

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

du

MARDI 20 DÉCEMBRE 2011

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 20 DECEMBER 2011

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.23 uur en voorgezeten door mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.
La séance est ouverte à 14.23 heures et présidée par Mme Sabien Lahaye-Battheu.

De **voorzitter**: Vragen nrs. 8014, 8016, 8017, 8021, 8030 en 8031 van mevrouw Jadin worden op haar verzoek omgezet in schriftelijke vragen.

01 Question de M. Josy Arens au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'adaptation des tarifs transfrontaliers" (n° 8057)

01 Vraag van de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanpassing van de tarieven voor grensoverschrijdende ritten" (nr. 8057)

01.01 **Josy Arens** (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, la mobilité des habitants de la province de Luxembourg est une de mes préoccupations permanentes. Les distances sont très importantes, comme dans d'autres provinces rurales.

Depuis des années et malgré des efforts consentis en matière de réouverture de certaines lignes (notamment la ligne 165 de Virton vers Luxembourg) ou bien l'aménagement de parkings aux abords de nos gares (création d'un nouveau parking de 250 places en gare de Virton, agrandissement du parking en gare d'Arlon), la problématique de la tarification transfrontalière entre la Belgique et Luxembourg handicape très fortement l'utilisation des différents trains circulant vers Luxembourg. Les tarifs appliqués sont tels que nos navetteurs traversent la frontière en voiture afin de prendre le train luxembourgeois. Certaines communes luxembourgeoises sont ainsi complètement envahies, je pense notamment à Rodange ou à Steinfort. Pour rappel, 35 000 Belges traversent la frontière chaque jour vers le Grand-Duché de Luxembourg.

Par ailleurs, je sais que des solutions existent en la matière entre le Grand-Duché et la France, où la tarification luxembourgeoise est appliquée. Je sais également que votre homologue, M. Claude Wiseler, est très attentif à tout cela. Il est très favorable aux transports en commun. Vous n'êtes pas sans savoir que l'E411 est saturée à cet endroit, tant le matin que le soir. M. Wiseler m'a dit que vous vous connaissiez. Nous sommes très proches l'un de l'autre car nous vivons dans la même région et j'espère que vous allez le rencontrer rapidement pour œuvrer ensemble vers des solutions plus écologiques et moins coûteuses.

Monsieur le ministre, il serait certainement opportun de réaliser des projets-tests sur nos lignes transfrontalières en appliquant les tarifs luxembourgeois. Je propose une ligne dans le nord, Vielsalm-Gouvy, et une ligne dans le sud, Virton-Luxembourg. Que pensez-vous de ces projets? Pourriez-vous les soutenir auprès de la direction de la SNCB?

Envisagez-vous de rencontrer votre homologue, M. Claude Wiseler, ministre luxembourgeois de la Mobilité?

J'espère que les décideurs de la SNCB entendront ces arguments et se positionneront enfin en faveur d'une tarification transfrontalière adéquate. D'après différentes sources, il m'était revenu que la SNCB envisageait de prendre contact avec l'administration grand-ducale des Transports. Savez-vous si ces contacts ont eu

lieu et si des accords ont été conclus? Si oui, pouvez-vous nous les décrire? Sinon quand pensez-vous que ces contacts auront lieu?

01.02 Paul Magnette, ministre: Madame la présidente, c'est un plaisir pour moi de venir m'expliquer, pour la première fois, devant cette commission. Je vois qu'elle suscite de très nombreuses questions.

Monsieur Arens, je réponds à votre question précise sur la problématique transfrontalière. Vous savez que la SNCB en est tout à fait consciente et y est très attentive. C'est pour cette raison que la direction SNCB Mobility a lancé un projet de simplification et d'intégration de l'offre transfrontalière dans l'offre générale de la SNCB Mobility, à la fois pour les tarifs, la communication et la distribution intérieure.

Ce projet a pour but de promouvoir le transport transfrontalier par rail. La situation de la région de Luxembourg est très spécifique. Étant donné que les tarifs des abonnements et autres produits y sont très avantageux, il est difficile pour la SNCB d'offrir un même produit à un même niveau de prix sans compensation complémentaire. Il faut savoir qu'un abonnement mensuel valable sur le réseau des CFL ne coûte que 45 euros, ce qui est extrêmement avantageux et uniquement possible du fait que le gouvernement luxembourgeois prévoit des interventions. Cette tarification est à la base du transfert de voyageurs belges vers la première gare luxembourgeoise, à savoir Rodange.

La SNCB avait néanmoins pris l'initiative d'organiser une réunion début septembre avec les responsables commerciaux des CFL et du gouvernement luxembourgeois qui ont traité ce point de vue afin de trouver une solution attractive pour les voyageurs transfrontaliers. Les services compétents des deux sociétés de transport recherchent actuellement des possibilités mais il est clair qu'aucune des deux sociétés ne peut souffrir d'un impact financier négatif.

01.03 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je me permets toutefois d'insister sur une rencontre entre vous-même et votre homologue pour faire évoluer ce dossier car je sais à quel point les autorités luxembourgeoises sont sensibles à la mobilité autre que celle par la route puisque la route est de plus en plus saturée. Aux heures de pointe, même les transports en commun allant vers Luxembourg ont tendance à être saturés et nous devons trouver d'autres solutions, sans cela je me demande ce que donnera ce bassin d'emploi qui est important pour la Belgique. Je répète que plus de 35 000 personnes y travaillent. C'est énorme!

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

02 Question de M. Josy Arens au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'avenir de la ligne 163" (n° 8058)

02 Vraag van de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toekomst van lijn 163" (nr. 8058)

02.01 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, le 6 décembre dernier, la presse révélait l'intention du Luxembourg de réouvrir la ligne de Wiltz à condition que la partie Bastogne-Libramont soit également réouverte. Cette nouvelle information relance encore le débat sur la réouverture de la ligne 163 et la demande de la population de voir à nouveau relier Libramont à Bastogne par le rail.

Monsieur le ministre, il est évident que ce débat mérite plus qu'une discussion en commission. C'est de l'avenir de la mobilité en province du Luxembourg, parent pauvre du rail wallon, dont il est question ici. Que pensez-vous de réunir rapidement vos homologues régionaux et le ministre luxembourgeois en charge des transports, afin de faire évoluer ce dossier?

02.02 Paul Magnette, ministre: Monsieur Arens, la direction Accès au réseau d'Infrabel a donné l'ordre de démontage de la ligne 163 entre Libramont et Bastogne-Sud à la direction Infrastructure. Infrabel est tenue de garder intacte l'assiette de cette ligne de manière à permettre sa reconstruction éventuelle dans le futur.

La direction Accès au réseau n'a reçu à ce jour aucune demande de réouverture ni de perspective de trafic pour cette ligne ni de la part de la SNCB ni d'autres entreprises ferroviaires. En effet, la SNCB n'envisage pas de réintroduire une desserte en train sur cette ligne actuellement desservie par des bus. D'une part, la SNCB offre une bonne fréquence de bus (une vingtaine de bus par jour dans chaque sens), fréquence qui ne pourrait être garantie en cas de desserte par rail, vu les coûts d'exploitation supérieurs que représente le

train par rapport au bus. D'autre part, Infrabel n'a pas été informé d'un projet des CFL de rouvrir la ligne de Wiltz.

L'étude effectuée par le consultant TRITEL à la demande du ministre wallon de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, M. Philippe Henry, retient la ligne Libramont-Bastogne parmi les 34 projets prioritaires de la politique ferroviaire wallonne. Les consultants proposent également une alternative sous la forme d'une desserte Bastogne-Wiltz.

Actuellement, les résultats de l'étude font l'objet d'une concertation avec divers organismes de la Région wallonne, notamment le Conseil économique et social et l'Union wallonne des Entreprises. À l'issue de la consultation, le gouvernement wallon arrêtera sa liste définitive de projets et sera à même de faire connaître ses priorités au gouvernement fédéral au sein du comité de concertation prévu à cet effet.

02.03 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je serai bien entendu attentif à l'évolution de ce dossier.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question de M. Josy Arens au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'avenir du train Jean Monnet" (n° 8061)

03 Vraag van de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toekomst van de Jean Monnettrein" (nr. 8061)

03.01 Josy Arens (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, le train EC 295 Jean Monnet quittait Bruxelles à 17 h 15 pour rejoindre Bâle en passant par Namur, Arlon, Luxembourg, Thionville, Metz, Strasbourg, Colmar, Mulhouse et Saint-Louis. Il effectue également le trajet inverse (n° 296) en matinée: départ de Bâle et arrivée à Bruxelles à 13 h 05.

Depuis plusieurs mois, des doutes existaient quant à la survie de ce train. Le 23 juin déjà, j'avais demandé à votre prédécesseur de clarifier la situation, mais rien n'était encore décidé. J'ajouterai qu'à la suite de cette réponse de Mme Vervotte, j'avais même eu beaucoup d'espoir de voir ce train sauvé. Depuis, les choses se sont accélérées.

Aujourd'hui, il est prévu qu'à partir du changement horaire de ce 12 décembre, la circulation de ces deux trains sera limitée à la section Luxembourg-Strasbourg. De plus, l'heure de retour du train 295 au départ de Luxembourg sera avancée et aucune solution pour acheminer les voyageurs jusqu'à Luxembourg, en vue d'une correspondance avec le train Jean Monnet, n'a pu être trouvée. En effet, il n'a pas été possible d'adapter l'horaire des IC rapides de façon à assurer des correspondances correctes.

L'ICJ offre une alternative pour la clientèle, mais avec un temps d'attente à Luxembourg de 50 minutes vers la France et la Suisse et de 31 minutes vers Bruxelles.

Monsieur le ministre, si la décision de supprimer le train Jean Monnet n'a pas été le fait de la SNCB, et j'en suis conscient, je trouve incompréhensible que l'entreprise n'ait pas mieux cherché à mettre en œuvre des correspondances de qualité. Non seulement le train ne circulera plus qu'entre Luxembourg et Strasbourg, mais, en plus, pour les navetteurs qui viendraient prendre le train Jean Monnet à Luxembourg à partir des gares de Bruxelles, Namur ou Arlon, les correspondances ne sont pas prévues.

Pourriez-vous nous dire combien de navetteurs prenaient actuellement le train Jean Monnet au départ de Bruxelles vers Bâle, ainsi qu'au départ de Luxembourg vers Bruxelles?

La SNCB prévoit-elle la mise en place d'un train de substitution pour répondre à la demande de ces navetteurs?

Des contacts ont-ils déjà été pris en ce sens avec les CFL?

Insisterez-vous auprès de la SNCB afin que celle-ci mette tout en œuvre pour assurer des correspondances convenables pour les navetteurs sur le tronçon restant en activité?

03.02 Paul Magnette, ministre: Madame la présidente, monsieur Arens, en effet, depuis le 11 décembre, le train EC 295 Jean Monnet est supprimé entre Bruxelles-Midi et Luxembourg, mais circule toujours au départ de Luxembourg vers Bâle sous un nouvel horaire: le départ est fixé à 14 h 30 de Luxembourg.

Avant le 11 décembre 2011, les trains 295 et 296 étaient assurés en matériel SNCF TER Alsace. La prise en compte de diverses contraintes, comme l'introduction d'horaires cadencés en France, la mise en circulation du TGV Rhin-Rhône, les besoins en capacité pour la desserte régionale, la régularité, le partage des coûts entre les entreprises ferroviaires et l'optimisation de l'utilisation du parc, a amené la région Alsace à revoir son offre pour l'horaire 2012.

