensten te informeren en om de herstelling van de deuren te organiseren.

Le niveau de sécurité atteint par les voitures M6 est globalement au moins égal à celui atteint par les autres matériels de la SNCB. La sécurité des clients de la SNCB repose, d'une part, sur l'utilisation d'une technologie éprouvée et, d'autre part, sur l'application stricte des prescriptions par son personnel tant au niveau de l'entretien qu'au niveau de l'accompagnement.

Les services techniques de la SNCB restent très attentifs à ces problèmes, car ils influencent négativement la régularité. Ils interviennent constamment auprès du constructeur dans le cadre des réunions de garantie afin qu'il mette en œuvre les moyens d'analyse nécessaires pour dégager des solutions techniques.

Ik wil eraan toevoegen dat het systematisch wordt opgevolgd en gemonitord. Er wordt ook zeer goed met de constructeurs overlegd om systematisch tot de beste oplossingen te komen.

D'une manière générale, la mise en service du matériel fait l'objet d'un suivi de garantie. La transmission d'informations est formalisée et des réunions périodiques sont organisées avec les constructeurs. Grâce au suivi de garantie, les défaillances peuvent, le cas échéant, être constatées. Ces incidents sont examinés en vue d'en détailler la cause et les constructeurs sont tenus d'y remédier.

Toutefois, les adaptations du matériel visant à remédier à ces anomalies structurelles doivent, si elles sont conséquentes, être prévues sur des périodes relativement longues, compte tenu du nombre élevé des véhicules concernés et pour ne pas influencer négativement le service commercial.

Les incidents survenus au matériel roulant représentent 28 % de l'ensemble des minutes de retard comptabilisées pour les trains de voyageurs au niveau du groupe SNCB en 2009. Ce taux était de 25,7 % en 2008. Les incidents enregistrés en janvier 2009 et en décembre 2009 ont été particulièrement élevés en raison des conditions climatiques difficiles et ils ont fortement influencé la moyenne de la régularité en 2009.

En ce qui concerne le matériel, les causes principales de panne et de retard, spécifiquement durant la période hivernale, sont les suivantes:

- infiltration de neige dans les différents coffres situés sous les véhicules et en trottoir, ce qui provoque des courts-circuits et des graves avaries. C'est le cas des moteurs de traction, des convertisseurs et des cabines haute tension de divers types de matériel. Un problème similaire se rencontre en cas de condensation, cette dernière résultant des variations de températures et de l'humidité de l'air;
- accumulation de quantités de neige entre les différents mécanismes de commande. C'est notamment le cas des portes, des marchepieds, des freins et des étalages entre les véhicules;
- gel de pantographes et usure prématurée des éléments de contact (frotteurs) en raison de la présence de givre dans les caténaires et gel de circuits pneumatiques.

En dehors de cette période hivernale, on a également constaté une croissance – mais plus faible – du nombre de minutes de retard à la suite d'incidents survenus aux locomotives et automotrices. La vétusté du matériel et des défaillances au niveau de certains équipements spécifiques sont à l'origine de cette situation.

Parmi les équipements les plus sensibles, on peut citer le circuit électronique de commande des équipements de traction, les équipements de traction eux-mêmes (moteur de traction, filtre haute tension, etc.), les équipements électroniques qui fournissent l'énergie basse tension et l'équipement pneumatique.

Outre les investissements prévus pour l'acquisition de nouveau matériel, les services techniques de la SNCB analysent l'évolution des incidents des différents types de matériel et ce, afin de définir et mettre en œuvre d'éventuelles améliorations au niveau technique et de renforcer les opérations d'entretien.

Samengevat, er zijn heel wat technische elementen gegeven, en ik ben geen expert op het niveau van al die technische aspecten. Politiek en beleidsmatig maken we de analyse en onderzoeken wat de oorzaken zijn. Zoals ik ook in de plenaire vergadering van vorige week al zei, worden er zowel met het nieuw als met het oud materieel specifieke actieplannen opgesteld.

Het enige waarmee ik zit – dat is vervelend voor het Parlement, voor de NMBS, voor de reizigers, kortom voor iedereen – is dat we natuurlijk afhankelijk zijn van de constructeurs. Dat maakt dat we soms moeten wachten, enig geduld moeten uitoefenen. Dat geduld hebben we natuurlijk niet omdat we vooruitgang willen zien in die dossiers. Ik kan niet anders dan te zeggen dat we proberen, met alle mankracht, gelet op de mogelijkheden, te remediëren en verbeteringen aan te brengen. Voor veel zaken zijn we echter afhankelijk van de constructeurs, en dat maakt het niet altijd zo evident. Dat is echter geen excuus: waar we kunnen, zetten we een tandje bij.

11.06 François Bellot (MR): Madame la ministre, la SNCB me semble courir après le succès. En effet, le succès de la croissance du nombre de voyageurs fait qu'elle doit trouver des solutions dont notamment l'acquisition de nouveau matériel et la modernisation des lignes. Il n'en demeure pas moins que la répétition d'un certain type d'incidents nous interpelle. La SNCB n'a pas attendu que nous vous interroguions pour réagir. Des procédures ont été mises en place par rapport à ces incidents à répétition.

Bien entendu, du nouveau matériel a été acheté, mais il faut attendre qu'il soit fourni. Si la technique du multiplexage est connue, elle ne peut non plus être constamment en rodage. À un moment donné, des solutions définitives doivent être trouvées; nous les appelons de tous nos vœux, tout en sachant aussi que

nul n'est à l'abri du moindre incident. Qui dit activités humaines, subordonnées à la mécanique, à l'électronique et à l'électricité, dit aussi incidents, surtout par temps hivernal. Il faudrait en réduire significativement la fréquence. J'espère que chacun s'y emploie de manière assidue.

11.07 Patrick De Groote (N-VA): Mevrouw de minister, dank u voor uw antwoord. We moeten inderdaad geen onnodige paniek zaaien. Alertheid is echter wel nodig. Ik denk dat die er bij de treinbestuurders en de begeleiders zeker zal geweest zijn.

Het is een goede zaak dat de technische problemen nu kordaat worden aangepakt. Uit uw antwoord blijkt dat de nodige stappen reeds zijn gezet. Zoals u aanhaalde kan verfijnde technologie ook falen. Ik ben verheugd te horen dat er oplossingen zijn voor de problemen en dat die oplossingen reeds geïmplementeerd zijn in de meeste toestellen. De omvormers in de M6-rijtuigen zijn aangepast om de deurproblemen te verhelpen. Ik vind dat een goede zaak. Dat was een van de bekommernissen waarvoor men bij de NMBS niet altijd voldoende aandacht heeft. Ik ben blij te horen dat u stelt dat er wel degelijk in een procedure is voorzien bij dergelijke problemen.

11.08 Camille Dieu (PS): Madame la ministre, je n'ai pas entendu qu'il n'y avait plus aucun problème sur les M6 pour l'ouverture des portes. J'ai entendu qu'il y avait un problème de commande des portes auquel on essayait de remédier et que les portes doivent encore subir un grand nombre de tests.

Je peux comprendre que dès qu'un problème de ce type est signalé, l'accompagnateur fasse stopper le train et ferme les portes manuellement. Entre-temps, avouez que pendant les heures de pointe, avec des navetteurs en nombre debout sur les paliers, si la porte s'ouvre dans un virage, ce n'est pas sérieux! Tout cela peut arriver tellement vite.

Je vous crois quand vous affirmez que tout est mis en œuvre pour que les choses aillent mieux mais elles doivent aller mieux! Elles ne peuvent qu'aller mieux. On ne peut pas se permettre des accidents de ce type.

Par ailleurs, quand vous parlez du constructeur, il faudrait que le cahier des charges soit plus sévère sur ce critère. S'il l'est, je ne comprends pas comment on ne se retourne pas contre le constructeur. Je ne connais pas en détail le contrat mais, en d'autres endroits, lorsque des fautes sont commises par rapport au cahier des charges, on les traite différemment!

Espérons que les choses iront mieux à l'avenir.

11.09 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, ik heb slechts informatie over het betreffende punt gekregen. Daaruit blijkt dat het niet om een algemeen probleem gaat, maar dat de oorzaak de ijsvorming op de gevoelige onderdelen was. Men zoekt daarvoor nu oplossingen.

Ik wil het probleem zeker niet minimaliseren, maar wij mogen evenmin stellen dat er algemeen een probleem is. Nogmaals, volgens de informatie die ik heb - men moet op dat vlak steeds heel voorzichtig zijn -, en die tot bij mij gekomen is, heeft het probleem te maken met ijsvorming op gevoelige onderdelen. Men heeft dat vastgesteld. Men is daarover de constructeur aangesproken. Die heeft oplossingen voorgesteld. Ondertussen zijn er ook procedures en dergelijke meer in werking getreden.

Uiteraard mag dat niet gebeuren. Daarmee ben ik het volledig eens. Wij moeten er echter ook voor zorgen dat niet de perceptie ontstaat - de informatie waarover ik vandaag beschik, spreekt dit tegen - dat een M6 niet veilig zou zijn en de deuren te allen tijde open kunnen gaan. Dat blijkt immers niet te zijn. Het blijkt gekoppeld geweest te zijn aan zeer specifieke omstandigheden, die nu ook meegenomen zijn in de gesprekken en procedures. Er is daaraan ook geremediateerd.

11.10 David Lavaux (cdH): Madame la ministre, je vous remercie de votre réponse très complète, qui montre que vous vous efforcez de résoudre ce problème dans les meilleurs délais. C'est, en tout cas, ce que je souhaite pour les nombreux navetteurs qui ont dû affronter des avaries à répétition durant plusieurs semaines.

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

12 Questions jointes de

- **M. Xavier Baeselen** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la date de la mise en exploitation de la halte RER Arcades à Watermael-Boitsfort" (n° 17876)

- **Mme Zoé Genot** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la mise en exploitation de la halte Arcades à Watermael-Boitsfort" (n° 18391)

12 Samengevoegde vragen van

- **de heer Xavier Baeselen** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de datum van ingebruikname van de GEN-halte Arcaden in Watermaal-Bosvoorde" (nr. 17876)

- **mevrouw Zoé Genot** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de datum van ingebruikname van de halte Arcaden in Watermaal-Bosvoorde" (nr. 18391)

12.01 Zoé Genot (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, madame la ministre, la halte "Arcades" à Watermael-Boitsfort, prévue au Plan régional de développement depuis 2001, a été aménagée par Infrabel lors d'un long chantier qui s'est déroulé entre 2005 et 2009. Des quais ont été mis en place ainsi que des escaliers et des ascenseurs pour y accéder. Pendant de longs mois, la lourdeur des travaux a été supportée par les riverains. Les travaux sont terminés depuis mars 2009 et les aménagements apportés au site sont prêts à être exploités.

Lors de soirées d'information organisées par Infrabel en mai 2005, il avait été indiqué aux autorités communales et aux riverains que la halte "Arcades" serait mise en service en 2012. Or, selon certains échos et déclarations dans la presse de responsables de la SNCB, cette halte ne serait pas exploitée avant 2016. Certains vont jusqu'à se demander si elle sera exploitée un jour et si elle est vraiment utile.

Madame la ministre, qu'en est-il exactement?

Confirmez-vous que la halte "Arcades" à Watermael-Boitsfort sera bien mise en service en 2012, comme annoncé par Infrabel?

Dans la négative, pour quand exactement est prévue la mise en service de cette halte?

En attendant la mise en service du RER, comptez-vous exploiter la halte "Arcades" dans le cadre de l'actuelle ligne 26?

12.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, chère collègue, les échos que vous avez entendus sont corrects: la SNCB ne sera effectivement pas en mesure de desservir la halte "Arcades" avant plusieurs années. Les travaux du point d'arrêt "Arcades" proprement dits sont effectivement terminés depuis plusieurs mois. Néanmoins, la mise en place d'un service de train comportant un arrêt à cet endroit intègre d'autres composantes du projet RER.

En effet, les travaux à la courbe de liaison entre la ligne 26 et la ligne 161 vers Etterbeek n'ont pu être réalisés simultanément en l'absence de permis. Aujourd'hui, le permis ayant été délivré, les travaux pourront commencer au printemps 2010 et s'étendront jusqu'au début 2014. Jusqu'à cette date, l'organisation du trafic voyageurs en relation directe avec Etterbeek sur la ligne 26 et le Quartier européen, en plus avec arrêt à "Arcades", n'est pas possible.

12.03 Zoé Genot (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, nous avons l'impression d'être dans la fameuse émission "Les travaux inutiles". En effet, des investissements importants ont été faits à partir de 2005 pour parvenir à terminer cette station en 2009 et finalement elle ne sera pas utilisée avant 2014. Cela paraît assez fou de mobiliser de l'argent et de réaliser des travaux de cette ampleur pour ne rien en faire pendant cinq ans!

Sans compter que d'autres travaux sont exécutés sur la commune, il deviendra difficile de persuader les riverains que ces travaux sont utiles si, dans les faits, ils remarquent des stations terminées et inutilisées. Cette situation est indéfendable auprès de la population.