La SNCB est intervenue à plusieurs reprises pour trouver une solution. De plus, la SNCB, les CFL, la SNCF et les Chemins de fer suisses se sont rendus à Strasbourg le 8 juin dernier pour rencontrer à nouveau le Conseil général de la Région d'Alsace qui est le pouvoir organisateur des trains TER Alsace et ainsi rediscuter de la situation. Malheureusement, le président du Conseil général d'Alsace a confirmé par courrier du 6 juillet 2011 sa décision de limiter la circulation des trains 295 et 296 à Luxembourg.

La SNCB Europe, la SNCB Mobility et les CFL ont cherché une solution pour acheminer les passagers jusque Luxembourg afin d'y prendre en correspondance le train 295, le "Jean Monnet", en minimisant le temps d'attente. Pour la clientèle venant de Bruxelles, il est possible de rejoindre ce train via une correspondance avec l'ICJ 2110, départ de Bruxelles-Midi à 10 h 33, à Luxembourg en 50 minutes. Ce temps de correspondance relativement long ne peut être réduit car l'IC Bruxelles-Luxembourg fait partie d'une relation cadencée qui assure les correspondances à Ottignies, Namur et Libramont.

Le nombre de voyageurs empruntant régulièrement le train EC 295 au départ de Bruxelles est d'environ 350. Étant donné les réductions de capacité suite aux travaux sur les lignes 161 et 162, il n'a pas été possible d'offrir un train de substitution correspondant à l'horaire du train EC 295 avant le 11 décembre 2011. Des alternatives existent néanmoins avec les trains ICJ 2117, départ de Bruxelles-Midi à 17 h 33, arrivée en gare de Luxembourg à 20 h 40, et le train IC 4618 départ de Bruxelles-Midi de 18 h 09, arrivant à 21 h 00 en gare de Luxembourg.

En outre, les limitations au niveau du matériel roulant n'ont pas permis de prolonger vers Luxembourg un train P existant.

Pour les voyageurs qui font le trajet entre Bruxelles et Strasbourg, un départ de Bruxelles vers Strasbourg est possible à 18 h 13 avec Thalys et TGV. Ce voyage nécessite, toutefois, un changement de gare à Paris (de la gare du Nord à la gare de l'Est). L'arrivée à Strasbourg est à 22 h 15. Le Jean Monnet arrivait à Strasbourg à 22 h 35.

Pour les voyageurs qui font le trajet entre Bruxelles et Bâle, un départ de Bruxelles vers Bâle est possible à 15 h 15 avec Thalys et TGV. Ce voyage nécessite, toutefois, un changement de gare à Paris. L'arrivée à Bâle est à 21 h 16. Le Jean Monnet arrivait à Bâle à 00 h 13.

03.03 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Si j'ai bien compris, pour se rendre à Strasbourg, il faut passer par Paris. C'est plus rapide!

03.04 Paul Magnette, ministre: Vous avez bien compris!

03.05 Josy Arens (cdH): Voilà pourquoi j'insiste tellement sur l'importance de cette ligne 162, sa modernisation d'ailleurs en cours et l'utilisation de matériel roulant différent en vue de relier les capitales européennes par la ligne la plus courte.

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

La **présidente**: Monsieur Arens, vous avez encore une question.

03.06 Josy Arens (cdH): Effectivement, madame la présidente. Si les collègues sont d'accord, j'aimerais pouvoir la poser immédiatement.

La **présidente**: Chers collègues, si vous n'y voyez pas d'inconvénient, nous passons immédiatement à la question n° 8132 de M. Arens. (*Assentiment*)

04 Question de M. Josy Arens au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les adaptations horaires mises en place par la SNCB à partir du 12 décembre 2011" (n° 8132)

04 Vraag van de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de met ingang van 12 december 2011 gewijzigde dienstregeling van de NMBS" (nr. 8132)

04.01 **Josy Arens** (cdH): Monsieur le ministre, la SNCB a mis en place de nouveaux horaires. Encore une fois, les lignes 161 et 162 seront fortement touchées par ces adaptations. Les provinces du Luxembourg, de Namur et du Brabant wallon subiront, encore une fois, le gros des désagréments consécutifs à une décision de la SNCB. En voici quelques exemples.

Le départ du train en provenance de Jemelle de 5 h 42 à destination du Luxembourg est retardé de plus de dix minutes. Les navetteurs de ce train ont envoyé une pétition signée par plus de 275 personnes pour que l'horaire ne soit pas modifié. Si ce n'est pas le cas, nombre d'entre elles seront en effet contraintes de reprendre la voiture pour ne pas arriver en retard au travail à Luxembourg.

Actuellement, les enfants qui partent d'Habay pour se rendre à l'école à Libramont prennent le train à 16 h 21 et sont chez eux à 16 h 44. Avec les adaptations horaires, ils devront attendre 16 h 45 pour quitter Libramont. Ils devront ensuite changer de train à Marbehan et y attendre trente minutes leur correspondance pour Habay. Ils ne seront pas chez eux avant 17 h 40. Tout cela me semble désolant, alors qu'on essaie de favoriser les transports en commun!

Il est évident que ces changements horaires ont été décidés sans que soient consultés les usagers ou les pouvoirs locaux. Il est également clair que l'argument des travaux sur les lignes 161 et 162 pour expliquer ces changements est un peu court. Cela fait des années que les navetteurs sont pénalisés par ces travaux et n'en tirent aucun bénéfice. Au contraire, leur mobilité est continuellement réduite alors même que les TEC continuent eux aussi à restreindre leur offre de transports dans les villages jugés trop à l'écart de la E411.

Monsieur le ministre, comment ces modifications ont-elles été planifiées? A-t-on réellement pris en compte leur impact sur les usagers? Votre prédécesseur et/ou les associations de défense des usagers ont-elles été appelées à avaliser ce projet? Si oui, quelles suites ont été données à leurs commentaires? Dans le cas contraire, comment justifier que les décisions d'une entreprise publique soient si peu dépourvues de contrôle public? Quel sera l'impact réel des modifications horaires sur les travaux en cours sur les lignes 161 et 162? Quel est le programme de la fin des travaux? Concrètement, quand les navetteurs de ces lignes pourront-ils profiter des aménagements en cours? Pouvez-vous détailler les améliorations attendues en termes de sécurité et de gain de temps? Ne pensez-vous pas que ces horaires mériteraient d'être revus et réaménagés en fonction des situations parfois absurdes vécues par les usagers? Interviendrez-vous en faveur de cette réorganisation?

04.02 **Paul Magnette**, ministre: Madame la présidente, cher collègue, de nombreux chantiers sont actuellement en cours sur la ligne 162 en vue de sa réélectrification.

En 2012, le programme de modernisation de l'axe 3 (les lignes 161 et 162) entre dans une phase cruciale d'exécution puisque, dans le but d'accélérer au mieux la réalisation dans le respect du cadre budgétaire, des travaux vont être entamés sur trois tronçons simultanément (Namur-Naninne au nord, Libramont-Neufchâteau et Neufchâteau-Lavaux au sud). Ces travaux très importants impliquent des mises hors service d'une des deux voies en continu sur chacun de ces tronçons. Des adaptations d'horaires ont donc été rendues obligatoires.

Au nord, la modernisation se poursuivra jusqu'à Ciney en 2013 et 2014. Fin 2014 marquera donc une étape importante du projet et verra la vitesse de référence portée de 130 à 160 km/heure sur les 30 km séparant Namur de Ciney. Les ralentissements permanents dans les courbes de Courrière, Florée et Braibant auront été supprimés grâce à la rectification du tracé de ces courbes.

Au sud, les travaux se poursuivront vers Marbehan et Arlon dès 2014. L'année 2016 verra se concrétiser l'achèvement complet du tronçon Hatrival-frontière, soit 67 km. Les courbes de Hatrival, Libin, Longlier,

Bernimont auront été rectifiées, autorisant la suppression d'autant de ralentissements permanents.

La coordination des travaux et la circulation des trains s'effectue par la direction Réseau d'Infrabel en collaboration avec la direction Infrastructure qui gère les travaux de modernisation de cet axe.

La direction Accès au réseau a établi les horaires d'application au 11 décembre 2011, en concertation avec B-Mobility, sur base des réunions de coordination et de planification des travaux et des sillons de toutes les autres catégories de trains (trains internationaux, relations IC, trains de pointe).

Lors de l'étude portant sur les modifications d'horaires, la SNCB a tenté, malgré les lourdes contraintes en présence, de maintenir autant que possible une offre pertinente qui tenait compte des besoins en termes de déplacement de la clientèle.

La SNCB est bien consciente que les choix arrêtés imposent parfois à la clientèle des changements d'habitudes, mais les travaux planifiés par Infrabel, gestionnaire de l'infrastructure, nécessitaient des adaptations d'horaires importantes.

Le calendrier des chantiers d'Infrabel prévoit la fin des travaux de modernisation à l'horizon 2017. D'ici là, l'offre devra encore être revue en fonction des déplacements des chantiers nécessitant des mises à voie unique temporaires.

L'objectif final de ces travaux est l'augmentation de la vitesse de référence de la ligne et, par voie de conséquence, l'amélioration des temps de parcours des trains.

04.03 Josy Arens (cdH): Madame la présidente, je remercie le ministre pour sa réponse.

Monsieur le ministre, j'ai parfois du mal à comprendre certaines décisions prises au niveau des horaires qui nécessitent non seulement une modification des habitudes des utilisateurs, mais les empêchent aussi de continuer à prendre le train, ce qui pose beaucoup de problèmes.

Cela dit, j'ai été heureux d'apprendre que cette ligne sera améliorée en vue de réduire le temps de parcours des trains.

Pour terminer, monsieur le ministre, je vous demande d'agir au niveau des horaires afin de répondre aux attentes des citoyens.

04.04 Paul Magnette, ministre: Madame la présidente, je voudrais ajouter un mot.

Monsieur Arens, comme c'est la première fois que je réponds à des questions en tant que ministre de l'Infrastructure, j'ai voulu répondre de la manière la plus précise, la plus détaillée et la plus factuelle possible. Mais je tiens à préciser, dès aujourd'hui, que je ne procèderai pas de la même manière par la suite car cela prendrait trop de temps.

En outre, vous savez que le Règlement, en son article 127, précise que les questions orales doivent présenter un caractère d'actualité et d'intérêt général. Or, nombre de questions qui sont posées ici ont plus une implication locale et appellent des réponses techniques, factuelles et précises pour lesquelles des questions écrites seraient mieux adaptées. Je veillerai donc, à l'avenir, à donner des réponses orales portant essentiellement sur les principes généraux. Vous savez, comme moi, que ce n'est pas le ministre des Entreprises publiques qui établit les horaires de la SNCB, et heureusement pour lui.

04.05 Josy Arens (cdH): Je serais heureux de pouvoir déposer mes questions sous forme écrite mais il faut alors que les réponses arrivent rapidement, pas trois ou quatre mois après. Si les réponses arrivaient rapidement, je n'introduirais que des questions écrites!

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

05 Question de M. Georges Gilkinet au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les modifications horaires et les suppressions de trains sur la ligne 162 entre Namur et Ciney à partir du 11 décembre" (n° 8083)

05 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanpassing van de dienstregeling en de afschaffing van een aantal treinen op lijn 162 tussen Namen en Ciney met ingang van 11 december" (nr. 8083)

05.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, d'abord et avant tout, bonne chance dans vos nouvelles fonctions. Et un petit commentaire sur votre réplique à la réplique de M. Arens. Je partage sa préoccupation de recevoir rapidement des réponses à nos questions écrites, ce qui nous permet, à nous aussi, d'évacuer des questions orales de cette commission. Néanmoins, derrière le problème qui n'est pas sans lien avec celui que vient d'aborder M. Arens, puisqu'il s'agit de la même ligne, il me semble qu'il y a des préoccupations d'ordre général en matière de communication de la SNCB à l'égard des usagers dans le cadre de changements horaires et de recherche des solutions les moins pénalisantes possibles pour les usagers quand il y a des travaux de modernisation comme c'est le cas sur la ligne 162.