12.04 Minister Inge Vervotte: Ik begrijp uw woede in verband met dat punt. Het is natuurlijk geen excuus – of misschien wel – dat we hebben moeten wachten op goedkeuringen, wat niet onze verantwoordelijkheid is. Ik zal aan de NMBS en Infrabel vragen om na te gaan of het toch niet mogelijk is het probleem te verhelpen. Het zal niet evident zijn. Hoe dan ook, ik heb begrip voor uw betoog en ik zal vragen aan de NMBS en Infrabel om het te herbekijken.

12.05 Zoé Genot (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je vous réinterrogerai donc dans six mois en espérant que vous m'apporterez de meilleures nouvelles.

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

13 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "een proefproject van elektrische wagens bij De Post" (nr. 17894)

13 Question de M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "un projet pilote de voitures électriques à La Poste" (n° 17894)

13.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb een heel korte vraag.

Elektrische wagen en proefprojecten met elektrische wagens zijn tegenwoordig hot, ook in Mechelen, zoals ik heb gemerkt.

Het uitgangspunt is dat vervoerexperts van oordeel zijn dat elektrische wagens ideaal zijn voor post- en koerierdiensten. Zij zijn per gereden kilometer vijfmaal goedkoper.

Kunt u bekijken of bij De Post geen proefproject kan worden opgestart? Bij De Post is er immers een voldoende kritisch minimum om het gebruik van elektrische wagens rendabel te maken. Kunt u mijn bezorgdheid ter zake aan De Post overbrengen?

13.02 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, De Post wil haar maatschappelijke verantwoordelijkheid opnemen en van duurzaam en milieuvriendelijk ondernemen een aandachtspunt maken.

De Post heeft op voornoemd vlak een reeks initiatieven genomen, waaronder een partnership met World Wildlife Fund, beter gekend als het WWF. Daarbij wordt het WWF in de uitvoering van haar groene ambities ondersteund. Omgekeerd worden de natuurbehoudprojecten van het WWF door De Post ondersteund. Ook een ISO-certificatie van vijf sorteercentra voor een milieuverantwoord beheer maakt van voornoemd partnership deel uit.

In een bedrijfssector waar transport en distributie een essentieel element zijn, is het logisch dat het verminderen van de CO₂-uitstoot en het energieverbruik belangrijke doelstellingen zijn. De Post heeft de ambitieuze doelstelling om tegen 2012 de CO₂-uitstoot met 35 % en het energieverbruik met 10 % te verminderen.

Het spreekt vanzelf dat het inzetten van elektrische of hybride voertuigen tot het realiseren van voormelde doelstellingen kan bijdragen.

De Post heeft de intentie om op termijn haar vloot voertuigen met fossiele brandstof tot een wagenpark met elektrische of hybride voertuigen om te schakelen, mits de resultaten van de praktijktests positief zijn en de beschikbaarheid van dergelijke voertuigen toeneemt. Wij verwachten dat er normaal gezien in 2011 meer productie van dergelijke voertuigen zou moeten komen. Wij verwachten ook dat op dat moment de kostprijs van de voertuigen in kwestie daalt. Het voorgaande zijn uiteraard aspecten waarmee het bedrijf niet anders kan dan rekening houden.

Er worden op kleine schaal reeds tests georganiseerd. De bedoeling is uiteraard om de tests uit te breiden.

Andere postoperators, zoals de Franse Post en TNT, hebben dezelfde, strategische beslissingen genomen. Zulks is belangrijk om de evenwichten te behouden en niet aan concurrentievervalsing te doen, wat de uitdagingen voor ons ook zijn. Wij kunnen niet over concurrentievervalsing maar wel over een concurrentienadeel spreken, indien het ene bedrijf sneller zou gaan dan het andere. Het is dus belangrijk dat wij ter zake op dezelfde lijn zitten.

Ik wil ten slotte in datzelfde kader ook nog naar de elektrische fietsen, die De Post momenteel als alternatief voor de bromfietsen in een twintigtal kantoren uittest, verwijzen. Nog in het voorjaar van 2010 zal daaromtrent een evaluatie plaatsvinden. Is de evaluatie positief, dan zullen vanaf de zomer van 2010 de elektrische fietsen in gebruik worden genomen.

Wij staan dus, rekening houdend met de evolutie van de markt, overwegend positief tegenover de elektrische voertuigen. Voor de elektrische fietsen is er echter sowieso al een positieve wending. Hopelijk

kan dat ook voor het wagenpark gebeuren.

13.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor het antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het Antwerpse Zuidstation" (nr. 17925)

14 Question de M. Ludo Van Campenhout à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare d'Anvers-Sud" (n° 17925)

14.01 Ludo Van Campenhout (Open Vld): Mevrouw de minister, ik heb een vraag over het Zuidstation in Antwerpen. Dat is een befaamd station en een heel mooi gebouw. Het ligt wat emotioneel, het werd afgebroken in 1969. Vandaag wordt het toch nog gebruikt door meer dan 1000 reizigers, het heeft alle kwaliteiten van een voorstadstation en er komen nieuwe ontwikkelingen. Er komt een zeer groot bedrijventerrein, Petroleum Zuid, en er komt een nieuw voetbalstadion op anderhalve kilometer van het zogenaamde Zuidstation.

Het heeft eigenlijk alles om een groot park and ride-station te worden. Het kan ingeschakeld worden in wat men noemt het Antwerps Gewestelijk Express Net, A-GEN. Ik had graag een stand van zaken gehad in verband met dat A-GEN. Het kan ingeschakeld worden in Lightrail, waar we in Antwerpen met interesse naartoe kijken.

Wat is de stand van zaken over de missie die de NMBS geeft aan het Zuidstation? En wat is de timing?

Wat is de missie van het Zuidstation in de plannen van de NMBS in het licht van het voetbalstadion, het bedrijventerrein en de Lightrailontwikkelingen?

14.02 Minister Inge Vervotte: Na Antwerpen-Centraal en Antwerpen-Berchem is Antwerpen-Zuid het belangrijkste station in de Antwerpse agglomeratie. Het bevindt zich op wandelafstand van de wijk 't Zuid in Antwerpen, de Expo, de kunstcampus, de singel en verschillende instellingen voor secundair en hoger onderwijs. De volgende jaren zal dit belang enkel nog maar toenemen, door onder meer de ontwikkeling van de wijk Nieuw Zuid op ongeveer 1 kilometer van het station, en van Petroleum Zuid met onder meer het nieuwe voetbalstadion.

De NMBS erkent het belang van Antwerpen-Zuid en biedt daarom momenteel maar liefst 143 treinen per werkdag aan. De NMBS wenst dan ook in de toekomst Antwerpen-Zuid optimaal te bedienen, met enkele snelle verbindingen op de as Antwerpen-Gent en met de voorstadtreinen richting Gent, lijn 59, en Puurs, lijn 52.

Indien het voetbalstadion gerealiseerd wordt, kunnen de bezoekers gebruik maken van het reeds uitgebreide treinaanbod.

Uiteraard wordt dit ook altijd opgevolgd. De kosten-batenanalyses worden constant gemaakt.

Op vlak van de intermodaliteit hebben de reizigers reeds heel wat mogelijkheden. Op werkdagen vertrekken er aan het station Antwerpen-Zuid tijdens de daluren verschillende trams en bussen van De Lijn naar onder meer het stadscentrum, Hoboken en Wilrijk. Tijdens de piekuren loopt dit aantal nog verder op.

Antwerpen-Zuid is inderdaad een ideaal gelegen openbaar vervoersknooppunt. De NMBS erkent in ieder geval het belang hiervan, en is ook bereid om positief te staan tegenover alle projecten daaromtrent, indien er marktverantwoorde kosten-batenanalyses kunnen aangetoond worden.

14.03 Ludo Van Campenhout (Open Vld): Dank u wel. Dat was een positief en duidelijk antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

15 Samengevoegde vragen van

- de heer Peter Luykx aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de plannen van Infrabel ter bevordering van de ontsluiting regio Noord-Limburg en Antwerpse Kempen" (nr. 17952)
- mevrouw Liesbeth Van der Auwera aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het ontsluiten van Noord-Limburg" (nr. 18892)

15 Questions jointes de

- M. Peter Luykx à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les projets d'Infrabel visant à promouvoir le désenclavement de la région Nord-Limbourg et Campine anversoise" (n° 17952)
- Mme Liesbeth Van der Auwera à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le désenclavement du nord du Limbourg" (n° 18892)

15.01 Peter Luykx (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb u in uw huidige hoedanigheid als minister als eerste een vraag gesteld over de spoorontsluiting in Noord-Limburg. Dat was op 9 december. U had toen gezegd dat er nieuws was en dat het een kwestie van weken was. U erkende toen de noodzaak om zowel voor de regio Noord-Limburg als de Kempen voor een betere ontsluiting te zorgen. U vond het dossier erg belangrijk. Op 11 december al, twee dagen na uw toelichting, lichtte Infrabel op haar webstek toe dat het traject Mol-Herentals voorzien zou worden van elektrificatie. Er zou dan ook zeer spoedig een uitvoeringsstudie gelanceerd worden. Bovendien wordt er ook gesproken over een investering van 24 miljoen euro en over een timing.

Met informatie over de ontwikkeling en de elektrificatie van lijn 19 is men zeer karig. Daar horen we zeer weinig over. Daarom kreeg ik graag antwoord op een aantal vragen.

Ten eerste, kunt u de beslissing over de elektrificatie van lijn 15 bevestigen?

Ten tweede, weet u inmiddels al meer over het dossier dat Infrabel voorstelde, alsook over de plannen voor Noord-Limburg en het traject Mol-Hamont in het bijzonder? Wat waren de conclusies daarvan? In welke fase bevindt zich deze studie?

15.02 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb aan de vraagstelling niet zoveel toe te voegen. Het is een oud zeer en een algemeen bekend probleem, ons spoorwegnetwerk in Limburg.

Infrabel heeft een voorstel geformuleerd. Vanuit Noord-Limburg is er een aantal vragen, concreet gelinkt aan infrastructuurinvesteringen, met name omtrent de elektrificatie van de lijn Herentals-Mol-Neerpelt, omtrent het op dubbelspoor brengen van de baanvakken Mol-Neerpelt en omtrent de reactivering van de lijn Neerpelt-Hamont-Weert en de reactivering van de lijn Hasselt-Weert. Infrabel is met die studie gestart.

Wij hebben uw antwoord van begin december aan collega Luykx gehoord. Het was toen echter nog te vroeg om uitspraken te doen. Ik had van u vandaag graag gehoord of er conclusies zijn omtrent de concrete plannen voor Noord-Limburg, de timing en de budgettaire impact. Ik heb begrepen dat de uitvoeringsstudie voor de elektrificatie van de lijn Mol-Herentals klaar is. Voor ons is het belangrijk te weten of de elektrificatie wordt doorgetrokken naar Noord-Limburg, meer bepaald op de lijn richting Hamont.

15.03 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, rekening houdend met de verschillende elementen in dit dossier, zal ik zo duidelijk mogelijk proberen te zijn.

Ik begrijp de vraag van de regio Limburg heel goed. Men wenst tot structurele oplossingen te komen in het reizigersvervoer en het goederenvervoer, twee aspecten waarvan de belangen niet altijd gelijklopen, daar moeten we eerlijk in zijn. Men wenst van Midden-Limburg naar Noord-Limburg te gaan en men wenst een algemene verbetering van de mobiliteit in Limburg.

Het klopt dat de beslissing is genomen om lijn 15, tussen Mol en Herentals, te elektrificeren. Infrabel start haar uitvoeringsstudie. Een uitvoeringsstudie beslist over het aantal te realiseren studies of stappen, inclusief de aanvraag van vergunningen, opmaakbestekken, de opmaak van de plannen voor de bouw van een tractieonderstation die de lijn van elektriciteit voorziet, en de opmaak van gedetailleerde plannen voor de elektrificatie van de lijn zelf.

De realisatie van het stuk Herentals-Mol zal pas tegen de eerste helft van 2014 rond zijn. Hoe dat komt? De eerste stap in de uitvoeringsstudie is genomen, er is een go gegeven, maar men zit met trage timing wegens

de vereiste termijnen voor het verkrijgen van bouwvergunningen en milieuvergunningen en de bouw van het tractieonderstation. Bovendien gebeurt de elektrificatie van de lijn hoofdzakelijk 's nachts. Het is al een moeilijke lijn en we willen het treinverkeer zo weinig mogelijk hinderen.

Belangrijk voor u is dat er tijdens de beslissing van de bouw van het tractieonderstation ook al rekening wordt gehouden met een eventuele voortzetting van de elektrificatie van de lijn Mol-Neerpelt tot in Hamont.

Een belangrijk aspect is dat dit dossier samenloopt met de debatten en discussies over de IJzeren Rijn. Daar wordt enerzijds gesproken over elektrificatie en anderzijds over een dubbelspoor. De start is gegeven voor het eerste stuk. In het tractieonderstation wordt rekening gehouden met een verdere elektrificatie.

U moet begrijpen dat ik, door mijn onderhandelingspositie met mijn collega's omtrent de IJzeren Rijn, ook moet kijken wat ik in mijn budget opneem. Er volgen immers nog debatten met mijn Duitse en Nederlandse collega's over de kostenverdeling van de elektrificatie en het dubbelspoor. Ik moet dus met enige voorzichtigheid omgaan in dit dossier. De teneur van mijn antwoord wijst er toch op dat een elektrificatie in de lijn der verwachtingen ligt. Wat dat betreft is het een element dat in de sterren geschreven staat. Het zal ten uitvoer worden gebracht.

Wanneer het gaat over het goederenvervoer, is er niet alleen lijn 19, maar ook lijn 18. Ik heb zeer recentelijk een brief gericht aan mijn collega verantwoordelijk voor Mobiliteit in de Vlaamse regering om in onderling akkoord De Lijn en de NMBS-groep de opdracht te geven gezamenlijk zowel de technische haalbaarheid als de economische rendabiliteit en de maatschappelijke kosten en baten te onderzoeken van een aantal exploitatievormen tussen Neerpelt en Hasselt. Dat is belangrijk, want een van de aspecten die ter discussie worden gesteld, is de eventuele heropening van de lijn 18. Dan moet natuurlijk bekeken kunnen worden wat de meest aangewezen formule is. Daarom vragen we om vergelijkende studies te doen. Heel specifiek moeten we weten of het om gemengd vervoer zal gaan of niet en of het om light rail zal gaan. We vragen nu dus niet meer dat De Lijn en de NMBS apart functioneren.

Nogmaals, ik heb mijn collega bevoegd voor Mobiliteit in de Vlaamse regering een schrijven gericht om al die aspecten samen te bekijken, zodat we de juiste keuzes met betrekking tot de toekomstperspectieven voor zowel het goederenvervoer als het reizigersvervoer kunnen maken.

15.04 Peter Luykx (N-VA): Mevrouw de minister, dank u voor het antwoord. Ik maak mij toch wel wat zorgen dat het verhaal van de IJzeren Rijn als een soort zwaard van Damocles boven de ontsluiting Mol-Neerpelt-Hamont komt te hangen. Lijn 19 wordt dus eigenlijk afhankelijk gesteld van de IJzeren Rijn. We weten allemaal dat het een spoorweg is zonder einde, die onlangs nog in de Duitse media bestempeld werd als een te schrappen project, dat veel te duur zou zijn. Ik begrijp heel goed dat als men op lange termijn denkt, men kostprijzen, opbrengsten en mogelijkheden moet onderzoeken. Ik voel dat echter aan alsof wij net uit de boot vallen.

Wat het verhaal van de light rail of lijn 18 betreft, ook hier moet alles zorgvuldig vergeleken worden. Ik leid daar ook uit af dat het verhaal van de light rail op dit moment onzeker is en dus eventueel niet tot stand zou kunnen komen als men dan toch vergelijkt. Wat mij echter meer zorgen baart, is dat men het zeer noodzakelijke en hoogdringende ontsluiten van die hoek van Noord-Limburg op de lange baan schuift.

15.05 Minister Inge Vervotte: Ten eerste, ik heb helemaal niet gezegd dat het project afhankelijk gemaakt zou worden van de IJzeren Rijn. Leg mij alstublieft geen woorden in de mond die ik niet gezegd heb. Ik heb alleen gezegd dat ik inzake de kostprijs en de aanrekening ervan voorzichtig ben in mijn uitspraken, omdat hetgeen ik zeg, gehanteerd kan worden in de lopende onderhandelingen. Ik heb op geen enkel moment gesteld dat ik het daarvan afhankelijk zal maken. Integendeel, ik heb gezegd dat er bij de onderbouw van het tractiestation al rekening gehouden wordt met een verdere doortrekking. De conclusie die u maakt, volgt helemaal niet uit de elementen die ik in mijn antwoord gegeven heb.

Ten tweede, wat de IJzeren Rijn betreft, die straks waarschijnlijk nog aan bod komt, hebben wij contact gehad met de Duitse ambassadeur. Hij heeft ons heel duidelijk gezegd dat de berichtgeving niet correct is en dat er geen schrappingen zouden zijn aan Duitse zijde.

15.06 Peter Luykx (N-VA): Mevrouw de voorzitter, ik probeer het opnieuw en iets juister samen te vatten. Ik vond uw betoog een beetje cryptisch. Misschien moet u wel een beetje cryptisch zijn. Ik begrijp dat in de berekening die gemaakt is tijdens die studie, wel conclusies vervat zitten inzake lijn 19, maar dat u die

vandaag niet in extenso wil formuleren. Ik begrijp dat u liever wacht met de bekendmaking tot een latere datum. Is dat zo?

15.07 Minister **Inge Vervotte**: Ik zal niet herhalen wat ik al gezegd heb. Het belangrijkste is dat er nu "go!" gegeven is voor het eerste stuk en dat het tractiestation het mogelijk maakt het tweede stuk te doen. Tegelijkertijd wordt de vraag gesteld de totale problematiek te bekijken, want ik meen dat het belangrijk is een en ander niet op de lange baan te schuiven. Indien men doorgaat met een aantal projecten zonder rekening te houden met andere toekomstprognoses, kan dat een hypotheek leggen op andere keuzes die gemaakt moeten worden voor het reizigers- of het goederenvervoer.

Ik meen dat ik tegemoetkom aan de bekommernissen die leven in Limburg door het initiatief dat ik genomen heb, en waarvan ik hoop dat mijn collega in de Vlaamse regering er positief op zal reageren. Ik hoop dat men bereid is die gezamenlijke studie uit te voeren.

Vroeger deed De Lijn zijn werk en de NMBS haar werk en nu – ik heb tenminste de vraag gesteld – zouden zij kunnen samenwerken, wat nieuw is. Indien men kiest voor de light rail, zal dat immers een impact hebben op eventuele andere keuzes in verband met goederenvervoer en of reizigersvervoer.

Het is dus wel belangrijk dat van in het begin geweten is wat de opties zijn en wat de impact is van bepaalde keuzes, zodanig dat er niet reeds door eenzijdige beslissingen een bepaalde hypotheek gelegd zou kunnen worden op de mobiliteitsoplossingen, die misschien noodzakelijk zijn vanuit het oogpunt van de NMBS om antwoorden te bieden op vragen van de regio Limburg.

15.08 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): Mevrouw de minister, ik heb u van bij het begin goed begrepen en ik vind uw antwoord heel positief voor lijn 18. Het is goed dat de handen daar eindelijk eens in elkaar geslagen worden. In het verleden gebeurden er voortdurend studies op een of ander terrein, maar was het moeilijk om alles samen te brengen.

Voor lijn 19 heb ik heel goed begrepen dat het elektrificatiestation te Mol dermate gebouwd zal worden dat een voortzetting richting Neerpelt en Hamont mogelijk is. Ik heb er alle begrip voor dat u op dit ogenblik geen concrete termijnen kunt geven, gelet op de onderhandelingen in verband met de IJzeren Rijn, maar ik hoop wel dat die voortzetting toch kan worden opgenomen in het investeringsprogramma van 2013. Ik zie u ja knikken, maar er is niets gezegd.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 18008 van de heer Bellot wordt schriftelijk beantwoord. Vraag nr. 18014 van de heer Van Hecke is uitgesteld.

16 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **David Geerts** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de overname van MSI Worldwide Mail door de Belgische Post" (nr. 18083)

- de heer **Georges Gilkinet** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aankoop door De Post van het merendeel van de aandelen in MSI Worldwide Mail" (nr. 18119)

16 **Questions jointes de**

- M. **David Geerts** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la reprise de MSI Worldwide Mail par la Poste belge" (n° 18083)

- M. **Georges Gilkinet** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'acquisition de la majorité de parts de La Poste dans MSI Worldwide Mail" (n° 18119)

De heer Gilkinet heeft zijn vraag nr. 18119 ingetrokken.

16.01 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, mijn vraag gaat over de overname van MSI Worldwide Mail door de Belgische Post.

Wij hebben vastgesteld dat De Post blijkbaar haar positie op de buitenlandse markt wenst te versterken. Hetgeen mij raar leek in de constructie, is dat het Amerikaanse management gedurende de komende vijf jaren wel nog autonoom de koers zou kunnen uitstippelen.

Mevrouw de minister, wat is de meerwaarde van de overname?

Met welke middelen wordt de overname betaald?

Zijn er eventueel gevolgen voor de werking van De Post in ons land?

16.02 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, De Post heeft een meerderheid verworven in de uitstaande aandelen van het Amerikaanse post- en pakketbezorgingsbedrijf MSI Worldwide Mail. Ter informatie, MSI Worldwide Mail, met hoofdzetel in Sterling, in de staat Virginia, is een bedrijf dat post en pakketten bezorgt. Het werd drieënhalf jaar geleden opgericht. De eigenaars en het leidinggevend personeel hebben ruime ervaring in de sector van de internationale post- en pakketbezorging, wat natuurlijk een interessante markt is en volgens ons ook een interessante groeimarkt. Vandaar het belang dat we eraan hechten.

Via Belgian Post International, BPI, de afdeling van De Post die instaat voor de internationale levering van post en pakketten, zal De Post als partner van MSI optreden om haar internationale activiteiten in de Verenigde Staten en de hele wereld verder uit te breiden.

Een deel van mijn antwoord is in het Frans, vanwege de samengestelde vragen.

Pour BPI ce partenariat représente une nouvelle opportunité de renforcer sa croissance future sur les marchés étrangers.

Voor BPI biedt het partnerschap de kans om haar toekomstige groei op buitenlandse markten te versterken. BPI heeft de jongste jaren heel wat ervaring en kennis opgedaan. Via deze overeenkomst zal ze haar activiteiten op de Amerikaanse markt verder uitbreiden. Bovendien zal de samenwerking BPI rechtstreeks toegang verlenen tot eindklanten in de Verenigde Staten en Canada.

MSI zal blijven werken onder de naam MSI Worldwide Mail en zal autonoom blijven functioneren. Er zullen akkoorden worden gesloten voor de activiteiten die in partnerschap met De Post zullen worden uitgevoerd.

De aankoop werd gefinancierd met eigen middelen.

Meer details kan ik daarover niet geven omdat het gaat over vertrouwelijke bedrijfsinformatie, over een activiteit van het bedrijf die zich in een zuiver commerciële sfeer afspeelt.

Er zijn geen gevolgen voor de werking van De Post in eigen land, voor de beheersovereenkomst, financiën, dotaties en dies meer.

La Poste a acquis une majorité des actions en circulation de l'entreprise américaine de livraison de courriers et paquets MSI Worldwide Mail par le biais de sa business unit Belgium Post.

16.03 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, heb ik het goed begrepen dat het filiaal autonoom blijft werken?

16.04 Minister **Inge Vervotte**: (...)

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

17 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "een tegemoetkoming in de kosten bij het missen van een vlucht door treinvertraging" (nr. 18107)**

17 **Question de M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "une intervention dans les frais supportés par les voyageurs qui ratent leur vol à la suite d'un retard de train" (n° 18107)**

17.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag gaat over de tegemoetkoming voor de kosten bij het missen van een vlucht door een treinvertraging.

In de reissector kan men een reisverzekering afsluiten, voor het geval een reis niet kan doorgaan. Bij de

NMBS wordt deze kwestie actueler door het DIABOLO-project. Wanneer iemand zijn vlucht mist omdat een trein vertraging heeft, dan wordt alleen het treinticket als dusdanig terugbetaald. Er is geen mogelijkheid voor het afsluiten van een extra verzekering en er is geen contractuele aansprakelijkheid.

Kan de contractuele aansprakelijkheid niet herbekeken worden, gelet op het feit dat in de toekomst, met de voltooiing van het DIABOLO-project, waarschijnlijk meer mensen met de trein naar de luchthaven zullen reizen?

17.02 Minister **Inge Vervotte**: Neen, de NMBS heeft niet de bedoeling een treinverzekering af te sluiten. Klanten kunnen natuurlijk wel een privéverzekering afsluiten met een maatschappij van hun keuze. In het specifieke geval dat een reiziger zijn vliegtuig mist door een treinvertraging betaalt de NMBS wel het treinbiljet terug, maar de NMBS vergoedt haar klanten niet voor bijkomende kosten zoals deze die met een treinvertraging verband houden.

De NMBS heeft alleen een vervoerscontract voor de trein en kan reizigers alleen daarvoor vergoeden. Voor eventuele vergoeding voor vervolgschade moet de klant over een reisverzekering beschikken. Het ligt niet in de intentie van de NMBS om dat soort van verzekeringen aan te bieden aan de reizigers. Wij vinden dat daarvoor andere markten bestaan die daar hoogstwaarschijnlijk meer business van kunnen maken. Gelet op de toestand van de NMBS zelf denken wij niet dat het de prioriteit is om deze verzekeringsactiviteit aan te bieden.

17.03 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, bedankt voor uw antwoord. Mij was het enkel te doen om duidelijkheid te krijgen zodat anderen op die markt operationeel kunnen worden.

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

18 **Question de M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la circulation des trains dans la nuit du 31 décembre" (n° 18118)**

18 **Vraag van de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het treinverkeer tijdens de nacht van 31 december" (nr. 18118)**

18.01 **David Lavaux** (cdH): Madame la ministre, j'en reviens au réveillon. Plusieurs initiatives ont été prises par les Régions pour assurer un service gratuit de transport en commun pendant le réveillon de la Saint-Sylvestre, notamment. Ces initiatives sont à saluer pour plusieurs raisons: elles rencontrent l'unanimité auprès de la clientèle et aussi chez les conducteurs, elles sécurisent la voie publique et rassurent les usagers. On peut sans doute affirmer que ces opérations permettent de sauver des vies en évitant des accidents. Elles sont bénéfiques pour l'environnement: d'après la STIB, rien qu'à Bruxelles, l'opération Noctambus a permis de diminuer les émissions de CO₂ de 24 tonnes, pour la seule nuit du 31 décembre. Enfin, l'image des sociétés qui proposent ces services en sort renforcée.