J'en viens donc au contenu de ma question.

La SNCB a modifié ses horaires au 11 décembre, notamment pour ce qui concerne la ligne 162, ce qui a de très lourdes conséquences sur les usagers des gares concernées, qu'ils soient étudiants à Ciney ou à Namur ou travailleurs. Plusieurs problèmes concrets se posent. Excusez-moi d'être précis.

Ainsi, le train omnibus qui quitte actuellement Ciney à 5 h 55 vers Namur sera avancé de 25 minutes tandis que le train suivant sera retardé de 10 minutes. Concrètement, cela signifie que, à une heure de pointe, les navetteurs qui embarquent à Natoye, Florée, Assesse, Courrière, Sart-Bernard, Naninne, Dave ou Jambes ne pourront plus embarquer dans la direction de Namur et Bruxelles pendant plus d'une heure! Le train P de 16 h 47 en gare de Namur qui assure le trajet retour vers Ciney de nombreux étudiants de la banlieue sud de Namur ou du Condroz namurois est purement et simplement supprimé. Les voyageurs qui l'utilisent – ils sont nombreux –, principalement des étudiants ou des enseignants, devront attendre 17 h 19, soit une demi-heure de plus, à Namur avant de pouvoir retrouver leur domicile, avec toutes les conséquences que ça engendre, notamment d'un point de vue scolaire et de fatigue mais aussi de confort, quand on sait que les trains actuels de 16 h 19, 16 h 47 et 17 h 12 sont particulièrement bien remplis, ce qui prouve le succès de la SNCB dont nous nous réjouissons évidemment.

Ces changements sont également lourds pour les étudiants qui fréquentent les écoles cinaciennes. Actuellement, les heures d'arrivée à Ciney sont 7 h 42 et 8 h 21; elles vont passer à 7 h 24 et 8 h 28, alors que l'heure de démarrage des cours est 8 h 30, ce qui les fait arriver beaucoup trop tôt ou juste trop tard. Les heures de départ de Ciney après les cours étaient de 16 h 04 et 17 h 09; elles passent à 16 h 27 et 17 h 36, ce qui augmente d'autant la journée des étudiants concernés et diminue leur temps de loisirs ou d'étude.

S'il apparaît que ces modifications horaires sont la conséquence de travaux de modernisation de la ligne entre Namur et Naninne, on peut déplorer la communication défaillante de la SNCB par rapport à ces modifications et l'absence de concertation a priori avec les établissements scolaires et les usagers concernés. Il importe que des solutions soient recherchées pour limiter les désagréments des usagers concernés, tant par des adaptations horaires que par rapport au matériel utilisé, et qu'un engagement clair soit pris quant au rétablissement le plus rapide possible des horaires tels qu'ils existaient avant le 11 décembre.

Monsieur le ministre, quels sont les aménagements horaires envisagés ou mis en place par la SNCB pour limiter les désagréments pour les usagers de la ligne 162? Est-il envisagé à court terme de rétablir un train de pointe entre 16 h 00 et 17 h 00 au départ de Namur pour les étudiants qui souhaitent voyager en direction de Ciney? Des solutions concrètes sont-elles envisagées pour les étudiants fréquentant les écoles cinaciennes? Quand seront-elles mises en oeuvre? Vu la suppression temporaire des trains, est-il prévu d'augmenter la capacité des trains maintenus afin de limiter les phénomènes de sur-occupation et d'inconfort? Combien de temps dureront ces désagréments? Est-il possible d'accélérer les travaux de modernisation de la ligne afin de limiter au maximum les désagréments pour les voyageurs?

Pouvez-vous vous engager formellement au nom de la SNCB pour le rétablissement des liaisons, dès la fin des travaux de modernisation de la ligne, telles qu'elles existaient avant le début de ceux-ci? N'y a-t-il pas lieu d'améliorer la politique de communication et de concertation de la SNCB en cas de modification horaire?

Je m'excuse du caractère local de ces questions mais elles concernent quelques centaines de personnes. Elles ont également une portée générale en ce qui concerne la conclusion.

05.02 Paul Magnette, ministre: Monsieur Gilkinet, vous savez que de nombreux chantiers sont en cours sur la ligne 162 en vue de sa réélectrification. Je ne reviens pas sur le programme de modernisation puisque je viens de l'expliquer en détail à M. Arens.

Au nord, la modernisation se poursuivra jusqu'à Ciney en 2013 et 2014. Fin 2014 marquera donc une étape importante du projet et verra la vitesse de référence passer de 130 à 160 km/h sur les trente kilomètres qui séparent Namur de Ciney, ce qui est une excellente nouvelle pour les Namurois et les Cinaciens. Les ralentissements permanents dans les courbes de Courrière, Florée et Braibant auront été supprimés grâce à la rectification de leur tracé.

Au sud, les travaux se poursuivront vers Marbehan et Arlon dès 2014; 2016 verra se concrétiser l'achèvement complet du tronçon Hatrival-frontière, soit 67 km. Les courbes de Hatrival, Libin, Longlier et Bernimont auront été rectifiées, autorisant la suppression d'autant de ralentissements permanents.

Je ne reviendrai pas non plus sur les responsabilités internes au groupe Infrabel en termes d'informations que je viens de donner à M. Arens.

Lors de l'étude portant sur les modifications horaires, la SNCB a tenté, malgré les contraintes, de maintenir autant que possible une offre pertinente. La SNCB est bien consciente que les choix arrêtés imposent parfois à la clientèle des changements d'habitude, mais les travaux planifiés par Infrabel, gestionnaire de l'infrastructure, nécessitent des adaptations d'horaire importantes.

En ce qui concerne l'heure de pointe du soir au départ de Namur vers Ciney, en raison du trafic important, il n'a pas été possible de maintenir le train P 8670 vers Ciney à cause du service à voie unique. La clientèle estudiantine dispose dès lors du train L 5766 qui part de Namur à 16 h 23 et arrive à Ciney à 16 h 59 ou du train L 5767 qui part de Namur à 17 h 19 et arrive à Ciney à 17 h 59.

La situation actuelle ne peut être modifiée sous peine de supprimer des trains circulant dans l'autre sens, ce qui pénaliserait une autre clientèle.

Dès ce lundi 19 décembre, des adaptations ont été apportées au train devant arriver 8 h 28 à Ciney: celui-ci sera avancé de 5 minutes, avec une arrivée à 8 h 23.

Lors de la planification des horaires, une attention particulière a été portée à la capacité des trains d'accueillir des voyageurs pour un confort optimal. Toutefois, la disponibilité du matériel roulant, surtout en heures de pointe, ne permet pas toujours le renfort systématique de tous les trains impactés. Un suivi particulier des occupations est néanmoins prévu pour intervenir le cas échéant.

Le calendrier des chantiers d'Infrabel prévoit la fin des travaux à l'horizon 2017. L'offre devra donc encore être revue d'ici là. La communication des modifications horaires passe par de nombreux canaux dont j'ai ici une liste complète à votre disposition.

05.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, merci pour cette réponse. Il me semble évident que, s'il avait été communiqué aux voyageurs que la raison de leurs désagréments était une modernisation de la ligne accompagnée d'un engagement ferme de la SNCB de maintenir, voire d'améliorer le service, ils auraient accepté plus facilement les désagréments causés par ces travaux bien nécessaires: la ligne est importante. Malheureusement, ce ne fut pas le cas.

Si un des effets de votre nomination est d'améliorer la communication, il permettrait de meilleurs rapports de la SNCB avec les usagers.

Par ailleurs, en ce qui concerne les aménagements temporaires à réaliser, après contacts et rencontres avec des travailleurs de la SNCB, il me revient que des modifications restent possibles; évidemment, à la marge: il sera impossible de rétablir toutes les liaisons durant la période de service à voie unique.

Dès lors, je vous demanderai de rester attentif, via la SNCB, aux suggestions émises par les travailleurs de terrain qui cherchent une amélioration du service de façon permanente.

Enfin, à propos du matériel roulant utilisé sur cette ligne, je ne peux qu'encourager la SNCB à accélérer ses calendriers d'investissements pour qu'on ne se retrouve pas en situation de sous-disponibilité aux heures de pointe. La suppression de certains trains, combinée avec des convois à capacité réduite, conduit à une insatisfaction légitime. Cela arrive assez régulièrement sur cette ligne, que je connais particulièrement bien.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 Vraag van de heer Peter Dedecker aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het station van Merelbeke en de toegankelijkheid van stations na renovatie van de perrons" (nr. 8088)

06 Question de M. Peter Dedecker au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gare de Merelbeke et l'accessibilité des gares après la rénovation des quais" (n° 8088)

06.01 **Peter Dedecker** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijn felicitaties met uw nieuwe functie in deze commissie.

Mijnheer de minister, de perrons van het station van Merelbeke werden recent gerenoveerd. Wat mij betreft, werd er mooi werk geleverd. Het is een hele verbetering en heel veel reizigers zijn dan ook tevreden. Een aantal reizigers is echter iets minder tevreden, want die renovatie is ook een gemiste kans.

Men heeft van de renovatie, waarmee volgens mij toch wel veel centen waren gemoeid, immers geen gebruikgemaakt om de toegankelijkheid van de perrons te verbeteren voor minder mobiele mensen, rolstoelgebruikers, mensen met kinderwagens enzovoort. Van de drie perrons is er maar eentje uitgerust met een hellend vlak. Dit is natuurlijk niet echt een goede oplossing, want als men de trein neemt van op een bepaald perron, stapt men normaal gezien bij het terugkeren af op een ander perron, en dan zit men daar gevangen. De enige uitweg is dan een tunnel die enkel bereikbaar is via trappen.

Ik meen mij te herinneren dat werd afgesproken dat nieuw aangelegde sporen volledig toegankelijk moeten worden gemaakt. Bovendien kreeg men in Merelbeke te horen dat het station binnenkort zou worden gesloten. De gemeenteraad van Merelbeke apprecieert dat natuurlijk niet echt en vraagt de NMBS-Groep in een unaniem goedgekeurde motie van 27 september om de loketten open te houden, in een informatieverbreiding via omroep te voorzien – waarbij wordt gesuggereerd dat eventueel die van Gent Sint-Pieters daarvoor kan worden gebruikt – en de toegankelijkheid van alle perrons te garanderen.

Ik had graag uw reactie en die van de NMBS-Groep gekend op deze motie. In hoeverre zal men op die vragen ingaan? In hoeverre is het mogelijk om op zijn minst de toiletten en de wachtzaal open te houden? In hoeveel andere stations heeft men de voorbije jaren perrons vernieuwd waarbij die toegankelijkheid niet werd gegarandeerd?

06.02 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Dedecker, in het kader van de besparingsmaatregelen heeft de raad van bestuur van de NMBS zijn akkoord gegeven om loketten te sluiten in niet-rendabele stations, en wel volgens drie voorwaarden. Ten eerste, de klant moet de mogelijkheid hebben om een ticket te kopen via een automaat. Ten tweede, van de eerste tot de laatste trein moet er een wachtzaal beschikbaar zijn. Ten derde, er moet vooraf sociaal overleg worden gepleegd.

Het loket van het station van Merelbeke kan enkel worden gesloten als de drie voorwaarden zijn vervuld. Het is bovendien niet zo dat het station zelf zal worden gesloten. Het station zal immers even bereikbaar zijn, met of zonder geopend loket.

Alle stations en onbewaakte stopplaatsen op het Belgische spoorweginet zijn uitgerust met luidsprekers, zodat reizigers auditief kunnen worden geïnformeerd. Dat is ook het geval in Merelbeke. De aankondigingen in dit station worden aangestuurd vanuit het seinhuis van Gent Sint-Pieters. In dit seinhuis zijn meerdere installaties samengebracht, waaronder die van Merelbeke.

Informatie aan de reizigers is een prioriteit voor Infrabel. Vandaar dat begin oktober 2008 een nieuwe dienst Information Management – het is altijd een beetje chiquer in het Engels – werd opgericht. Deze dienst behandelt op dit moment verschillende projecten om de informatie aan de reizigers te verbeteren, zoals

automatische aankondigingen; een automatisch systeem voor visuele en auditieve informatie wordt getest en geleidelijk aan op het spoorwegnet geïnstalleerd.

Dankzij dit systeem gebeuren niet enkel de aankondigingen automatisch maar ook de berichtgeving op de schermen. De inhoud en de frequentie van de aankondigingen werden herzien om de reizigers duidelijker en nauwkeuriger te informeren over elke aanpassing van de voorziene dienstregeling. Sinds begin 2010 controleert een privéfirma de installaties die betrokken zijn bij het verspreiden van de informatie, dit in de vorm van *mystery shopping*. Alle stations en onbewaakte stopplaatsen worden meerdere keren gecontroleerd.

Speakers krijgen permanente opleidingen inzake de huidige richtlijnen, de beschikbare werkinstrumenten en wijzigingen in de aankondigingen. Daarnaast wordt in gerichte taalopleidingen voorzien. In december 2008 werden twee digitale taallabo's geïnstalleerd. Hier krijgen de speakers de volgende opleiding: het opstellen en inspreken van aankondigingen met een stijgende moeilijkheidsgraad, de kwaliteit van de aankondigingen – tijdstip, inhoud, articulatie, tempo enzovoort – en aankondigingen tijdens verstoord treinverkeer. Op basis van de vastgestelde opleidingsbehoeften worden verdere specifieke opleidingen georganiseerd. Daarnaast werd binnen Infrabel in een nieuwe graad voor speakers voorzien, verkeersinfobediende. Dat laat toe om de aanwervingsprocedure te herzien en af te stemmen op het profiel en de taken van de speaker. Er werd tevens gestart met een coachingproject. Alle personeelsleden worden op een secure manier begeleid bij de uitvoering van hun job.

Om een netwerk van toegankelijke stations te realiseren zijn op basis van geografische spreiding, het belang van het station, de aanwezigheid van personeel en de beschikbare infrastructuur honderd stations uitgekozen die integraal toegankelijk zullen worden gemaakt, teneinde tegen 2028 een netwerk te bekomen met telkens een toegankelijk station binnen een straal van 15 kilometer. Het voorzien van liften en hellingen, die zware investeringen vergen in deze honderd stations, is prioritair.

Merelbeke behoort niet tot deze lijst en er zijn momenteel geen vooruitzichten om Merelbeke integraal toegankelijk te maken. Het dichtstbijzijnde station waar reizigers met beperkte toegankelijkheid terecht kunnen is Gent Sint-Pieters. Wanneer er een nieuwe onderdoorgang of nieuwe voetbrug wordt gebouwd in een station met meer dan 500 opstappende reizigers per dag, dienen de perrons in de betrokken stations volgens de Europese regelgeving integraal toegankelijk gemaakt te worden, ook al behoort dit station niet tot de lijst van de honderd prioritaire stations. In Merelbeke betreft het echter een gedeeltelijke aanpassing van een bestaand kunstwerk, namelijk de verlenging van de bestaande onderdoorgang, zonder ingrijpende bouwkundige aanpassing van de toenmalige toegangen.

Naast de bouw of aanpassing van een kunstwerk met lichte hellingen kan integrale toegankelijkheid ook worden gerealiseerd ingeval de perrons via een nabijgelegen overweg te bereiken zijn, wat in vele kleine stations en stopplaatsen het geval is.

Gezien de beperkte kostprijs voor de constructie van kleine hellingen rechtstreeks van het perron naar de openbare weg of naar een overweg, worden bedoelde hellingen bij perronvernieuwingen systematisch uitgevoerd.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, dat was een heel uitvoerig antwoord. Mijnheer Dedecker, hebt u een repliek?

06.03 Peter Dedecker (N-VA): Mevrouw de voorzitter, uiteraard heb ik een repliek.

Mijnheer de minister, ik dank u voor het vrij omvangrijke antwoord.

Ik meen te hebben verstaan dat de wachtzaal openblijft, wat de reizigers enigszins zal geruststellen. Ik heb echter niet vernomen of zulks ook voor de toiletten het geval is, waarnaar ook wordt gevraagd.

U bevestigt dat de omroep via Gent Sint-Pieters blijft. Ik had al een vermoeden. Ik ben al eens in het seinhuis op bezoek geweest. Blijkbaar had de gemeenteraad daarbij toch nog enige bedenkingen. Vandaar de motie in kwestie. Misschien kan u daarover nog overleg plegen.

U verklaart dat slechts honderd stations integraal toegankelijk zullen worden gemaakt, wat mij jammer lijkt, zeker omdat Merelbeke niet in de plannen is opgenomen. Merelbeke is immers een voorstadje van Gent,

met een station waar redelijk veel reizigers opstappen. Het bevordert ook de mobiliteit in Gent, toch een vrij belangrijke stad.

U stelt dat er geen grote werken worden gedaan, als de andere perrons via een nabijgelegen overweg te bereiken zijn, wat natuurlijk voor Merelbeke niet het geval is. Het is dan ook jammer, wanneer aan het kunstwerk of de tunnel wordt gewerkt, dat men dan niet meteen een helling voorziet. Een helling brengt immers toch geen supergrote bijkomende kosten met zich, als daar een tunnel moet worden verlengd.

Ik neem aan dat het een gemiste kans is. Het is jammer dat u ter zake niet verder gaat.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Peter Dedecker** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de geplande besparingen bij de NMBS in Oost-Vlaanderen" (nr. 8096)

- de heer **Mathias De Clercq** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de besparingen van de NMBS in Oost-Vlaanderen" (nr. 8227)

07 **Questions jointes de**

- M. **Peter Dedecker** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les économies prévues à la SNCB en Flandre orientale" (n° 8096)

- M. **Mathias De Clercq** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les économies de la SNCB en Flandre orientale" (n° 8227)

De **voorzitter**: Wegens afwezigheid van de heer De Clercq wordt zijn vraag geschrapt.

07.01 **Peter Dedecker** (N-VA): Mijnheer de minister, het gaat hier ook weer over een motie, deze keer unaniem goedgekeurd op 9 november jongstleden door de provincieraad van Oost-Vlaanderen. In die motie uit men zijn ongenoegen over het schrappen van een aantal treinen door de NMBS. Dit was geweten via enkele aankondigingen, maar het gebeurt wel zonder voorafgaand overleg met de regionale vervoersmaatschappijen. Het is onduidelijk welke globale visie er wordt gehanteerd op het gehele aanbod van openbaar vervoer in de regio, dus het samenwerkingsverhaal tussen trein, bus en andere.

De provincieraad vraagt specifiek om het overleg met De Lijn alsnog te organiseren om te zien waar moet worden voorzien in eventuele vervangingen door De Lijn of omgekeerd, alsook is er de vraag om de werking van de regionale spoorlijncomités verder te zetten en te versterken als voorbeeld van gestructureerd overleg rond de dienstverlening op regionale lijnen.

Graag had ik van u geweten in hoeverre de NMBS hieraan gevolg zal geven en wat uw persoonlijke visie op deze feiten en de samenwerking met de andere vervoersmaatschappijen in dezen is. Alvast bedankt.

07.02 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Dedecker, het onderzoek naar het aanbieden van mogelijk alternatief vervoer voor de trein waarvoor de NMBS heeft voorgesteld om die uit het aanbod te schrappen, gebeurt bij de provinciale vervoerscommissies, die zijn samengesteld uit vertegenwoordigers van de regionale openbaarvervoermaatschappijen en de NMBS.

Er wordt alleen een alternatief aangeboden waar er geen treinalternatief is binnen het uur of voor die haltes waar drie opeenvolgende treinen worden geschrapt.

De **voorzitter**: Dat is een heel kort antwoord.

07.03 **Peter Dedecker** (N-VA): Dat was inderdaad heel kort.

U stelt dat er daaromtrent afspraken werden gemaakt met De Lijn, maar blijkbaar gebeurde dat niet voorafgaand. Men maakte pas achteraf afspraken, of heb ik dat verkeerd begrepen?

U zei dat er afspraken werden gemaakt rond de vervangingsgraad, bijvoorbeeld als er meer dan drie stopplaatsen werden geschrapt. Is dat overleg vooraf of achteraf gebeurd? Dat is hier toch wel het probleem. Men schrapt plots zaken zonder voorafgaand overleg.

07.04 Minister **Paul Magnette**: Ik weet het niet. Ik moet dat laten nakijken en ik zal u op de hoogte brengen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Steven Vandeput** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS en de gevolgen voor Limburg" (nr. 8105)

- mevrouw **Liesbeth Van der Auwera** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS en de gevolgen voor Limburg" (nr. 8329)

08 **Questions jointes de**

- M. **Steven Vandeput** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les nouveaux horaires de la SNCB et leurs conséquences pour le Limbourg" (n° 8105)

- Mme **Liesbeth Van der Auwera** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les nouveaux horaires de la SNCB et leurs conséquences pour le Limbourg" (n° 8329)

08.01 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de minister, aangename kennismaking! Ik vind het een beetje jammer dat mijn eerste vraag een lokale vraag is. Dat is niet mijn gewoonte, tenzij het om iets flagrant gaat, zoals in dit geval.

Op zondag 11 december trad de nieuwe dienstregeling van de NMBS in werking. In de voorbereiding van mijn vraag, die u ongetwijfeld gelezen hebt, kon u lezen waarover het gaat. Ik zal het niet herhalen, om tijd te besparen. Ik heb een paar vragen over verschillende lijnen waarop het voor de reizigers uit Limburg weer meer tijd zal kosten om ergens te geraken.

Ten eerste, wat zijn de achterliggende redenen van de genoemde wijzigingen?

Ten tweede, de NMBS heeft blijkbaar de intentie om de gebruikers op een of andere manier een beetje te misleiden. Waarom presenteert zij slechts een klein aantal van de wijzigingen op de website waarop de wijzigingen aangekondigd worden, terwijl de website toch een overzicht van alle aanpassingen geeft?

08.02 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): Mijnheer de minister, u was vroeger minister van Energie. Er gaat soms veel energie verloren om vanuit Limburg de trein te nemen en ergens op tijd aan te komen. Het is niet een en al jammerklacht, maar ook dit jaar stelde ik vast dat, naar jaarlijkse gewoonte, een nieuwe dienstregeling van start ging. Ook weer naar jaarlijkse gewoonte ging dat gepaard met talrijke klachten. Ook vanuit Limburg was de kritiek zeer scherp.