Pourquoi dès lors, au vu de tous ces arguments, la SNCB ne participe-t-elle pas à ces opérations? Il y a bien sûr un prix à cela, une telle initiative serait coûteuse. Mais ne serait-il pas envisageable de maintenir la circulation sur certaines lignes, fût-ce de manière payante, lors de certaines nuits particulièrement festives comme le réveillon de nouvel an? Notons qu'en France, tous les réseaux de transport en commun, rail compris, proposent un horaire élargi à l'occasion des fêtes de fin d'année.

18.02 **Inge Vervotte**, ministre: Monsieur Lavaux, la mission de la SNCB est très différente de celle des opérateurs de transport public européen et régional. La SNCB transporte essentiellement des volumes importants de voyageurs sur de longues distances entre les villes et non à l'intérieur de celles-ci. La fréquentation des trains entre 22 h et 6 h représente un très faible pourcentage de la clientèle totale de la SNCB.

Cette fréquentation est encore plus réduite en période de fête. Étant donné que les trains circulant tôt le matin et tard le soir sont très faiblement occupés, on assiste à une très faible couverture des coûts par les recettes.

La mise en circulation de trains supplémentaires le soir du réveillon nécessiterait des moyens financiers dont la SNCB ne dispose pas pour l'instant. Les moyens financiers disponibles sont limités et doivent, en priorité, être affectés au transport des flux de voyageurs les plus importants.

Par le passé, nous avons déjà discuté dans cette commission de la mise en place d'un service de nuit et conclu que cela engendrerait un bilan financier trop négatif. Même la mise en place de trains sur quelques lignes engendrerait des coûts supplémentaires très importants. En 2009, le Groupe SNCB a effectué des calculs selon lesquels la présence de 100 clients par train conférerait un pourcentage de couverture des coûts de seulement 1,45 %.

Pour certains événements spécifiques, un plan de mobilité particulier (contrat commercial "tiers-payant") peut être convenu en collaboration avec les organisateurs de l'événement, qui contribuent dès lors à assurer la couverture des coûts. Cela pourrait être le cas lors du réveillon. Le principe veut que, en dehors de l'amplitude normale de desserte, c'est-à-dire après le dernier train prévu en soirée et avant le premier train prévu le lendemain matin, la circulation éventuelle de trains supplémentaires ne peut s'effectuer que moyennant une couverture des coûts à 100 %.

Samenvattend, het is de moeite waard om dit te bestuderen. Dat vond ik al van bij de aanvang en dat heb ik trouwens ook gezegd toen ik pas minister was. Ik heb daartoe toen opdracht gegeven, omdat ik vanuit mobiliteitsvisie weet dat dit vaak als interessant wordt beschouwd. Tot op een bepaald punt uiteraard en voor bepaalde assen, wordt de vraag vaak gesteld of dat niet kan worden gefavoriseerd. Men heeft mij daarover grondige studies voorgelegd.

Men moet de zaken natuurlijk rendabel houden. Dat is niet onbelangrijk, want u weet dat een van de opdrachten die ik heb gegeven aan de NMBS erin bestaat naar financiële gezondheid te streven. Ik hoor aldus telkenmale dat de overheid moeilijk kan vragen om activiteiten te ontplooiën die niet rendabel zijn. Dat betekent uiteraard dat op dat moment de NMBS naar ons zal komen om te vragen of de regering bereid is om daarvoor in extra middelen te voorzien. Als de wens bestaat, moet worden nagegaan of deze regering, bovenop de dotaties en de investeringsbudgetten die niet min zijn voor de NMBS-groep, in extra middelen zou kunnen voorzien.

De studie toont aan dat men per trein minstens 350 reizigers zou moeten hebben om naar een break-even te gaan. Dat gaat natuurlijk over serieuze aantallen. De voorbije periode blijkt men totaal niet te komen aan dat aantal reizigers.

Het idee is interessant naar de toekomst toe, maar nu is het niet onze prioriteit. Wij zitten in een budgettaire moeilijke situatie. Het zijn tijden waarin keuzes noodzakelijk zijn. Tegelijk is er de uitdaging om de NMBS-groep financieel gezond te maken. Wij kunnen moeilijk aantonen dat het nodige aantal reizigers zal worden gehaald. Dat neemt echter niet weg dat wij speciale initiatieven blijven onderzoeken, en dat wij rond bepaalde acties contracten kunnen sluiten.

18.03 David Lavaux (cdH): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse très complète. Certes, il faut veiller à une certaine rentabilité des lignes et on ne peut donc faire circuler des trains avec trop peu de passagers à bord. Toutefois, je pense que la SNCB doit être attentive à la mise en place de certaines opérations et de certains trains spéciaux pour des jours de fête particuliers. Même si ces opérations ne sont pas rentables, l'objectif de publicité et l'opportunité d'attirer de nouveaux voyageurs ne doivent pas être négligés.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

19 Question de M. Ronny Balcaen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les débordements en gare de Tournai la nuit du nouvel an" (n° 18125)

19 Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de baldadigheden in het station van Doornik tijdens oudejaarsnacht" (nr. 18125)

19.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, madame la ministre, de nombreux voyageurs empruntent les trains les nuits de réveillon, notamment les jeunes qui fréquentent les discothèques aux alentours de Tournai.

Le 1^{er} janvier dernier au petit matin, la gare de Tournai a été le théâtre de débordements et de vandalisme. Cette situation était à prévoir puisqu'elle s'était déjà produite. Alors que l'on savait que nombre de "fêtards" allaient converger vers la gare après le réveillon, seuls les deux agents de sécurité habituellement prévus

avaient été affectés. Des renforts avaient pourtant été demandés à l'avance.

Évidemment, je me réjouis que les citoyens, et en particulier les jeunes, utilisent les transports en commun plutôt que la voiture pour se rendre sur les lieux de fête et de divertissement. Pouvoir disposer d'un tel service est d'ailleurs une revendication légitime. Soulignons que la grande majorité de ces jeunes emprunte d'ailleurs ces transports sans créer de problème.

Il n'en reste pas moins vrai que certaines situations difficiles se répètent. À Tournai, les agents Securail ont vraiment l'impression d'être oubliés alors qu'ils sont confrontés à des problèmes tous les week-ends étant donné la proximité de nombreuses boîtes de nuit. Ainsi, lors du dernier week-end du mois d'août, quatre personnes ont été interpellées pour des dégradations commises également à Tournai. Entre Enghien et Mouscron, à peine huit agents se répartissent ce travail de sécurité, ce qui apparaît assez dérisoire pour assurer une réelle efficacité sur le terrain. Selon les acteurs de terrain, la situation semble s'être par ailleurs nettement dégradée depuis le transfert de la police des chemins de fer à Mons, voilà quelques années.

La présence de personnel en suffisance dans les gares, et pas seulement des agents de sécurité, est un problème que nous avons déjà abordé à plusieurs reprises. La présence des caméras de surveillance ne semble pas avoir eu l'effet dissuasif escompté dans le cas qui nous occupe. Je rappelle que la SNCB a installé la 2 000^e du genre en gare de Tournai en novembre dernier.

Madame la ministre, pourquoi les renforts demandés à l'avance par la gare de Tournai à l'occasion du nouvel an n'ont-ils pas été envoyés, alors que les difficultés étaient prévisibles?

La SNCB affirme que les effectifs en matière de personnel de sécurité sont passés de 158 à 518 entre 2008 et 2009. Confirmez-vous ces chiffres? Comment est calculé le nombre d'agents de sécurité nécessaire pour chaque gare ou zone?

Enfin, le transfert de la police des chemins de fer à Mons semble rendre impossible l'intervention de cette police dans des gares éloignées? Comment comptez-vous remédier à la situation?

19.02 Inge Vervotte, ministre: Le *District security manager* en charge de la sécurité en gare de Tournai a réalisé une analyse des risques sur la base des informations en sa possession et des incidents qui s'étaient produits les années précédentes. Le résultat de cette analyse ne justifiait pas la prise de mesures exceptionnelles. Le dispositif classique de sécurité a donc été conservé, à savoir une permanence de Securail en gare entre 6 h et 22 h.

En dehors de ces heures, des rondes virtuelles effectuées au moyen de caméras de surveillance étaient également planifiées. Tout incident constaté devait être communiqué sans délai au Centre de communication et d'information (CIC) du Hainaut.

L'effectif de Securail est passé de 158 à 518 agents, entre autres grâce à la dotation supplémentaire pour la sécurité de 10 millions d'euros depuis 2008. L'affectation des agents de sécurité dans les zones et les districts a été réalisée sur la base d'une analyse des risques tenant compte des phénomènes locaux et propres à l'environnement ferroviaire.

La localisation des postes de la police des chemins de fer relève de la compétence de la police fédérale. Le *Corporate security service* mène de son côté une politique de collaboration avec les zones de police locales et les CIC en vue de garantir notamment les interventions dans les gares éloignées des postes de la police des chemins de fer.

19.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse qui ne me convainc qu'à moitié.

Vous m'apprenez qu'une analyse des risques a été effectuée et que la situation ne semblait pas nécessiter de personnel supplémentaire. Les faits montrent que ce n'est pas le cas. Il faut dès lors faire appel à la police locale, ce qui en soi n'est pas un problème mais la coordination ne fonctionne pas suffisamment aujourd'hui.

Par ailleurs, puisqu'il y a des agents de sécurité à la SNCB, peut-être serait-il intéressant de les affecter là où c'est nécessaire. Il me semble tout de même que la gare de Tournai se situe à un emplacement

stratégique, entre Lille et Charleroi, et à proximité de toute une série de boîtes de nuit. Les incidents ne sont pas systématiques mais ils se produisent régulièrement et démontrent la nécessité d'avoir une présence humaine plus importante là où les caméras de surveillance n'ont pas d'impact véritable.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

20 Questions jointes de

- M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la reconstruction de la gare de Bruxelles-Midi" (n° 18129)

- M. Roel Deseyn à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la rénovation des quais dédiés au trafic intérieur à la gare de Bruxelles-Midi" (n° 18151)

20 Samengevoegde vragen van

- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de renovatie van het station Brussel-Zuid" (nr. 18129)

- de heer Roel Deseyn aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de vernieuwing van de binnenlandse perrons in het station Brussel-Zuid" (nr. 18151)

Le **président**: M. Deseyn transforme sa question orale en question écrite.

20.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, la construction de la quatrième Gare du Midi a débuté dans les années '90, la gare actuelle modernisée, pour intégrer le terminal bruxellois des lignes de trains à grande vitesse et pour répondre aux nouvelles formes de fréquentation ferroviaire. Un nouveau projet de reprise de la gare dans le cadre du grand dessein d'un architecte de renom, Jean Nouvel, a pour but de redonner à la principale gare de Belgique le lustre correspondant à sa fonction et à sa place dans la capitale belge et européenne.

Le projet de l'architecte français ne se limitera pas aux bâtiments de l'avenue Fonsny: un toit couvrira les quais. Les travaux de réaménagement de la gare sont postposés pour les intégrer dans les contrats de quartier. Jean Nouvel, l'auteur de la tour Agbar de Barcelone, du Musée du quai Branly, musée des Arts premiers à Paris ou encore du futur écrin du Louvre à Abou Dhabi, posera-t-il un geste architectural de nature à modifier le paysage bruxellois?

Une information circule au sujet de la rénovation de la vingtaine de quais et d'accès aux trains qui devait débuter incessamment et qui serait reportée au motif que le plan d'aménagement du quartier, actuellement en discussion entre la SNCB Holding qui gère les gares, Euro Immo Star, sa filiale bruxelloise de développement immobilier et la Région de Bruxelles-Capitale, prévoit que lesdits quais seront entièrement recouverts. Le projet de l'architecte français qui a reçu carte blanche des commanditaires ne se limiterait donc pas au seul versant Fonsny et embrasserait l'ensemble de la gare, semble-t-il, pour en faire un signal urbanistique fort, ce que les Bruxellois semblent appeler de leurs vœux, sans doute à l'instar des Liégeois.

Madame la ministre, une approche plus mesurée des coûts de réalisation a-t-elle été prévue? À ce sujet, nous avons également quelques craintes à propos de Mons. Les clients de la SNCB comprendraient mal que la modernisation du matériel roulant et le développement des parkings à disposition des navetteurs fassent les frais d'une opération de prestige, si bien fondée qu'elle soit.

Par ailleurs, si la couverture et la réhabilitation des quais tombent sous le sens pour la plupart d'entre eux, elles seraient quelque peu choquantes, en revanche, pour les quais des terminaux TGV et Eurostar, réalisés dans les années '90 et déjà couverts. Comment le projet de Jean Nouvel prendra-t-il en compte la situation existante, et surtout la plus récente?

Enfin, tous les avis ne sont pas unanimes pour ce qui est de l'intégration de la gare de Liège-Guillemins dans la trame urbaine. Qu'est-il prévu pour intégrer cette nouvelle gare comme élément structurant du quartier, de lien entre Saint-Gilles et le centre-ville, de mixité?

20.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur Flahaux, depuis deux ans, la SNCB Holding et la Région de Bruxelles-Capitale se concertent activement afin de pouvoir réaliser de commun accord les objectifs repris dans le Plan de développement international de la Région, d'une part, et d'améliorer sensiblement les problèmes d'intermodalité de la circulation dans le quartier et l'intégration de la gare dans le tissu urbain, d'autre part.

L'étude de base a été confiée aux sociétés Eurostation et Euro Immo Star. Plusieurs experts en urbanisme et en mobilité ont été invités à participer à cette étude. L'architecte Jean Nouvel en a finalement présenté une expression architecturale d'envergure.

L'étude de faisabilité aura comme objet l'analyse des aspects financiers d'une telle opération ainsi que l'impact sur l'état actuel de la gare. Ainsi, les travaux sur les quais de Bruxelles-Midi n'ont pas commencé afin de prendre en compte ce projet qui, d'après Infrabel, aura un impact sur tous les quais et ne sera pas compatible avec le projet actuel de couverture.

Puisque le coût n'est pas encore connu, aucun budget d'investissement n'est repris dans le plan d'investissement à ce sujet, à part les budgets prévus par Infrabel pour la couverture et la modernisation des quais.

Het is zeer belangrijk om een onderscheid te maken tussen enerzijds de ambitieuze plannen met betrekking tot de stadsontwikkeling waar het budget van Infrabel, de NMBS en de NMBS Holding niets mee te maken hebben, en anderzijds de noodzakelijke modernisering die eventueel aan de werken kan worden gekoppeld.

Wij volgen dit dossier nauwgezet op. Er zijn momenteel nog geen beslissingen genomen over het investeringsplan van Infrabel. Wanneer er duidelijkheid over het geheel van het project is, zal in de gepaste organen worden beslist over de fasering en het al dan niet opnemen van de investeringswerken in het volgende investeringsbudget, want het huidige investeringsbudget is reeds goedgekeurd.

20.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, je vous remercie. Votre réponse me rassure particulièrement au nom de la multitude de gares moyennes qui, elles aussi, ont besoin d'être réaménagées. Je me dis que l'urgence n'est pas encore fondée et bien des discussions auront encore lieu pour la gare de Bruxelles-Midi.

Par ailleurs, comme nous l'avons vu pour les questions relatives au matériel roulant, des priorités existent, surtout grâce au succès phénoménal et inattendu ces dernières années de la SNCB; c'est tant mieux d'ailleurs.

Votre réponse me satisfait. Nous aurons l'occasion d'y revenir dans quelques mois ou quelques années.

Le **président**: À voir la gare d'Anvers, je ne puis que vous rassurer.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

21 Questions jointes de

- **M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le manque d'abris contre le froid, en gare de Braine-le-Comte" (n° 18130)**

- **M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la réalisation du parking navetteurs par la SNCB derrière les voies de la gare de Braine-le-Comte" (n° 18131)**

21 Samengevoegde vragen van

- **de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het gebrek aan schuilgelegenheid tegen de koude in het station van 's Gravenbrakel" (nr. 18130)**

- **de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aanleg door de NMBS van een pendelparking aan de achterkant van het station van 's Gravenbrakel" (nr. 18131)**

21.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, voici déjà plusieurs mois, j'ai eu l'occasion de vous interroger ainsi que votre prédécesseur au sujet des travaux de la salle des pas perdus en gare de Braine-le-Comte, qui accusaient un sérieux retard sur l'échéancier.

La SNCB a décidé de conserver, pendant quelques mois supplémentaires, le plein usage de cette salle pour y loger, pendant les travaux de réfection de leurs locaux, les bureaux des employés de la compagnie. La fin de cette réfection n'ayant pas de date butoir, je me suis inquiété en son temps, soit en août 2009, auprès de votre prédécesseur, des mesures envisagées pour compenser le manque d'abris par temps froid. Et

d'évoquer alors la mise en place de portakabines, à l'image de ce qui se fait déjà à Enghien.

Il m'a été répondu par M. Vanackere que cette demande pertinente serait appuyée auprès des décisionnaires de la SNCB. Il semblerait que votre prédécesseur n'ait pas parlé assez fort pour voir la situation trouver une issue heureuse.

Le jour de la rédaction de ma question, nous étions en janvier, en pleine période de froid, avec des températures diurnes inférieures à zéro et toujours aucune salle des pas perdus en partie accessible, comme envisagé lors de ma précédente question, et toujours pas de portakabines sur les quais ou devant la gare. Cela alors même que la SNCB fermant des gares qui en sont pourvues, comme Bressoux près de Liège, en a à sa disposition.

Je comprends bien que la SNCB ait à faire face à de nombreux défis quotidiens. Mais n'est-ce pas son rôle de s'y préparer efficacement, en mobilisant en temps et heures les moyens financiers, matériels et humains adéquats pour répondre au mieux aux besoins des usagers?

J'ai appris que la gare de Bruxelles, après celles de Liège et Anvers, allait faire l'objet d'une réhabilitation audacieuse. Si j'applaudis des deux mains à la volonté de la SNCB de contribuer à conférer à la Belgique une image moderne, je me demande quand même s'il ne serait pas judicieux, au préalable, de remettre les trains sur les rails, en termes de qualité des infrastructures et de respect des horaires.

Les statistiques de la SNCB ne tiennent toujours compte que d'une partie des informations tout en ne distinguant pas les conséquences issues d'un retard en heure creuse et en heure de pointe. Et les retards s'accroissent et durent plus longtemps.

Madame la ministre, je sais que vous comptez faire de la SNCB une société efficace et au service de ses usagers. Comment comptez-vous l'inciter à modifier son approche en faveur d'un plus grand respect des besoins et du confort des passagers? Quand pouvons-nous espérer obtenir une réponse concrète relative aux abris contre le froid persistant qui règne actuellement? Cette demande est d'autant plus justifiée que de nombreux trains accumulent des retards en cette période hivernale, obligeant les navetteurs à attendre longuement sur des quais dépourvus d'abris où ils pourraient se réchauffer.

J'ajoute un élément qui ne figure pas dans ma question: ne peut-on envisager, en l'absence de portakabines, de mettre à disposition, en quai n° 1, une automotrice ou une micheline, en vue d'y accueillir les voyageurs? Il serait peut-être plus difficile pour une personne âgée ou handicapée de monter dans ce train puis d'en descendre, mais au moins cette initiative constituerait un palliatif.

21.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le député, je vous confirme que, selon moi, le client doit se trouver au centre des préoccupations du groupe SNCB. À cet effet, j'accorde beaucoup d'attention à la ponctualité, au confort des voyageurs et aux investissements dans les gares pour les rendre plus accessibles et accueillantes.

Les voyageurs ont le droit de s'abriter quand ils attendent leur train. Je regrette que la SNCB Holding n'ait pas donné suite à la demande de M. Vanackere de remettre temporairement une partie de la salle des pas perdus à la disposition des voyageurs.

La SNCB Holding confirme à nouveau qu'il avait été prévu que la gare provisoire d'Enghien fût déplacée à Braine-le-Comte pour la fin décembre ou le début janvier lorsque la rénovation aurait été achevée. Malheureusement, les travaux ont pris du retard, si bien que le transfert des containers ne sera possible qu'à partir de la fin du mois de février.

Ils regrettent ce contre-temps. J'insisterai à nouveau auprès de la SNCB Holding pour trouver une solution le plus rapidement possible.

La SNCB Holding a obtenu le permis d'urbanisme relatif à la construction d'un centre logistique et d'infrastructure et de son accès depuis la voirie côté Écaussinnes. Elle débutera en février (...)

21.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, ceci est la réponse à ma deuxième question que je n'ai pas encore eu l'occasion de poser. Il est vrai que mes questions étaient jointes.

J'en viens donc à ma deuxième question. Ensuite, je réagirai sur l'ensemble de vos réponses.

Madame la ministre, lors du dépôt de cette question le 5 janvier dernier, je profitais de la nouvelle année pour vous présenter mes meilleurs vœux!

Cette question concerne la réalisation du parking navetteurs derrière les voies, parking prévu par la SNCB mais non encore mis sur les rails, si l'on peut dire! En effet, la gare de Braine-le-Comte rencontre beaucoup de succès puisqu'elle attire des gens de Rebecq, Ittre, Écaussinnes, Soignies, La Louvière, Le Roeulx et Braine-le-Comte. Elle est extrêmement bien desservie, et je vous en remercie.

Par contre, cet attrait est problématique pour la ville qui est complètement engorgée. Les responsables de la ville dont je fais partie, en tant que bourgmestre, ont dès lors décidé de créer un système de zones bleues contrôlées, ce qui pose problème aux navetteurs. La ville loue déjà deux parkings à la SNCB à hauteur de 9 000 euros par an. Trois nouveaux parkings ont également été aménagés et nous comptons encore en aménager trois autres que nous mettrons gratuitement à la disposition des navetteurs. Cela reste néanmoins insuffisant!

Des réserves avaient été émises par la SNCB Holding pour la création du parking derrière les voies, réserves en matière de faisabilité mais aussi de coûts. Nos derniers échanges avec la SNCB nous avaient pourtant permis d'espérer une évolution positive en la matière, la SNCB s'engageant à réaliser un parking de 400 places. Nous aurions préféré qu'il en compte 1 200, comme l'indique notre plan communal de mobilité agréé par la Région wallonne, mais la SNCB a argué des contraintes financières pour ne pas aller au bout de ce que notre centre-ville de Braine-le-Comte nécessite en matière de stationnement pour les navetteurs.

La discussion a donc pris un caractère essentiellement technique, en ce qui concerne le raccordement du parking et du projet de nouveau centre logistique de la SNCB pour lequel, comme vous l'avez évoqué, un permis d'urbanisme vient d'être attribué à la SNCB par l'Urbanisme de la Région wallonne après de multiples négociations auxquelles nous avons participé en date du 9 décembre 2009.

Ce problème d'accès au nouveau bâtiment logistique et à son parking ayant été réglé, plus rien ne s'oppose à ce que la SNCB introduise enfin sa demande de permis d'urbanisme pour le parking navetteurs de 400 places ainsi que pour la prolongation du tunnel sous-voies piétonnier, qui s'arrête actuellement à la voie 9.

Madame la ministre, la réforme des horaires de train a modifié l'accessibilité des voyageurs, amenant de nombreux navetteurs de toute la région à 20 km autour de Braine-le-Comte à venir gonfler le nombre de passagers en gare de Braine-le-Comte - alors que nous avons déjà une croissance de 250 habitants par an -, et donc de voitures en stationnement.

Pouvez-vous m'informer de l'état d'avancement de ce dossier, de ce qui peut encore poser problème, ainsi que des solutions envisagées par la SNCB pour les résoudre? Pouvez-vous nous indiquer à quelle date les travaux sont prévus et à quelle date ce très important aménagement se fera?

Ce parking conditionne toute la politique de stationnement de la ville, à l'endroit des navetteurs brainois et non brainois, comme des habitants des quartiers densément peuplés environnant notre gare située en zone urbaine, ce qui constitue un avantage mais aussi une difficulté.

21.04 Inge Vervotte, ministre: La SNCB Holding a reçu le permis d'urbanisme relatif à la construction d'un centre logistique et infrastructure et de son accès depuis la voirie côté Ecaussinnes. Les travaux débuteront en février 2010.

En ce qui concerne la réalisation d'un parking pour voitures de 400 places attenant à ce centre, des pourparlers sont en cours avec la division Aménagement et Urbanisme et la DG des routes de Wallonie afin de créer un accès routier pour ce parking depuis la voirie côté Ronquières. Par ailleurs, afin de donner un accès aux quais depuis ce parking côté voies accessoires, le couloir sous-voies sera prolongé sous les voies accessoires. Vu le contexte financier, ces aménagements ne sont pas prévus avant 2013.

21.05 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, j'avoue que vous nous donnez un coup de massue avec cette réponse: 2013, c'est abominable! Nous investissons déjà plus de 100 000 euros en aménageant le nouveau parking, alors que ce n'est pas à nous de le faire.

Si vous pensez ne pas faire ces travaux avant 2013, nous serions d'accord d'aménager des parkings à l'arrière. Dans ce cas, pourriez-vous phaser les travaux et accélérer la prolongation du tunnel sous-voies au-delà de la voie 9? Nous pourrions nous partager le fardeau, si j'ose dire.

Je veux bien m'occuper des accès et des parkings et vous prenez en charge la prolongation du tunnel sous-voies. Je veux bien m'occuper du tunnel sous-voies également, mais si je commence des travaux en dessous de vos voies, vous ne serez pas contente; de plus, je n'ai pas les possibilités techniques de le faire. Cette proposition permettrait d'anticiper un peu et chacun pourrait s'y retrouver, si je puis dire.

Vous y réfléchissez?

21.06 Inge Vervotte, ministre: C'est une solution que vous devez négocier en particulier avec Infrabel et la SNCB Holding.