Wat wel nieuw is – daarom diende ik deze vraag in –, is dat de NMBS de kritiek uit Limburg niet meteen afschiet. De regeling houdt geen verbetering in voor de provincie. De treinen blijven veel te traag tussen Limburg en Antwerpen en Brussel, terwijl de infrastructuur er wel ligt. Bepaalde aanpassingen zouden onmogelijk zijn door de elektrificatiewerken op de lijn Herentals-Mol of omdat de rijpaden niet vrij zijn. Daarentegen acht de NMBS bijstellingen voor de diensten naar Brussel wel mogelijk.

Mijnheer de minister, erkent de NMBS de bijkomende vragen vanuit Limburg, een gebied dat traditioneel een moeilijke ontsluiting heeft? Zal de NMBS aanpassingen aan de dienstregeling doorvoeren om de dienstverlening van en naar Limburg te verbeteren? Zo ja, wat houden die aanpassingen in en wanneer mogen die worden verwacht? Indien er niet onmiddellijk aanpassingen worden doorgevoerd, mogen de Limburgse treinreizigers dan op zijn minst hopen op een grondige evaluatie van de dienstverlening in de nabije toekomst?

08.03 Minister **Paul Magnette**: Er is al gesproken over Merelbeke en Ciney en nu over Limburg. Wij maken een lange reis door België.

Met het oog op de geplande elektrificatiewerken door Infrabel op lijn 15, tussen Geel en Mol, rijden de treinen over die sectie met beperkte snelheid, met een vertraging van ongeveer 2 minuten. Tijdens de daluren beschikken zij slechts over enkel spoor. Er moesten heel wat treinen worden aangepast om kruisingen in die sectie te vermijden. Een rechtstreeks gevolg hiervan is dat de IR-treinen tussen Mol en Hasselt in Leopoldsburch moeten kruisen, wat extra wachttijd met zich brengt.

Tevens zijn er werken gepland op lijn 15, Mol-Hasselt, aan de nieuwe stations van Beringen en Zonhoven, waardoor de IR-treinen er trager moeten rijden. Het niet koppelen van de trein Hasselt-Mol aan de trein Neerpelt-Hasselt is het gevolg van de geplande elektrificatiewerken op lijn 15 tussen Geel en Mol.

Tussen 9 uur en 15 u 35 rijden de treinen in die sectie over enkel spoor. De treinen in die sectie moesten verschoven worden om kruisingen te vermijden. De kruisingen vinden nu plaats in Geel en in Leopoldsburch, waardoor het technisch niet altijd mogelijk is de IR-trein Hasselt-Mol te koppelen aan de IR-trein Neerpelt-Antwerpen.

De langere reistijd van de IR-trein Antwerpen-Neerpelt is eveneens het gevolg van de verschuivingen naar aanleiding van de geplande elektrificatiewerken tussen Geel en Mol.

Het feit dat de P-treinen van en naar Brussel gemiddeld iets langer over hun traject doen, is een gevolg van kleine aanpassingen door Infrabel, vooral om de robuustheid van de dienstregeling richting Brussel te verbeteren. Het klopt niet dat de trein langer blijft stilstaan in Brussel ten opzichte van de vorige dienstregeling. De dienstregeling voor die trein blijft ongewijzigd. De grote wijzigingen aan de dienstregeling worden inderdaad specifiek aangegeven in het overzicht op de website van de NMBS. Kleinere verschuivingen of aanpassingen door Infrabel kunnen steeds enkele weken voor de nieuwe dienstregeling geraadpleegd worden via de roadplanner.

08.04 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord.

Met betrekking tot lijn 15 meen ik dat het duidelijk is. We moeten er ook van uitgaan dat het een voorlopige situatie is en dat later de reistijd op die lijnen opnieuw korter wordt.

Wat uw antwoord met betrekking tot de P-treinen naar Brussel betreft lijkt de verhoging van de robuustheid een argument in het ijl te zijn. Ik heb zelf gechronometreerd en laten chronometreeren hoe de P-treinen sinds de aanpassingen gereden hebben. Ik heb heugelijke nieuws voor u dat ze welgeteld een keer binnen de 59 minuten geraakt zijn waar ze moesten zijn. In die zin komt de robuustheid ervan niet echt naar voren.

Wat de website betreft, men stelt een deel voor als aanpassingen, maar reizigers die dagelijks de trein gebruiken, hebben niet de gewoonte om voor elke trein opnieuw te controleren op B-rail of op railtime en daar gaf men slechts een beperkt overzicht van de wijzigingen. Zo luidt de klacht van iemand die mij daarover gecontacteerd heeft. Kan de NMBS minstens complete informatie verstrekken over de wijzigingen, zodat reizigers niet opnieuw verantwoordelijk worden voor informatie over veranderingen, waar ze eigenlijk op dat ogenblik niet om gevraagd hebben.

08.05 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): Mijnheer de minister, ik heb er alle begrip voor dat een en ander te wijten is aan werken op de verbinding van en naar Antwerpen. Ik had zelf al aangegeven in mijn vraagstelling dat de werken die daar bezig zijn, het gebrek aan verbeteringen eigenlijk wel kunnen verantwoorden.

Een andere zaak is natuurlijk de dienstregeling van en naar Brussel. De infrastructuur is er. De beruchte bocht rond Leuven wordt maar op bepaalde ogenblikken gebruikt. Ik ben eigenlijk een beetje op mijn honger gebleven met betrekking tot uw antwoord. U verwijst naar dienstregelingen van Infrabel en naar robuustheid, maar ik denk dat u op die manier geen antwoord geeft op mijn vraag, terwijl het toch wel duidelijk is voor eenieder dat de NMBS de kritiek uit Limburg dienaangaande niet afschiet.

Als ik uw antwoord goed beluisterd heb, lijkt het erop dat er geen aanpassingen komen aan de trafiek naar en van Brussel, meer zelfs dat we zelfs niet hoeven te rekenen op een evaluatie van de dienstverlening in de nabije toekomst. Het dient nog eens gezegd dat dat een zeer, zeer spijtige situatie is, des te meer omdat de infrastructuur ter beschikking is. Ik vind dat zonde.

Ik ben hier positief begonnen, dat nieuwe dienstregelingen steeds weer op kritiek stuiten. De klacht die vanuit Limburg geformuleerd wordt, is echter blijkbaar zeer terecht. Ik vind uw antwoord ter zake dan ook jammer.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de besparingen bij de NMBS-Holding" (nr. 8106)

09 Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les économies prévues à la SNCB-Holding" (n° 8106)

09.01 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, volgens een artikel in *Le Soir* van 24 november zou de NMBS-Holding klaar zijn om een besparing van 200 tot 300 miljoen euro te doen in het kader van de bezuinigingen die de nieuwe regering aan de spoorgroep zou opleggen.

In de eerste plaats zou worden gekeken naar besparingen op het vlak van informatica, consultancy en personeel.

Mijnheer de minister, dergelijke uitingen stemmen tot nadenken en ik heb dan ook de volgende vragen.

Kunt u het verhaal in *Le Soir* bevestigen? Hebt u dat zelf gehoord? Hoeveel zal er precies worden bespaard? Waar en op welke posten?

Hoeveel zal er worden bespaard op personeel? Gaat het enkel om personeel van de Holding zelf of ook om gedetacheerd personeel bij de dochterondernemingen Infrabel en NMBS?

Als de NMBS-Holding een dergelijke communicatie doet, is de vraag die bij mij opkomt, waarom deze besparingen dan niet eerder werden uitgevoerd. Is het besparingsplan van midden 2010, dat tot een jaarlijkse besparing van 49,5 miljoen moest leiden, ondertussen volledig uitgevoerd? Hoeveel werd er volgens dit plan in 2011 bespaard?

09.02 Minister Paul Magnette: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Vandeput, vermoedelijk verwijst u naar het artikel dat dienaangaande op 24 november 2011 werd gepubliceerd in het dagblad *L'Echo*.

De NMBS-Holding bevestigt mij dat op regelmatige tijdstippen de nodige maatregelen werden genomen om de correcte uitvoering van het ondernemingsplan 2008-2012 te garanderen.

Tegelijkertijd wordt er uitdrukkelijk op toegezien dat deze inspanningen niet worden afgeschoven op de NMBS of op Infrabel.

09.03 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, daarmee is mijn eerste vraag niet beantwoord, of moet ik dan vaststellen dat *L'Echo* die 200 tot 300 miljoen euro zomaar uit zijn duim zuigt? Het heeft er wel in gestaan.

Wij hebben hier een halfjaar geleden een hoorzitting gehad over de dramatische financiële toestand van de NMBS. Daaruit bleek dat het ondernemingsplan 2008-2012 niet werd gehaald.

In die zin blijf ik op mijn honger zitten en is mijn vraag niet beantwoord. Ik zal dit maar eens te meer afdoen als een vorm van communicatie die de Holding zich heeft eigen gemaakt en die eerder toekomt aan politici dan aan bedrijfsleiders.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de MOBIB-kaart" (nr. 8107)

10 Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique

et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la carte MOBIB" (n° 8107)

10.01 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, vanaf 2012 worden 520 000 NMBS-abonnees die hun abonnement vernieuwen, uitgenodigd om de papieren kaart door een chipkaart te vervangen. Midden 2013 zouden alle abonnees op de nieuwe kaart moeten zijn overgeschakeld.

Na evaluatie zou het systeem ook voor de occasionele treinreiziger van kracht worden.

Wij kennen de MOBIB-kaart, die natuurlijk een vooruitgang is. De kaart wordt door de Brusselse vervoermaatschappij MIVB al langer gebruikt. Busmaatschappijen TEC en De Lijn zouden de komende jaren volgen.

Ik heb ter zake de hiernavolgende vragen aan u.

Ten eerste, op welke manier zal de integratie met de MIVB, De Lijn en TEC verlopen? Binnen welke termijn zal de integratie gebeuren of welke termijn wordt ter zake vooropgesteld? Zijn er met de andere vervoermaatschappijen deadlines afgesproken?

Ten tweede, wanneer naar een eenvormige kaart en misschien ook eenvormige tarieven – dit weet ik niet – wordt overgegaan, zal er op dat ogenblik dan ook werk worden gemaakt van een gemeenschappelijk loket? Zo ja, wat is de huidige stand van zaken op bedoeld vlak? Zo neen, waarom zal er geen werk van worden gemaakt? Wat zijn de hinderpalen?

10.02 Minister Paul Magnette: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Vandeput, de integratie van de MOBIB-kaart van de NMBS met de MOBIB-kaart van de MIVB treedt in werking vanaf het begin van het project, dus vanaf midden 2012.

De integratie met beide andere regionale vervoermaatschappijen hangt af van de eigen planning van de maatschappijen in kwestie, waarvoor zij verantwoordelijk zijn.

De term *one stop shop* is niet juist. De chipkaart als drager is onderling bruikbaar. Dat wil zeggen dat éénzelfde chipkaart, onafhankelijk van de maatschappij die ze uitgeeft, bij de loketten van elke vervoermaatschappij zal kunnen worden gebruikt.

Elke maatschappij zal binnen haar tariefaanbod vervoerbewijzen verkopen en ze op de chipkaart laden, eventueel gecombineerd met vervoerbewijzen van andere vervoermaatschappijen, indien dergelijke, commerciële overeenkomsten bestaan.

Ten slotte zorgt de vervoermaatschappij die de kaart heeft uitgegeven, voor de naverkoopdienst, wanneer een kaart werd verloren of defect raakt. Om het in dergelijke gevallen voor de klant enigszins eenvoudiger te maken, is erin voorzien dat bij de reconstructie van de kaart alle vervoerbewijzen worden herladen die erop staan, inclusief de bewijzen die niet door de uitgever van de kaart werden geladen. Aldus wordt vermeden dat de klant bij alle vervoermaatschappijen moet langsgaan, om de inhoud van zijn kaart opnieuw samen te stellen.

10.03 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, inzake De Lijn zal ik in elk geval mijn collega's van het Vlaams Parlement vragen zich te beraden over de manier waarop de vorderingen bij De Lijn verlopen.

Voor de chipkaart begrijp ik goed dat het onderhoud door eender wie zal kunnen gebeuren. Wanneer ik echter met de bus en de trein wil rijden, moet ik voor het opladen van de chipkaart eerst bij De Lijn en daarna bij de NMBS langsgaan, om mijn kaart op te laden en zodoende mijn abonnement valabel te maken.

In dat geval laten de verantwoordelijken nog een aantal kansen liggen. De toekomst zal dat echter wel uitwijzen.

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

11 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het gerechtsgebouw in Hasselt" (nr. 8108)

11 Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le palais de justice de Hasselt" (n° 8108)

11.01 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dit is een enorm boeiend dossier. Over smaken mag niet getwist worden, maar de NMBS-Holding is via haar dochter Euro Immo Star de belangrijkste bouwheer van het nieuwe gerechtsgebouw te Hasselt. Aanvankelijk was de bouw een gezamenlijk project van Euro Immo Star en het Autonoom Gemeentebedrijf Hasselt, die zich hadden verenigd in de nv Hasselt Stationsomgeving.

Sinds juni vorig jaar — zo zien wij in de balans van de NMBS-Holding — is de nv SOHA echter bouwheer. SOHA is voor 97,5 % van EIS, een dochter van Eurostation, dat onder de NMBS-Holding valt. De nv Hasselt Stationsomgeving heeft nog een belang van 2,5 % in SOHA.

Interessant is dat aan het nieuwe gerechtsgebouw een prijskaartje zou hangen van ongeveer 80 miljoen euro. Het gaat om een gebouw van 14 verdiepingen, 23 000m² groot, met 117 parkeerplaatsen en drie verdiepingen archieven. Het is gebouwd door een Duitse architect, samen met een aantal Belgen, en Belgische aannemers hebben het werk uitgevoerd.

Volgens eerdere vragen aan de minister van Justitie en aan de minister van Financiën, bevoegd voor de Regie der Gebouwen, zou het gebouw voor 36 jaar gehuurd worden voor 3,9 miljoen euro per jaar.

Mijn vragen aan u gaan uiteraard over de rol die de NMBS-Holding via haar dochters in dit project speelt. Wat is het totaal investeringsbedrag voor dit project? Hoe wordt het project gefinancierd? Waarom wisselde het project vorig jaar plots van bouwheer, of waarom heeft Euro Immo Star de rest bijna helemaal uitgekocht? Behoren zulke projecten volgens u tot de kerntaken van de NMBS-Holding?

11.02 Minister Paul Magnette: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Vandeput, het totaal investeringsbedrag bedraagt 71 miljoen euro. In dit bedrag zitten bouwkosten, grondkosten, studiekosten, werken die eigen zijn aan de huurder, btw, verzekeringen, controles van parking en archieven, intresten, enzovoort. Het project wordt voor 10 miljoen euro gefinancierd met eigen kapitaal van de Stedelijke Ontwikkelingsmaatschappij Hasselt, SOHA, en via leningen.

Begin jaren 2000, bij de oprichting van de nv Hasselt Stationsomgeving, werd door de partijen overeengekomen dat er een realisatiemaatschappij zou worden gecreëerd voor de realisatie en de uitwerking van de projecten, waaronder het gerechtsgebouw. Het gerechtsgebouw is volledig gerealiseerd op gronden van de NMBS-Holding. De NMBS-Holding vervult haar rol zoals die gedefinieerd is in onder meer de wet van 1991 over de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, en in haar beheerscontract 2008-2012 met de Belgische Staat.

Binnen dat wettelijk en contractueel kader voert zij haar specifieke opdracht van openbare dienst uit en zet zij, onder toezicht van de raad van bestuur en de voogdijoverheid, passende structuren op om de dagelijkse kwaliteit voor de gebruiker te waarborgen en te verbeteren, zoals het beheerscontract dat ook voorschrijft. In die optiek heeft de NMBS-Holding belangen in een aantal dochtervennootschappen die een specifieke activiteit vervullen, maar waarvoor algemeen geldt dat zij geen afbreuk doen aan de openbare dienstverlening. Integendeel, het doel van die vennootschappen is wel degelijk dat zij enerzijds de NMBS-Holding ondersteunen en versterken bij de uitvoering van haar maatschappelijke opdracht en dat zij anderzijds bijdragen tot het financieel resultaat van de NMBS-Holding.

Aldus heeft de NMBS-Holding een aantal participaties in portefeuille die vaak een financiële bijdrage leveren tot het resultaat van de moedermaatschappij. De participaties van de NMBS-Holding, zoals het studie bureau Eurostation en de vastgoedontwikkelaar Euro Immo Star, zijn daarvan een goed voorbeeld.

Overigens blijkt dat alle vennootschappen van privaatrecht die de NMBS-Holding rechtstreeks in portefeuille heeft, een positieve bijdrage leveren tot het resultaat van de NMBS-Holding. Dat is zeker het geval voor Eurostation en Euro Immo Star.

Naast hun financiële inbreng, dragen Eurostation en Euro Immo Star tevens bij tot de realisatie van de

stationsstrategie, die voor de NMBS-Holding als een essentiële strategische pijler geldt. De voorbije jaren voerde de NMBS-Holding systematisch die strategie door, die erin bestaat de grote stations uit te bouwen tot dynamische en multifunctionele mobiliteitsknooppunten die optimaal geïntegreerd zijn in de stad, waar het aangenaam toeven is, waar de gebruiker een gevarieerd dienstaanbod vindt en waar men zich veilig voelt.

11.03 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, dat uiteraard goed voorbereid is door degenen die ik viseer.

Ik ga niet akkoord met het feit dat dit zou voldoen aan een openbare dienst. Ik denk dat het een essentieel onderdeel is, waarover wij thans van gedachten wisselen en waarover wij in de toekomst wellicht nog van gedachten zullen wisselen.

Ten eerste, ik heb een probleem met het feit dat altijd opnieuw gezegd wordt dat er financiële bijdragen geleverd worden tot de moedermaatschappij vanuit die dochtermaatschappijen. Dat is natuurlijk niet moeilijk als men als monopolist zelf kan bepalen op welk niveau de facturen worden ingeschreven. Eerst moet al uitgezocht worden dat SOHA zo goed als volledig een dochtermaatschappij is van de NMBS-Holding, via Euro Immo Star. Nu vernemen wij dat daar voor 10 miljoen euro aan eigen middelen in zitten. Die 10 miljoen euro dient vandaag dus niet voor de afbouw van de schulden van de NMBS-Holding, wat toch een van haar opdrachten is.

Daarbovenop komt een lening die nogmaals de financiële positie van de groep achteruitstelt. Bovendien kwam pas vandaag aan het licht dat er een dispuut is tussen de Regie der Gebouwen, Justitie en de bouwheer, die het gebouw in huur zal geven, over de datum waarop de huur wordt betaald. Zoals het er nu uitziet, heeft het project meer dan een half jaar vertraging. De minister van Justitie zegt dat zeker geen huur wordt betaald voor het in gebruik wordt genomen. De minister die twee weken geleden nog verantwoordelijk was voor de Regie der Gebouwen bevestigde mij dat er zal worden betaald vanaf maart. En nu zegt u vandaag dat dit er positief toe bijdraagt. Volgens mij kan dit niet meer. Wij hebben hiervan het laatste nog niet gezien.

Als de NMBS-Holding rond het station van Hasselt iets serieus wil doen, mag men eerst het station van Hasselt zelf aanpakken in plaats van bezig te zijn met alle andere soorten ontwikkelingen die evengoed door privé-ondernemingen kunnen worden gedaan.

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

12 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de benoemingen bij de NMBS-Holding" (nr. 8109)

12 Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les nominations à la SNCB-Holding" (n° 8109)

12.01 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, de raad van bestuur van de NMBS-Holding is ingegaan op het voorstel van Jannie Haek en het benoemings- en bezoldigingscomité heeft Michel Bovy en Sven Audenaert benoemd tot nieuwe directeurs-generaal voor een periode van vijf jaar. *Headhunter* Korn Ferry was aangesteld om externe kandidaten te zoeken voor beide jobs en blijktbaar is dat niet helemaal gelukt.

Wat zijn de normale procedures bij de benoeming van nieuwe directeurs-generaal bij de NMBS-Groep? Werden deze hier gevolgd?

Wat is de procedure voor het aanstellen van een *headhunter* voor dergelijke functies en wat is de prijs hiervan?

Hoe verliep de specifieke selectieprocedure? Hoeveel kandidaten werden er door Korn Ferry voorgedragen en werd er een rangorde van kandidaten meegedeeld?

Tot slot vraag ik naar uw persoonlijke visie. Staat u achter het systeem van politieke benoemingen aan de top van de directie van overheidsbedrijven, waarvan hier duidelijk sprake is?

12.02 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer Vandeput, de procedures voor de benoemingen tot directeur-generaal zijn door de wetgever vastgelegd en werden in dezen voor de volle honderd procent gevolgd. Zo bepaalt artikel 162quater van de wet van maart 1991 betreffende de hervormingen van sommige overheidsbedrijven dat, ik citeer: "... de raad van bestuur de leden van het directiecomité benoemt op voorstel van de gedelegeerd-bestuurder en na het advies te hebben ingewonnen van het benoemings- en bezoldigingscomité."

Tevens is het duidelijk dat het directiecomité de spil vormt in de werking van de vennootschap en dat zonder een behoorlijk werkend directiecomité, waarvoor het op volledige getalsterkte moet zijn en correct moet zijn samengesteld, de NMBS-Holding niet naar behoren kan functioneren.

De verschillende beheersorganen dragen een collectieve verantwoordelijkheid voor het optimaal functioneren van de vennootschap door middel van het directiecomité. Overigens past deze collectieve verantwoordelijkheid ook duidelijk binnen de algemene context van naleving van de beginselen van behoorlijk bestuur, met name het continuïteitsbeginsel.

Bij het aanstellen van een *headhunter* wordt de normale procedure voor het lanceren en toewijzen van overheidsopdrachten gevolgd. De aanstelling van het selectiekantoor Korn Ferry International gebeurde na een gedegen marktconsultatie.

De vacatures voor beide posten van directeur-generaal bij de NMBS-Holding werden zowel intern als extern breed gepubliceerd. Het selectiekantoor Korn Ferry International heeft in totaal vierendertig kandidaten aangezocht.

De voortschrijdende selectie werd gevoerd in overleg met de gedelegeerd bestuurder, het benoemings- en bezoldigingscomité en de raad van bestuur.

Over de voortgang van de procedure werd ook systematisch aan de beheersorganen gerapporteerd. Het bedrijf heeft zich ter zake louter laten leiden door de belangen van de onderneming, door op zoek te gaan naar de personen van wie competentieprofiel, ervaring, achtergrond en *skills* het best aan de noden van het bedrijf tegemoetkomen. Bijgevolg zijn de benoemingen in kwestie voorbeelden bij uitstek van niet-politieke benoemingen.

De hiervoor vermelde procedures inzake de benoeming van directeur-generaal, opgenomen in de wet van 1991, vallen niet onder het concept van lopende zaken.

12.03 **Steven Vandeput** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, zulks was een jaar geleden wel het geval. Toen konden ze niet worden benoemd, omdat het viel onder lopende zaken.