21.07 Jean-Jacques Flahaux (MR): Oui, bien sûr. Je vais leur écrire.

21.08 Inge Vervotte, ministre: Vous pouvez me mentionner en copie conforme.

21.09 Jean-Jacques Flahaux (MR): D'accord, madame la ministre, je ferai cela. Je vous remercie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

22 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de financiële resultaten van de NMBS" (nr. 18170)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de financiële resultaten van de NMBS-groep" (nr. 18177)
- de heer Patrick De Groote aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de financiële situatie van de NMBS-groep" (nr. 18210)
- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de financiële toestand van de NMBS" (nr. 18274)
- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de financiële situatie bij de NMBS" (nr. 18338)
- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de financiële resultaten van de NMBS" (nr. 18441)

22 Questions jointes de

- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les résultats financiers de la SNCB" (n° 18170)
- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les résultats financiers du groupe SNCB" (n° 18177)
- M. Patrick De Groote à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la situation financière du groupe SNCB" (n° 18210)
- M. Ronny Balcaen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la situation financière de la SNCB" (n° 18274)
- M. Jan Mortelmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la situation financière de la SNCB" (n° 18338)
- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les résultats financiers de la SNCB" (n° 18441)

22.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik stel voor dat ik mijn twee vragen samen stel. Het zijn eigenlijk vrij korte vragen.

Wij stellen vast dat het operationele verlies op een bepaald moment 258,8 miljoen euro bedroeg. In de begrotingscijfers die ik nog eens ter hand heb genomen, stond er een winst van 49,7 miljoen euro. Wij hebben in 2009 kunnen vaststellen dat het financiële resultaat met de maand slechter werd.

Het verlies van de NMBS heeft natuurlijk een impact op de meerjarenrekening van de holding. Is het cijfer van 258,8 miljoen euro een definitief cijfer? Welke factoren hebben hiertoe geleid? Was het ondernemingsplan wel realistisch genoeg want volgens de cijfers waarover ik begin januari beschikte, gaat

het toch over een bedrag van zowat 300 miljoen euro? Wat zijn de vijf belangrijkste punten omtrent de begrote cijfers van het ondernemingsplan en de effectieve financiële resultaten? Welke gevolgen zijn er voor de meerjarenplanning van de holding?

22.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, het is wellicht nog wat te vroeg om al te spreken over definitieve, officiële financiële resultaten voor 2009, maar een aantal informaties doet ons toch het ergste vermoeden. De oorzaken met betrekking tot de financiële resultaten zijn duidelijk. We hebben het daarstraks al gehad over de goederendivisie met betrekking tot B-Cargo.

Ondanks de sterk gestegen reizigersaantallen van de afgelopen jaren zou ook het reizigersvervoer in het rood eindigen. De NMBS verwijst naar de verhoogde personeelskosten en de gestegen elektriciteitsprijs als voornaamste oorzaken. Bovendien moet de NMBS meer betalen aan de holding en aan Infrabel omwille van de reizigersgroei waardoor zij kampt met een negatief resultaat. Het is volgens mij een kromme redenering om slechtere resultaten aan de reizigersgroei te wijten. Ik hoop dat wij dit kunnen doorprikken.

Waar men van de gestegen elektriciteitsprijs nog kan zeggen dat dit een onvoorziene negatieve factor is, had men de evolutie van de personeelskosten en de kosten verbonden aan die reizigersgroei toch kunnen verwachten of min of meer correct inschatten. Het is dan ook de vraag hoe verantwoord kan worden dat in plaats van de budgetteerde operationele winst van 49,7 miljoen euro voor de groep een verlies wordt verwacht van 258,8 miljoen euro? In 2008 gebeurde hetzelfde. Toen was er eveneens een operationele winst voorspeld van 26,3 miljoen euro terwijl een verlies werd gerealiseerd van 108 miljoen euro.

De cijfers voor 2009 zouden nog slechter uitdraaien. De gebudgetteerde winst wordt alsmaar hoger ingeschat, terwijl de resultaten blijkbaar slechter worden.

In de marge daarvan, in het licht van die resultaten lijkt het ook een beetje vreemd dat de NMBS een participatie neemt van 24 % in Cambio. Ik vind dat beiden perfect samengaan. Een goede samenwerking tussen de NMBS en Cambio kunnen we alleen maar toejuichen. Effectief mede-eigenaar worden, gelet op de budgettaire situatie, roept echter toch een aantal vragen op.

Mevrouw de minister, vandaar heb ik volgende vragen.

Ten eerste, hoe kan het dat, ondanks de sterke reizigersgroei, ook het reizigersvervoer verlieslatend zou zijn in 2009, naast het goederenvervoer?

Ten tweede, waarom kon daarop niet geanticipeerd worden?

Kunnen er verantwoordelijkheden aangeduid worden?

Betekent dit dat het reizigersvervoer zoals het nu georganiseerd is, aangepast zal moeten worden, aangezien de financiële resultaten telkens negatief dreigen uit te vallen?

Ten vijfde, welke initiatieven zullen er worden genomen om de slechte resultaten van de NMBS-Reizigers en de NMBS Holding om te buigen?

Tot slot, in verband met het initiatief ten aanzien van Cambio, is participatie wel de beste oplossing om tot een goede samenwerking te komen? Was er daartoe wel financiële ruimte?

22.03 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, dat de financiële situatie van de NMBS allesbehalve rooskleurig is, weten we al een tijdje. Aanvankelijk werd gesteld dat het zo bergaf ging dat de Belgische Spoorwegen afstevenden op een netto verlies van ruim 258 miljoen euro. Dat is meer dan een verdubbeling van het jaar ervoor, terwijl er toch een overschot van 49,7 miljoen ingeschreven was.

Niet alleen B-Cargo droeg bij tot het verlies, maar ook het reizigersvervoer.

Onlangs las ik in de pers dat de raad van bestuur van de NMBS beslist heeft om een verlies van 158 miljoen euro in te schrijven in de begroting van 2010. Dat is beter dan de vermoedelijke 258 miljoen van 2009, maar toch minder goed dan het verlies van 108 miljoen in 2008.

Mevrouw de minister, ik heb de volgende vragen.

Ten eerste, wat is de reden van de vreemde paradox: hoe meer klanten, des te meer verlies voor de NMBS?

Ten tweede, tijdens de bespreking van de begroting en de beleidsnota hebt u gesteld dat de begrotingsmaatregelen van 2008 de geconsolideerde schuld negatief hebben beïnvloed. Kunt u daarbij enige toelichting geven?

Ten derde, gelijktijdig hebt u ook gesteld dat de regering een bijdrage zal moeten leveren en dat de kosten-batenanalyse opnieuw zal moeten worden overwogen. Kunt u ook daarbij enige toelichting geven?

22.04 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je ne reprendrai pas les chiffres qui ont déjà été cités par mes collègues, qu'il s'agisse des déficits pour 2008 et 2009 ou de la prévision budgétaire de moins 158 millions pour 2010.

Ces chiffres vous ont été communiqués via un courrier des dirigeants de la SNCB Holding, que vous avez reçu le 17 décembre dernier. Dans ce courrier, les dirigeants des chemins de fer imputaient ces résultats à la situation de B-Cargo, mais aussi aux pertes de la mission de service public "voyageurs".

À propos de cette dernière, les auteurs de la lettre disent que, hormis l'augmentation du coût de l'électricité, les raisons des pertes ne peuvent être cernées avec précision. Nous sommes donc dans une situation paradoxale, suivant laquelle le nombre de voyageurs ne fait qu'augmenter, mais où les résultats financiers se dégradent.

La présidente du conseil d'administration de la SNCB pose à sa manière la question dans *Le Soir* du 16 décembre dernier: "On est dans la situation du paradoxe de la croissance: si on augmente trop le nombre de voyageurs, on plonge dans le rouge parce que les recettes n'augmentent pas proportionnellement aux coûts supplémentaires (personnel d'accompagnement, matériel, traction ...). Il faut avoir une réflexion à ce sujet, car notre ambition reste de transporter plus de voyageurs, dans de meilleures conditions."

Quoi qu'il en soit, ces résultats ne feront que peser sur l'endettement du groupe. De plus, la filialisation des activités de B-Cargo, si elle apporte une solution de court terme, risque aussi de peser lourd dans l'endettement du groupe. C'est sans doute la raison pour laquelle cette lettre vous est adressée quelques jours après que le conseil d'administration du Groupe se soit prononcé difficilement en faveur de l'accord de filialisation de B-Cargo.

Madame la ministre, confirmez-vous les chiffres dévoilés par la presse concernant la situation financière de la SNCB? Comment analysez-vous cette situation, notamment au regard du nombre de voyageurs en hausse? Envisagez-vous une adaptation du contrat de gestion pour rencontrer la situation très délicate dont les responsables du Groupe vous ont fait part? Sinon, quelles sont les autres pistes envisagées?

22.05 Jan Mortelmans (VB): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, dat iedereen het erover eens is dat 2009 een rotjaar was bij de NMBS, op het vlak van de financiële resultaten, maar ook op het vlak van de stiptheid, is op zich al een hoopvol teken voor de toekomst. Als we het daarover eens zijn, kunnen we beginnen remediëren.

U hebt zelf een vijftal prioriteiten naar voren geschoven: het financieel gezond maken van de Groep, het goederenvervoer, de stiptheid, de structuur en de samenwerking tussen de bedrijven van de NMBS en het op peil houden van de spoorweginvesteringen. Het zijn prioriteiten, die zeker wat het financiële aspect betreft, om meer uitleg vragen.

Mevrouw de minister, hoe zal het rotjaar 2009 worden opgevolgd door een zeer goed jaar 2010?

22.06 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, ik zal straks verder ingaan op de cijfers, maar ik wil eerst een persoonlijke reflectie maken.

Ik vind het heel belangrijk dat we in dit debat alles goed analyseren en niet te snel tot conclusies komen. Zo concludeert men dat de inkomsten toch moeten stijgen als het aantal reizigers stijgt. Dat betekent inderdaad dat de inkomsten stijgen, maar het is ook mogelijk dat de uitgaven stijgen, met name voor extra materieel of extra rijpaden. Straks kom ik terug op de vergoeding voor de rijpaden.

Ik begrijp de NMBS, als ze dat aan mij communiceert. Wij voeren een beleid inzake tarifiering, dat we heel sterk reguleren. We bepalen in de beheersovereenkomst heel duidelijk hoeveel de prijzen kunnen stijgen. Er is in de beheersovereenkomst bijvoorbeeld ook een koppeling gemaakt aan de stiptheid. We moeten dus een goede analyse maken van de inkomsten, waarvan een gedeelte is gebaseerd op dotaties en een ander deel op de tarifiering, maar daarnaast moeten we ook kijken naar de parameters van de kosten, waarvan het grootste gedeelte naar personeel gaat. Het is natuurlijk niet evident om in een statutaire omgeving daaraan te gaan remediëren. Dat moet ik hier in de commissie niet vertellen. Daarnaast zijn er de rijpaden, waarvan de kosten worden onderschat. Als men meer reizigers heeft, moet men meer rijpaden kopen, waardoor de kosten stijgen. Tegelijkertijd zijn er de energiekosten en de factuur voor de sociale onderhandelingen met betrekking tot het personeel. Net zoals andere bedrijven is ook de NMBS geconfronteerd geweest met een indexering, die men drie keer heeft moeten toepassen, wat een enorme kostprijs heeft, gelet op het aantal personeelsleden.

Het is heel belangrijk voor de analyse dat we kijken naar de resultaten van de andere twee, de Holding en Infrabel, omdat er wederzijdse effecten zijn. Ik heb daarnet verwezen naar de kostprijs van de rijpaden; dat zijn uitgaven van de NMBS, maar inkomsten voor Infrabel. Daarom vind ik het heel belangrijk dat we voor de financiële toestand van de NMBS-groep, naar de inkomsten en uitgaven van de NMBS kijken, naar de inkomsten en uitgaven van de Holding en naar de inkomsten en uitgaven van Infrabel.

Als wij een analyse maken, dan zou het fout zijn om alleen naar de NMBS te kijken, omdat het evident is dat uitgaven voor de NMBS soms inkomsten zijn voor Infrabel en andersom.

Wat de resultaten betreft, het is inderdaad zo dat de NMBS een verlies zal lijden. De Holding en Infrabel sluiten wel af met een positief ebitda. Vandaar vind ik het belangrijk om met al deze aspecten rekening te houden. Voor de Holding gaat het over een bedrag van 111 miljoen euro en voor Infrabel over 43 miljoen euro. De NMBS heeft een operationeel verlies, ebitda, van 258,8 miljoen euro, tegenover een negatief saldo van 108,1 miljoen euro in 2008. Het aandeel van het reizigersvervoer in dit verlies was in 2008 52,7 miljoen euro en in 2009 127,3 miljoen euro. De sector cargo is in de vooruitzichten 2009 goed voor een verlies van 138,1 miljoen euro, tegenover een negatief saldo van 83,7 miljoen euro in 2008.

De oorzaken voor het verlies van cargo zijn welbekend: de ineensstorting – niet alleen de NMBS, maar ook andere ondernemingen werden daarmee geconfronteerd – van de staalmarkt, de operationele en structurele problemen die het gevolg zijn van de toenemende liberalisering en de crisis, die hard heeft toegeslagen, zodat de volumes, en dus ook de omzet, van de cargo sterk gedaald zijn.

De oprichting van het nieuwe filiaal NMBS Logistics moet de sector saneren. Weliswaar houden wij nu al rekening met toch nog een verlies van 74 miljoen euro in 2010. Wij hopen dat het verlies na 2010 weggewerkt zal zijn.