Ik ben verwonderd over uw antwoord. Het is magnifiek dat wij een headhunterkantoor kunnen aanstellen om een christendemocraat door een christendemocraat en een socialist door een socialist te vervangen. Ik kijk uit naar de grote veranderingen die binnen de NMBS de komende weken, maanden en jaren zullen worden teweeggebracht, op het ogenblik dat de regering haar plannen inzake de herstructurering doorzet.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 **Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Benelux-trein" (nr. 8110)**

13 **Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le train Benelux" (n° 8110)**

13.01 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de minister, dit is een vrij lange vraag met betrekking tot het al dan niet afschaffen van de Benelux-trein, zodra de Fyra zal rijden.

Ik heb daarover een aantal keren van gedachten gewisseld met uw voorgangster en het is mij nog altijd niet heel duidelijk. Daarom wil ik hierop nogmaals ingaan.

Op 22 juni beweerde uw voorgangster, mevrouw Vervotte, dat staatssteun voor internationale

treinverbindingen niet toegelaten is.

Ik citeer: "Het internationaal reizigersverkeer is sinds begin 2010 geliberaliseerd en maakt dus ook geen deel uit van de openbare dienst. Wat het treinverkeer tussen België en Nederland betreft, beslissen de Belgische en Nederlandse operatoren volledig autonoom over het aanbod. Als overheid kunnen wij ons daarmee niet bemoeien. De operatoren moeten zelf instaan voor de financiering van internationale treinen. Staatssteun is niet toegestaan."

In *Knack Extra* van 7 september 2011 over de hogesnelheidstrein wordt dat tegengesproken door de toch wel als expert erkende Herman Welter.

Ik citeer: "Die bewering klopt niet. De verordening van de EU biedt de overheden wel degelijk mogelijkheden om contracten voor internationale treindiensten af te sluiten. Dat Vervotte dat net als de Nederlandse overheid niet wenst, is een ander verhaal. Het gaat dus over een keuze. Tsjechië en de Duitse deelstaat Beieren geven wel exploitatiesubsidie aan de vergelijkbare treindienst Praag-München-Nürnberg."

Mevrouw Vervotte heeft daarop gerepliceerd en zei dat zij vertrouwd was met de mogelijkheden die openbaredienstcontracten bieden om internationale treinverbindingen te subsidiëren binnen een vrijgemaakte markt. Voor de Benelux-trein zou dat evenwel niet kunnen vanwege een verdrag uit 1996 tussen België en Nederland, dat bepaalt dat de Benelux-trein moet verdwijnen wanneer de hogesnelheid, Fyra dus, in gebruik wordt genomen.

Ik citeer: "Ik blijf er echter bij dat dit niet kan voor de Benelux-trein tussen België en Nederland. In 1996 is tussen België en Nederland een verdrag gesloten over de hogesnelheidstrein tussen beide landen. In dat verdrag is opgenomen dat de Benelux-trein verdwijnt wanneer de hogesnelheidslijn volledig in gebruik is".

Ik vermoed dat het verdrag waarnaar uw voorgangster verwees, het Verdrag betreft tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België betreffende de aanleg van een spoorverbinding voor hogesnelheidstreinen tussen Rotterdam en Antwerpen van 21 december 1996. Ik heb dat verdrag eens nagekeken en ik vind jammer genoeg niet terug dat daarin vermeld staat dat de Benelux-trein moet verdwijnen na de ingebruikname van de Fyra.

Deelt u de mening van uw voorgangster? Zo ja, kunt u mij zeggen over welk verdrag het gaat als men spreekt over het verdwijnen van de Benelux-trein? In welke artikelen van dat befaamde verdrag vinden wij dat terug?

Ik kijk uit naar uw antwoord, mijnheer de minister.

13.02 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer Vandeput, het betreft het Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België betreffende de aanleg van een spoorverbinding voor hogesnelheidstreinen tussen Rotterdam en Antwerpen van 21 december 1996.

Beide operatoren zijn het ermee eens dat de Benelux-trein ophoudt te bestaan zodra Fyra start om de volgende redenen. Ten eerste, de Belgische en Nederlandse operatoren van Fyra wensen het nieuwe aanbod op die as optimaal te laten renderen. Ten tweede, sinds enige jaren heeft NMBS Mobility een bijkomende, vierde IC-verbinding ingelegd op de as Brussel-Antwerpen om te anticiperen op de verdwijning van de Benelux-trein.

13.03 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de minister, u bevestigt dus niet dat dat in het verdrag staat. Het gaat specifiek over een keuze van de operatoren, die een bepaald kindje opgeven in ruil voor een ander kindje. Het is een keuze van de operatoren en wij kunnen niet anders dan dat te acteren.

Ik begrijp ook dat de NMBS een vierde lijn heeft ingelegd tussen Brussel en Antwerpen om alvast een stuk van de eventueel dreigende ondercapaciteit, door het wegvallen van de Benelux-trein, op te vangen. Blijft natuurlijk het probleem dat hierdoor een gewone internationale verbinding verloren gaat. Het gaat hier om een verbinding voor reizigers die ervoor kiezen om het traject te nemen tussen Brussel en Antwerpen of tussen Antwerpen en de grensovergang, net voorbij Essen, om daar aansluiting te krijgen op het Nederlandse spoorwegnet. Dat is jammer. Ik zal bekijken of ik op een andere manier hiervoor aandacht kan krijgen, want ik heb van een aantal personen, zeker uit het Antwerpse, vernomen dat hieraan een zekere nood bestaat.

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

14 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Steven Vandeput** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de recente studie naar de spoorverbinding Antwerpen-Weert" (nr. 8111)

- mevrouw **Liesbeth Van der Auwera** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de grensoverschrijdende verbinding met Nederland" (nr. 8339)

14 **Questions jointes de**

- M. **Steven Vandeput** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la récente étude sur la liaison ferroviaire Anvers-Weert" (n° 8111)

- Mme **Liesbeth Van der Auwera** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la liaison ferroviaire transfrontalière avec les Pays-Bas" (n° 8339)

14.01 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de minister, ook deze vraag is een opvolgingsvraag van een aantal gesprekken die ik met uw voorganger heb gehad. Ditmaal betreft het vraag nr. 4638 van 12 mei 2011, over de heropening van de stopplaats Hamont. Uw voorganger verklaarde op dat ogenblik: "Voor de doortrekking van de treinrelatie naar Weert werd echter onvoldoende potentieel vastgesteld door NMBS. Zij heeft dan ook geen plannen in die zin." Nochtans werd in juni 2009 nog aan een aantal burgemeesters meegedeeld dat er wel voldoende potentieel was voor die verbinding.

Ook het Nederlandse Movares heeft recentelijk een studie uitgevoerd waarin aangetoond zou worden dat er voldoende potentieel aanwezig is voor het openen van een verbinding of een overgang richting Weert. De studie gaat uit van het benutten van de bestaande spoorweginfrastructuur door de huidige verbinding Antwerpen-Neerpelt door te trekken tot aan Weert. De studie vermeldt circa 450 grensoverschrijdende reizigers op de verbinding. Die zouden goed zijn voor een jaaropbrengst van 875 000 euro. De jaarlijkse exploitatiekosten worden in dat geval geraamd op 1 876 000 euro, wat een kostendekkingsgraad van 47 % zou geven. Laat ons wel wezen, mijnheer de minister, dat is een beter resultaat dan dat van het grootste deel van het Belgische spoorwegennet.

In 2013 wordt de verbinding naar Neerpelt al doorgetrokken tot in Hamont. Ten opzichte van die situatie zou de doortrekking van de verbinding naar Weert jaarlijks nog maar 957 000 euro kosten, wat een exploitatieverlies van slechts 82 000 euro, en dus een kostendekkingsgraad van 91 %, zou betekenen. Uw CEO's zouden er blij mee zijn.

De totale investeringskost wordt geraamd op zeven miljoen euro. Als we spreken over de bedragen die omgaan in het spoorwegennet dan is dat een redelijke investering.

Op welke manier kwam men in juni 2009 tot de conclusie dat er voldoende potentieel was voor een verbinding met Weert? Op welke manier werd intern het reizigerspotentieel berekend? Hoeveel bedroeg het voorziene aantal reizigers? Hoeveel bedroeg de voorziene kostendekkingsgraad?

Op welke manier is de NMBS tot de conclusie gekomen dat deze treinrelatie toch onvoldoende potentieel bezat? Op welke manier werd het reizigerspotentieel berekend? Hoeveel bedroeg het voorziene aantal reizigers? Hoeveel bedroeg de voorziene kostendekkingsgraad?

Bent u of zijn uw diensten op de hoogte van de resultaten van de aangehaalde studie van Movares? Onderschrijft u de conclusies van deze studie?

Blijven u en de NMBS bij het standpunt dat er onvoldoende potentieel aanwezig is voor deze verbinding?

De **voorzitter**: Mevrouw Van der Auwera, uw vraag nr. 8339 heeft hetzelfde onderwerp als de zopas gestelde vraag. Ik stel voor dat u aansluit. De minister kan beide vragen tegelijk beantwoorden.

14.02 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik ben een Noord-

Limburgse en net zoals collega Vandeput geïnteresseerd in de verbinding met Nederland. Hij heeft heel expliciet naar een en ander verwezen.

Wordt deze treinrelatie doorgetrokken naar Weert?

Wordt die doortrekking in het investeringsplan 2013 opgenomen? Zo neen, waarom was de NMBS-Groep bij de uitdoktering van het Spoorplan zelf vragende partij en nu niet meer?

Wat is de houding van Nederland in deze zaak? Was er al overleg tussen beide landen? Zo ja, wat is de uitkomst? Zo neen, is er een overleg gepland?

14.03 Minister **Paul Magnette**: Het project dat de NMBS in juni 2009 voorstelde betrof een totaalconcept voor de gehele Kempen waarbij een studiebureau de impact met een multimodaal verkeersmodel heeft geanalyseerd. Het surplus voor de bediening van het baanvak Hamont-Weert werd hierbij berekend op zowat 900 nieuwe treinreizigers per werkdag. De specifieke kostendekkingsgraad voor dit baanvak werd niet onderzocht.

Uitgaande van een uurdienst tussen 6 uur en 23 uur betekende dit een gemiddelde bezetting van slechts 25 treinreizigers per trein. Deze lage aantallen verantwoorden de verlenging van de treindiensten van elf kilometer van Hamont tot Weert niet.

De NMBS en Infrabel zijn niet op de hoogte van de studie van Movares.

14.04 **Steven Vandeput** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, zelfs voor ons is het de uithoek van de provincie, maar toch stelt uw antwoord mij teleur. Ik zou er toch op willen aandringen dat u ten minste aan Infrabel en ook aan de NMBS eens vraagt om die studie van Movares op te vragen, want ik vind dat men zich er nogal gemakkelijk van af maakt.

Eerst is het wel mogelijk, daarna is het niet meer mogelijk. Men heeft geen intentie om op die plaats ook maar enige moeite te doen, zelfs niet om de zaak serieus te bekijken en dat valt mij enorm zwaar. Wij gaan hiermee verder.

14.05 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw korte en zeer bondige antwoord, dat nog meer vragen oproept in verband met die studie en het spoorplan, dat er inderdaad was en waaruit toch andere noden en behoeftes naar voren zijn gekomen dan hetgeen nu tot uiting komt.

Het is ook een gemiste kans in het kader van grensoverschrijdend verkeer met Nederland vanuit een hele regio, Noord-Limburg, en verschillende burgemeesters uit die regio hebben daarop aangedrongen. In het kader van euregionale samenwerking lijkt het mij wel erg kras dat die beperkte bezettingsgraad gestaafd kan worden door hetgeen zich werkelijk afspeelt in die regio. Het is dus wel echt een gemiste kans.