In verband met het reizigersvervoer in openbare dienst zijn een aantal elementen oorzaak van de negatieve cijfers.

Er is de zeer grote stijging van de kosten voor tractie-energie, dus de energiekosten. In twee jaar tijd zijn die met 64 % gestegen. Dat wil dus zeggen met 47 miljoen euro tussen 2008 en 2010. Dat is toch wel een aanzienlijk bedrag.

Er is de verhoging van de betaalde infrastructuurvergoeding. Niettegenstaande de infrastructuurvergoeding niet meer gestegen dan de index, was de NMBS genooddaakt om bijkomende treinkilometers in te leggen om aan de groeiende nood aan capaciteit te voldoen.

Gezien de ongunstige leeftijds piramide nooddaakte ook de kennisoverdracht van personeel een hogere aanwerving dan operationeel nodig is door het nakende vertrek van duizenden ervaren medewerkers.

Er is ook de stagnatie van de reizigersgroei vanaf het derde trimester gerelateerd aan de relatieve terugloop van het aantal afgeleverde abonnementen ten gevolge van de crisis.

Geconfronteerd met die situatie heb ik de leiding van de drie bedrijven uiteraard gewezen op hun verantwoordelijkheid in een brief die in kopie ook gestuurd werd naar de voorzitters van de respectieve raden van bestuur. De drie entiteiten van de NMBS-groep hebben zich midden 2008 bij de ondertekening van de beheerscontracten er immers toe verbonden om de doelstelling van de stabilisatie van schuld na te te

leven. Dit is dus het uitgangspunt van het gesprek dat wij met hen aangaan, namelijk het respecteren van dat artikel van de beheersovereenkomsten.

De cargoherstructurering is natuurlijk een eerste voorwaarde om die doelstelling overeind te houden. Daarom heb ik dat ook als belangrijke prioriteit vooropgesteld. Ook de deficits voor de opdrachten van openbare dienstverlening op het vlak van reizigersvervoer moeten aangepakt worden.

Ik neem aan dat de verantwoordelijken van de entiteiten van de NMBS-groep die ontwikkelingen ernstig onderzoeken en overleggen met hun raden van bestuur over welke bijdrage welke entiteit kan leveren om de financiële gezondmaking van de groep te realiseren en dus de bepaling van het beheerscontract over de schuld te respecteren.

Ik ga er ook vanuit dat voor het aanleveren van oplossingen prioriteit zal worden gegeven aan mogelijke efficiëntiewinsten die geen effect hebben op de globale dienstverlening aan de NMBS-klanten, wat trouwens ook onderhandeld is en overeengekomen is in de beheersovereenkomsten. Dus ook daaraan kan niet getornd worden.

De begrotingstoestand van de federale overheid is u bekend. Dat maakt ook dat wij heel duidelijk de boodschap hebben gegeven aan de NMBS-groep dat men niet hoeft te kijken naar de federale regering voor extra dotaties of extra geld daaromtrent en dat er eerst huiswerk dient gemaakt te worden hoe er kan geredigeerd worden of er efficiëntiewinsten kunnen geboekt worden zonder dat aan de dienstverlening wordt geraakt. Wij denken dat er toch nog een aantal mogelijkheden zijn.

Ik kom dan aan Cambio. De NMBS Holding heeft een participatie van 24,1 % voor een bedrag van 50 000 euro genomen in Optimobil Belgique, de organiserende onderneming van Cambio.

De NMBS Holding heeft ook zitting in de raad van bestuur.

De NMBS Holding wil 4 of 8 plaatsen reserveren voor Cambio op de parking van de 37 grootste stations van het land. In het kader van de communicatiestrategie werkt men ook actief mee met Cambio en voert men promotie bij het personeel.

De NMBS Holding beoogt hiermee het openbaar vervoer te versterken door het spoorvervoer als massavervoerder te combineren met de individuele vrijheid geboden door carsharing. Dat vormt een bijkomende schakel in de mobiliteitsketen en verbetert hierdoor ook het niveau van de aangeboden openbare vervoersdienst.

Door de participatie in Cambio wil de holding een duurzame samenwerking realiseren. Bovendien kan men in het beheer van de onderneming participeren. Dat is op economisch vlak ook voordelig, daar Cambio een rendabele organisatie is en het ter beschikking stellen van de parkeerplaatsen de groei bevordert.

De strategie van Cambio bestaat er ook in om zo veel mogelijk de openbarevervoersmaatschappij in het beheer te betrekken, omdat de strategieën van verschillende maatschappijen zich op elkaar afstemmen. Omdat men mee kan participeren in het beheer en omdat het rendabel is, heeft men overwogen dat het een zinvolle participatie zou zijn.

Samengevat, een analyse ten gronde is nodig en mag zich niet alleen tot de NMBS beperken. Daarom heb ik heel duidelijk een vraag aan de NMBS-groep geformuleerd. Er moet worden gekeken hoe in de samenwerking de opdracht, die door iedereen bij de beheersovereenkomst werd onderschreven, kan worden uitgevoerd.

22.07 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Het klopt natuurlijk dat de drie delen in dit verhaal met elkaar zijn verbonden.

Ik stel alleen vast dat men tegenover een begroting met een overschot van 47 miljoen euro uiteindelijk een resultaat behaalt van 258 miljoen euro of meer verlies. U neemt woorden als energie, cargo en openbare dienstverlening in de mond. Maar er is wel een negatief resultaat van 300 miljoen euro tegenover de begrotingsopmaak. Dat is veel geld.

U hebt het over het maken van analyses. Ik vraag mij af hoe een ondernemingsplan zo ver naast de realiteit

kan zitten.

U zegt ook dat bijvoorbeeld Infrabel een positieve impact heeft: 111 voor de holding en 43, gecumuleerd 250. Dat wil zeggen dat de gecumuleerde schuld van de drie delen stijgt met een impact op de balans, waardoor de financiële situatie drastisch achteruit gaat.

Ik kan niet begrijpen dat een aanvankelijk opgesteld budget zo ver naast het resultaat zit.

22.08 Jef Van den Bergh (CD&V): Dank u wel, mevrouw de minister, voor uw antwoord. Ik denk wel dat bij meerdere bedrijven de balans van 2009 enigszins anders zal uitvallen dan ze oorspronkelijk geraamd zijn. Daar kan enig begrip voor opgebracht worden. Uiteraard is het wel van die aard dat we op zijn minst vragen mogen stellen en dat een analyse van de resultaten op zijn plaats is.

We noteren dat Infrabel en de holding wel positief eindigen, terwijl de NMBS zwaar in het negatief gaat. Ik weet niet of het zinvol is, ik kan dat niet beoordelen vanaf hier, maar misschien moet er bekeken worden of de vergoeding van de rijpaden, een uitgave voor de NMBS en inkomsten voor Infrabel, niet te hoog uitvalt. Immers, het moet uiteindelijk toch het streven zijn om de drie poten van de groep positief te kunnen laten draaien, hoewel natuurlijk een gezamenlijk positief resultaat het belangrijkste is.

Met betrekking tot Cambio ben ik ondertussen ook al lang ervan overtuigd dat het een $1 + 1 = 3$ -resultaat kan geven. Ik denk dat het een positief verhaal is, vooral omdat het een ideale aanvulling is op het spoorverkeer is, wanneer de mensen bij het uitstappen een wagen ter beschikking kunnen hebben voor verdere verplaatsingen.

We kijken uit naar de analyse met betrekking tot de financiën en we hopen dat, als u ze hebt gekregen, we dan ook hier misschien het debat nogmaals kunnen voeren.

22.09 Patrick De Groote (N-VA): Mevrouw de minister, ik wou u gewoon bedanken voor uw antwoord en voor de samenvatting.

22.10 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, nous sommes devant la quadrature du cercle. Il faut améliorer la situation financière tout en respectant les objectifs de ponctualité que vous avez évoqués et qui demandent que des moyens budgétaires y soient affectés. Il y a la question de la survie des arrêts, des petites gares. On peut légitimement se poser la question de l'impact de cette situation financière et en l'absence d'une aide, de l'impact sur la qualité du service à long terme, qui pourrait être déplorable pour les navetteurs et les usagers du train mais aussi pour l'ensemble du groupe SNCB.

22.11 Jan Mortelmans (VB): Mevrouw de minister, de vraag is natuurlijk in hoeverre uw vraag om analyse als een vrijblijvende oefening zal worden geïnterpreteerd door de NMBS-top. Ik hoop dat nadat zij de ernst van de situatie hebben ingezien, zij gaan werken aan maatregelen. De vraag is alleen op welke termijn wij die mogen verwachten en hoe die er dan zullen uitzien.

Wij zullen alleszins de volgende weken en maanden nog voldoende de gelegenheid krijgen om het daarover uitgebreid te hebben in deze commissie.

22.12 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, ik reageer even omdat ik dit toch heel belangrijk vind. Ten gronde ga ik ermee akkoord dat wij constant moeten toezien. Met die situatie ben ik zelf op een gegeven moment geconfronteerd. Als de NMBS een enorme groei kent, moeten wij zien dat de rest kan volgen. Anders vervallen wij in debatten zoals dat van twee weken geleden, tijdens de plenaire vergadering.

Het belangrijkste voor mij is een duidelijk onderscheid tussen investeringsdotaties en exploitatiedotaties. Ik heb bij mijn prioriteiten heel duidelijk gesteld wat mijn ambitie is. Ik hoop dat ik ze kan blijven waarmaken, want er komen nog begrotingscontroles. In principe is alles wel rond. De investeringsdotaties moeten gehandhaafd kunnen worden. Daaraan raken is inderdaad zeer gevaarlijk voor de toekomst en dat kunnen wij ons niet permitteren. Wij volgen dat constant op, op basis van de groei. Als de groei blijft stagneren zoals nu, moeten wij dan de plannen al dan niet aanpassen? Voorlopig gaan wij ervan uit dat deze crisis tijdelijk is en sturen wij onze ambitieuze plannen niet bij, omdat wij ervan overtuigd zijn dat wij dat allemaal op peil moeten houden.

De exploitatietoelage is iets heel anders en in dat verband zijn er volgens ons toch aspecten waarbij

efficiëntiewinst mogelijk is. Daarom willen wij een duidelijk onderscheid maken. Wij willen absoluut niet besparen op de investeringen, want die zijn noodzakelijk. Met betrekking tot de werking zijn wij echter van mening dat er efficiëntiewinst kan worden geboekt. Tegelijk herhaal ik de vraag die wij aan de NMBS-groep hebben gesteld, met name een opijsting van alle kostenfactoren, bij de NMBS en de NMBS-groep. Ik vraag de raden van bestuur om voorstellen te formuleren over waar de kosten naar beneden kunnen worden gehaald.

Wij zullen natuurlijk ook discussiëren, net zoals in de debatten die wij in het Parlement voeren.

Als ik aan de NMBS vraag om de trein van een bepaalde plaats naar een andere plaats te laten rijden, is het eerste antwoord van de NMBS natuurlijk dat ik aangeef dat de exploitatierekeningen moet worden bekeken, maar dat ik wel vraag om op verlieslatende lijnen te laten rijden. Dat kan ik niet doen. Ik kan enkel vragen wat in de beheersovereenkomst is afgesproken. In de beheersovereenkomst zijn duidelijke afspraken gemaakt over wat wel en niet kan, over de stations die moeten openblijven en welke treinen met welke frequentie moeten blijven rijden.

Er is gevraagd om voor alle bestaande kostenfactoren een voorstel te formuleren waarin staat beschreven op welke manier zij kunnen dalen. Vervolgens gebeurt er natuurlijk een arbitrage. Mocht de NMBS voorstellen om kosten te besparen door bijvoorbeeld bepaalde kwaliteitsgebonden diensten af te schaffen die wij werkelijk belangrijk achten, dan zal zulks uiteraard worden geblokkeerd. In de werking van de NMBS-groep zijn er evenwel nog synergiewinsten te boeken. Wij vragen om per kostenfactor voorstellen te formuleren. De inperking van de kosten mag echter absoluut niet ten koste gaan van de investeringen. Het is heel belangrijk dat ik u dit voldoende duidelijk maak en blijf maken.

22.13 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): L'intervention de Mme la ministre me rassure en partie sur ses intentions mais je pense que nous allons devoir être tous très attentifs à l'évolution de la situation dans les mois à venir. On n'est pas à l'abri de la disparition de quelques lignes, ce qui pourrait affecter la qualité du service.

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

De **voorzitter**: Dit zullen de laatste vragen zijn, omdat het bijna 18 uur is

23 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de treinpanne in Welle op 7 januari 2010" (nr. 18173)
- de heer Patrick De Groote aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het ongeluk met de bovenleiding in Welle" (nr. 18188)

23 Questions jointes de

- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le train tombé en panne à Welle le 7 janvier 2010" (n° 18173)
- M. Patrick De Groote à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le bris d'une caténaire à Welle" (n° 18188)

23.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, het gaat mij niet om de treinpanne in Welle als dusdanig. Wat mij tot deze vraag bracht, is dat er op een bepaald moment – lees ik – dekens werden uitgedeeld. Tegelijkertijd konden de mensen de trein niet verlaten. Mij lijkt dat paradoxaal: enerzijds, worden er dekens, en water en andere dingen uitgedeeld, en anderzijds, kunnen die reizigers niet naar buiten?

Ik heb ook nog een algemene vraag. Over welke technische middelen beschikt men om reizigers zo snel mogelijk te evacueren?

23.02 Patrick De Groote (N-VA): Mevrouw de minister, het gaat om hetzelfde ongeval in de avondspits van 7 januari met de trein tussen Brussel en Gent. Mijn vragen hebben betrekking op de oorzaken van de breuk. Ondertussen is daar natuurlijk al een hele tijd overheen gegaan. Ten eerste, wat was de oorzaak van het loskomen van de elektriciteitskabels? Ten tweede, wat waren de veiligheidsrisico's voor de reizigers? De collega heeft het net aangehaald, was er effectief gevaar voor elektrocutie? Ten derde, hoe is de communicatie met de reizigers verlopen? Er stonden immers tegenstrijdige berichten in de pers. Wanneer werden de mensen op de hoogte gebracht van het probleem? Ten vierde, welke conclusies trekken Infrabel,

de NMBS en u uit dit voorval?

23.03 Minister **Inge Vervotte**: De bovenleiding werd door de stroomafnemer van de locomotief afgerukt. Het is nog niet duidelijk of deze beschadiging te wijten is aan een defect aan de bovenleiding zelf of aan een defect aan de stroomafnemer van de trein. Dit wordt onderzocht.

Bij een dergelijke beschadiging wordt de stroom op de bovenleiding onmiddellijk en automatisch onderbroken als gevolg van contact met de trein of de grond. Daardoor was de bovenleiding reeds spanningloos van bij het begin van het incident. Om 19 u 44, dus 54 minuten na het incident, werd een bijkomende aarding geplaatst. Dit om met absolute zekerheid eventuele zwerfstromen in de kabels te voorkomen.

Het treinpersoneel heeft na de noodremming onmiddellijk contact opgenomen met de treinbestuurder en de reizigersdispatching voor het verzamelen van de nodige inlichtingen. Deze werden door het treinpersoneel zowel mondeling als via de omroepinstallatie aan de reizigers meegedeeld. Bij elk nieuwe element aan het treinpersoneel werden de reizigers op de hoogte gehouden van de wijziging aan de situatie.

Infrabel en NMBS weten uit ervaring dat het beheer van zo een incident met een drukbezette trein een zeer snelle reactie en de inzet van alle mogelijke middelen vraagt. Alle hulpdiensten werden onmiddellijk gealarmeerd omdat de evacuatie van de reizigers uit een trein die in volle baan geblokkeerd staat, niet eenvoudig is. Om toe te passen scenario te bepalen moet eerst de nodige informatie worden verzameld, onder meer de aard van het incident, de schade aan de bovenleiding, belemmering van naastliggend spoor, de mogelijkheid om de trein te slepen, het aantal reizigers, de evacuatiemogelijkheden, de topografie van de plaats.

Andere informatie die moet worden verzameld is de topografie van de plaats, op welke plaats de trein geïmmobiliseerd is; de bereikbaarheid via de weg; verlichting; begaanbaarheid van de berm, evacuatiemogelijkheden; aanwezigheid van personen met een beperkte mobiliteit; beschikbaarheid van autobussen; mogelijkheid om een hulp trein tot voor, achter of naast de geïmmobiliseerde trein te brengen; beschikbaarheid van reservematerieel en van personeel om bewegingen uit te voeren en ga zo maar door.

Om die deelvragen te beheren, moet er personeel ter plaatse worden gestuurd en moet er bijkomende informatie worden ingewonnen bij het besturings- en begeleidingspersoneel. Dat zijn voorwaarden om de reizigers nauwkeurig te kunnen inlichten.

In alle gevallen geeft de NMBS voorrang aan de evacuatie van de reizigers met de middelen die het snelst lijken en zorgt zij er, indien nodig, voor dat er warme dranken en zelfs dekens kunnen worden uitgedeeld.

In het geval van de bovenleidingbreuk tussen Brussel en Gent is er een goede samenwerking geweest tussen Infrabel, de NMBS en de hulpdiensten. De prioriteit ging steeds uit naar het lot van de reizigers. Verschillende reizigers hebben ondanks het lange wachten ook positief gereageerd op de aanpak.

23.04 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, zijn er nu dekens uitgedeeld of niet?

23.05 Minister **Inge Vervotte**: Ik denk het wel. Ik was er echter niet bij.

23.06 **David Geerts** (sp.a): Ik heb de vraag precies daarom gesteld. Op een bepaald moment werd er medegedeeld dat men dekens uitdeelde, maar er kwamen meteen reacties van reizigers — dankzij de moderne technologie — om te zeggen dat dit een kwakkel was en dat ze niets gezien hadden. Daarom hebben een aantal reizigers de vraag gesteld. Enerzijds zei men dat men voor dekens zou zorgen en anderzijds konden zij niet uit de trein. Ik denk dus dat het antwoord een lacune bevat.

De **voorzitter**: Mevrouw de minister, dekens of niet?

23.07 Minister **Inge Vervotte**: (...)

De **voorzitter**: Het heeft lang geduurd om dat te vragen.

23.08 **Patrick De Groote** (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Mijnheer Geerts, ik heb gelezen dat er in het buffet van het Sint-Pietersstation warme drank en een suikerwafel wachtten. Ik

hoop dat de reizigers die wel gekregen hebben en dat het niet was zoals met de dekens.

23.09 Minister **Inge Vervotte**: Volgens de informatie die mij werd verstrekt, ik was er natuurlijk niet zelf bij, waren de diensten voortdurend op de treinen aanwezig. In Gent zouden inderdaad dekens zijn uitgedeeld. Er zijn zelfs mensen met suikerziekte geholpen. Ik weet niet of dat met een suikerwafel was.

De **voorzitter**: Dit kan nog bevestigd worden.

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

Collega Van den Bergh is nog aanwezig. Nu is het 17 u 58. De vraag nr. 18198 van collega Logghe wordt schriftelijk beantwoord, de vraag nr. 18249 van mevrouw Staelraeve en de vraag nr. 18259 van de heer Van den Eynde zijn uitgesteld. De heer Van den Bergh kan nu zijn vraag stellen, anders schuift ze weer met een aantal weken op.

24 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de uitbreiding van de Brusselse noord-zuidverbinding" (nr. 18260)**

24 **Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'extension de la jonction bruxelloise Nord-Midi" (n° 18260)**

24.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de minister, uit de nieuwe dienstregeling is nog maar eens gebleken dat de noord-zuidverbinding een flessenhals is. Tijdens de spits wordt het maximum aantal van 96 doorrijdende treinen per uur bereikt. De hele dienstverlening geraakt in de war van zodra er met een trein iets gebeurt. Dat heeft een domino-effect. Bovendien is het feit dat er geen treinen meer kunnen worden toegevoegd, problematisch in het licht van de liberalisering van het internationale treinverkeer in 2010. Kandidaat-operatoren zullen uiteraard om extra capaciteit vragen.

Het GEN steunt op de complementariteit van het verkeer van en naar Brussel. Het succes daarvan zal wellicht afhangen van extra treinen op de noord-zuidverbinding. Men zal heel wat treinen via het oosten of het westen van Brussel kunnen afleiden. Uiteraard zal er ook nood zijn aan extra capaciteit op de noord-zuidverbinding.

De heer Lallemand wilde nog geen uitspraken doen over de meest geschikte oplossing om de capaciteit uit te breiden. Het inleggen van dubbeldektreinen en de uitbreiding van de lijnen rond het centrum alleen, zoals vandaag gebeurt, achtte hij in ieder geval niet voldoende op langere termijn. Nieuwe tunnels naast of onder Brussel-Centraal, of onder de noord-zuidas, lijken dan ook de enige optie. In Antwerpen heeft men met succes een dergelijke tunnel onder de bestaande sporen aangelegd. Het kan een inspiratiebron zijn.

Mevrouw de minister, daarom heb ik een aantal vragen.

Is Infrabel ondertussen overtuigd van de noodzaak om de capaciteit van de Brusselse noord-zuidverbinding uit te breiden?

De heer Lallemand wou dat er uiterlijk tegen eind 2009 duidelijkheid kwam over de optie inzake capaciteitsuitbreiding. Dat hebben wij toch in de pers gelezen. Is er op voornoemd vlak al enige vooruitgang te melden? Welke oplossingen zijn mogelijk?

Op welke manier denkt Infrabel de uitbouw van het GEN te kunnen inpassen, rekening houdend met de bestaande capaciteit van de noord-zuidas? Zijn er op voormelde as aanpassingen nodig om van het GEN een succes te maken?

Is de netverklaring van Infrabel, die voorlopig stelt dat er geen overbelaste baanvakken op het Belgische net zijn, niet tegenstrijdig met het nijpende capaciteitsprobleem op de noord-zuidverbinding? Zal de bedoelde netverklaring worden aangepast?

Tot slot, waarom moet de trein tussen Aalst en Brussel het pad ruimen voor een thalys? Betekent zulks dat vragen van internationale treinfirma's die internationale reizigerstreinen inleggen, altijd voorrang zullen krijgen op de lokale bediening van het binnenlands verkeer?

24.02 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, het is juist dat de limiet van de capaciteit van de noord-zuidverbinding tijdens de piekuren is bereikt.

Infrabel onderzoekt welke infrastructuraanpassingen de capaciteitslimiet kunnen verleggen. Met toepassing van het beheerscontract laat Infrabel een langetermijnstudie uitvoeren waarin wordt onderzocht welke infrastructuraanpassingen en/of andere maatregelen nodig zijn om op korte en lange termijn de te verwachten groei in reizigers- en goederenverkeer te kunnen opvangen.

Ik heb zopas ook al gezegd dat we zullen moeten bekijken hoe die groei zich voortzet. Momenteel nemen wij aan dat wij de lat nog steeds op dezelfde hoogte mogen leggen.

De studie is begin januari beëindigd en zal eerstdaags intern bij mij worden besproken. De resultaten van de studie zullen een basis vormen voor de uitwerking van het volgende meerjareninvesteringsplan. Het is duidelijk dat keuzes zullen moeten worden gemaakt. De capaciteitsproblemen in de noord-zuidverbinding maken deel uit van de studie. Ik wacht de resultaten van deze studie af en zal dan bekijken welke de beste optie is om de capaciteitsproblemen in Brussel op te lossen, rekening houdend met de beschikbare budgetten. Ik wil hierbij alle mogelijke opties, zowel op infrastructureel vlak als qua aanbod, in overweging nemen.

Als men de problemen inzake de Noord-Zuidcapaciteit wil oplossen, is het belangrijk te weten dat er niet maar één oplossing is, namelijk een ondertunneling. Sommigen zeggen dat graag, maar wij gaan ervan uit dat alle pistes die er zijn, afgewogen moeten worden tegenover de te stellen prioriteiten, en de keuze aan welke projecten uitvoering gegeven moet worden. Het is evident dat als men de keuze maakt voor een ondertunneling, dit een enorme impact zal hebben op het investeringsbudget en op de volgende meerjarenplanning.

Dat moet toch allemaal mee in overweging genomen worden. Er moet rekening gehouden worden met de bestaande infrastructuur, enzovoort, maar ook met de alternatieven die tot de mogelijkheden behoren.

Het GEN-vervoerplan wordt volgens artikel 13 van de GEN-conventie binnen een specifieke werkgroep besproken, waarin de federale Staat, de Gewesten en de vervoersmaatschappijen zetelen. Deze werkgroep wordt geleid door de staatssecretaris voor Mobiliteit.

De studie voor het GEN werd in juni afgerond maar is nog niet goedgekeurd door de stuurgroep.

Dit plan moet opgesteld worden rekeninghoudend met de capaciteitslimieten van het net, onder meer met de Noord-Zuidverbinding. Er wordt daarbij ook beroep gedaan op een groter gebruik van het oostelijke ringspoor, de lijn 26, de tunnel tussen Schuman en Josaphat en het westelijke ringspoor, lijn 28, met de reeds in gebruik genomen stopplaatsen Brussel-West en Simonis, waar een goede aansluiting op het Brusselse metronet wordt verzekerd.

De vervoersplannen van de operatoren worden door Infrabel aanvaard op basis van het aantal beschikbare rijpaden. Een overbelasting wordt dus systematisch vermeden. Anderzijds creëert Infrabel een uitbreiding van capaciteit door middel van bijkomende sporen op lijnen, aanpassingen van seininrichtingen enzovoort, om aan de vraag om meer treinen te laten rijden tegemoet te komen.

Zolang de nieuwe infrastructuur niet exploiteerbaar zijn, wordt het hogere treinaanbod niet aangenomen. Dat is een belangrijke lijn die daar uitgezet wordt.

Naar aanleiding van de uitbreiding van het Thalys-aanbod naar Amsterdam zijn er een aantal conflictsituaties opgedoken bij de toewijzing van bepaalde rijpaden in de Noord-Zuidverbinding. Om een oplossing voor dit probleem te vinden heeft de NMBS de dienstregeling van bepaalde P-treinen aangepast om aldus vertragingen in het treinverkeer in de Noord-Zuidverbinding te vermijden.

Ik wil nog opmerken dat gebruik maken van het westelijke ringspoor meer en meer een oplossing zal moeten zijn om het treinaanbod van en naar Brussel te verhogen.

24.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.05 uur.
La réunion publique de commission est levée à 18.05 heures.*