Die haalbaarheid kan ook moeilijk afgewogen worden door alleen maar het kostenplaatje, want ik neem aan, mijnheer de minister, dat eens die lijn er zou zijn, die toch wel veel meer zou gebruikt worden dan nu door deze studie is aangehaald. Wij kennen de inhoud van deze studie niet. Het zou toch wel zinvol zijn moest die aan de commissieleden worden bezorgd.

De **voorzitter**: Mevrouw Van der Auwera heeft nog gevraagd of het mogelijk is om die oorspronkelijke studie te bekomen.

14.06 Minister **Paul Magnette**: Ik ken de status van die studie niet. U moet aan de NMBS en Infrabel vragen naar die studie.

14.07 **Steven Vandeput** (N-VA): Mevrouw Van der Auwera vraagt of u ons de studie kunt bezorgen die door de NMBS zelf of uw studiebureau is uitgevoerd in 2009.

Anderzijds, ik heb in mijn repliek gevraagd dat ten minste de mensen bij Infrabel en de NMBS – ze lezen zo graag de kranten – misschien ook eens kunnen kijken naar de studie die door een Nederlands bureau is gemaakt en die aantoont dat er duidelijk wel potentieel zit in desbetreffende verbinding.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, kan dat worden nagekeken? Kunt u daarnaar informeren?

14.08 Minister **Paul Magnette**: Ik kan aan de NMBS en Infrabel vragen om die studie te bekijken, maar ik kan niet meer doen dan dat.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

15 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Steven Vandeput** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het akkoord met Nederland over het tracé van de IJzeren Rijn" (nr. 8112)

- mevrouw **Liesbeth Van der Auwera** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de kansen die de eventuele heropening van de IJzeren Rijn biedt aan de regio Noord-Limburg" (nr. 8294)

15 **Questions jointes de**

- M. **Steven Vandeput** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'accord conclu avec les Pays-Bas au sujet du tracé du Rhin de fer" (n° 8112)

- Mme **Liesbeth Van der Auwera** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les effets positifs potentiels de l'éventuelle réouverture du Rhin de fer pour la région du nord du Limbourg" (n° 8294)

15.01 **Steven Vandeput** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik vermoed dat dit dossier hier nog wel geregeld zal passeren, want het is er een van lange adem. Het gaat ook weer over het Noorden van Limburg. Op 4 juli 2011 werd er eindelijk tot een overeenkomst gekomen met Nederland in verband met het te volgen tracé van de IJzeren Rijn.

Tijdens het Belgisch-Nederlandse ministeroverleg werd beslist om definitief te opteren voor een modernisering van het historische tracé. Daarmee is de keuze voor het tracé hopelijk definitief beslecht. Ook werd er beslist de elektrificatiestudie en de bijhorende raming, die momenteel in uitvoering zijn, te laten verfijnen, in samenwerking met de infrastructuurbeheerders van de drie betrokken landen.

Sinds 4 juli is ook het ambtelijke overleg tussen België en Nederland over de kostenverdeling en de realisatieplanning heropgestart. Duitsland liet eerder al weten de gesprekken over de IJzeren Rijn opnieuw te willen opstarten, maar drong er steeds op aan dat België eerst tot een vergelijk met Nederland zou komen, wat nu het geval zou zijn.

Ik heb de volgende vragen, mijnheer de minister. Ik tracht de volgende addertjes onder het gras te ontdekken. Wat houden de verfijning van de elektrificatiestudie en de bijhorende raming precies in? Tegen wanneer zullen de studie en de raming afgerond zijn? Wat is de huidige stand van zaken in verband met het ambtelijk overleg? Zijn er recent nog contacten geweest met Duitsland over dit dossier? Zo ja, door wie?

Wat is de huidige stand van zaken in verband met de kostenraming van Infrabel over de flankerende maatregelen op basis van de IOK-studie? Op 1 maart 2011 zei mevrouw Vervotte in deze commissie namelijk dat Infrabel haar analyse voorgesteld heeft aan het onderzoeksbureau en dat het onderzoeksbureau die analyse grondig zou bestuderen.

Mijn laatste vraag is meteen ook de belangrijkste. Welke initiatieven zult u nemen om dit traaglopende dossier een beetje snelheid te geven?

15.02 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de heropening van de IJzeren Rijn lijkt eindelijk van start te kunnen gaan. Met steun van Duitsland werd gekozen voor het historisch tracé, en er zou ook een memorandum van overeenstemming met Nederland zijn uitgewerkt.

Daar het historisch tracé via Mol, Neerpelt en Hamont loopt, zal de reactivering van de IJzeren Rijn een specifieke impact hebben op Noord-Limburg. Er bestaat een eisenpakket van Limburgse burgemeesters, dat aan de vorige minister is bezorgd. Ook de Intercommunale Ontwikkelingsmaatschappij voor de Kempen heeft een studie afgeleverd. De minister heeft zich geëngageerd de voorgestelde milderende maatregelen te bespreken en hun technische en financiële haalbaarheid te toetsen.

De FOD Mobiliteit heeft samen met Infrabel een oplijsting gemaakt. Een onderzoeksbureau is aangeduid om de zaak verder te onderzoeken. Naast oog voor milderende maatregelen moet bekeken worden hoe de opportuniteit die de heropening van de IJzeren Rijn voor Noord-Limburg biedt, gemaximaliseerd kan worden.

Het Streekplatform Noord-Limburg heeft hiertoe een aantal suggesties gedaan, waaronder het oprichten van een overslagcentrum op de spoorweg ten behoeve van het Noord-Limburgse bedrijfsleven en ten behoeve van de ontwikkeling van nieuwe logistieke activiteiten en de verbetering van het personenvervoer in de vorm van comfortverhoging op de bestaande lijn tot Nederland en de doortrekking tot Weert, via Hamont-Achel, met aansluiting op het Nederlandse spoorwegnet.

Mijn vragen over de IJzeren Rijn zijn de volgende, mijnheer de minister.

Wat is de uitkomst van de studie over de haalbaarheid van de voorgestelde milderende maatregelen. Welke maatregelen zullen genomen worden en welke niet? Waarom niet?

Acht u de planning van een multimodaal overslagcentrum op het kruispunt van noord-zuid en spoorlijn 15 haalbaar? Zult u ter zake een studie opvragen?

Zijn de discussies over de kostenverdeling van de elektrificatie met uw Duitse en Nederlandse collega's afgelopen? Kan er openlijk groen licht gegeven worden voor de elektrificatie van het stuk Mol-Neerpelt-Hamont? Kunt u bevestigen dat dit wordt opgenomen in het investeringsprogramma 2013?

Wanneer zal men met de elektrificatie kunnen starten?

15.03 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, mevrouw Van der Auwera, mijnheer Vandeput, de bestaande elektrificatiestudie van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied was uitgewerkt op het niveau van een voorontwerp met een overeenstemmende kostenraming voor een baanbreedte van ongeveer 40 %. België heeft aan Nederland gevraagd om een meer nauwkeurig ontwerp op te stellen, dat een raming voor een baanbreedte van ongeveer 15 % mogelijk maakt. De andere technische studies ten behoeve van de modernisering van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied zijn alle van die laatste nauwkeurigheidsgraad.

De meer nauwkeurige elektrificatiestudie en bijhorende raming zijn momenteel beschikbaar. Het recentste ambtelijk overleg vond plaats op 6 december 2011. Er zijn nu gedetailleerde ontwerpversies klaar van het memorandum van overeenstemming en zijn bijlagen.

De administraties toetsen nu elk langs hun kant die ontwerp teksten verder af met een aantal sleutelactoren. Zij stellen voorop om via een schriftelijke vervolgronde tegen midden januari een finale *draft* van het memorandum beschikbaar te hebben, klaar voor overleg op politiek niveau.

Mijn voorganger maakte u al melding van de formele standpuntinname van de Duitse federale minister, de heer Peter Ramsauer, aangaande de tracékeuze. Op 10 november 2011 had mijn administratie nog de gelegenheid om die tracékeuze mondeling toe te lichten aan de bevoegde parlementaire commissie van Noordrijn-Westfalen.

Infrabel heeft samen met TUC RAIL de voorstellen van IOC en van de Limburgse gemeenten bestudeerd en op basis van de beschikbare informatie beoordeeld en, bij benadering, begroot. Het ligt voor de hand dat de realisatie van gepaste flankerende maatregelen absoluut noodzakelijk is om voor dergelijke infrastructuurprojecten een maatschappelijk draagvlak te creëren. Het is echter ook in ieders belang om op het juist ogenblik alle kosten en baten te evalueren en de maatschappelijke impact van sommige voorgestelde maatregelen zorgvuldig en in overleg met alle partijen te analyseren.

Dat dossier is nieuw voor mij en ik zal mij de eerstkomende dagen uitvoerig laten briefen door mijn administratie. Ik verwacht van mijn administratie dat zij mij in januari 2012 een finale *draft* van het memorandum voorlegt, zodat ik spoedig in overleg kan treden met de Nederlandse minister van Infrastructuur en Milieu.

Infrabel weet dat Noord-Limburg, en voornamelijk de stad Lommel, vragende partij is om op haar grondgebied op termijn een overslagplatform in te richten. Dat dossier is nog niet concreet, maar in hoge

mate gekoppeld aan de ontwikkelingen in het dossier van de IJzeren Rijn.

15.04 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Voor de eerste keer deze namiddag klinkt het wat bemoedigend. Er lijkt schot te komen in de zaak. Ik bewonder uw voornemen om het dossier ten gronde te leren kennen, want op termijn kan dat niet alleen voor Noord-Limburg, maar ook voor de Antwerpse haven en dus voor heel België belangrijke implicaties hebben. U zult het mij dus niet kwalijk nemen dat wij vanuit Limburg en met degenen die geïnteresseerd zijn, dit dossier blijven volgen.

15.05 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): Mijnheer de minister, ik ben blij dat de heer Vandeput zegt dat "wij" het dossier zullen volgen. Wij samen dus. Niet alleen de collega's die lezers zijn van *Het Belang van Limburg* maar ook de lezers van de *Gazet van Antwerpen* zullen dit dossier volgen.

Alle gekheid op een stokje, ik ben blij met dit goede nieuws. Ik ben ook blij dat er een detailversie en ontwerp teksten zijn en dat u het voornemen hebt om u tijdens de kerstvakantie te buigen over dit dossier, zodat hierover meer in detail kan worden gesproken in de loop van de maand januari. Ik vermoed dat wij tegen dan terug in deze commissie zullen zijn met een vervolgvraag op dit verhaal.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

16 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de verschillen in de gepresenteerde halfjaarresultaten van de NMBS-Groep" (nr. 8113)

16 Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les différents résultats semestriels présentés par le Groupe SNCB" (n° 8113)

16.01 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, op dinsdag 25 oktober 2011 maakte de NMBS-Holding de halfjaarresultaten van de spoorgroep bekend. Dochters NMBS en Infrabel waren daarover niet te spreken en kwamen enkele uren later met eigen cijfers.

De heer Haek noemde de rekeningen van de NMBS en Infrabel dan weer – ik citeer – “Griekse rekeningen” en – ik citeer opnieuw – “economische flauwekul”.

Volgens een hooggeplaatste bron bij Infrabel kregen de NMBS en Infrabel pas op het allerlaatste moment inzage in de cijfers van het persbericht. Zij zouden de cijfers hebben willen aanpassen aan wat hun raden van bestuur hadden goedgekeurd. Zij stootten echter op het njet van de holding, die enkele minuten later toch haar eigen cijfers verspreidde.

De consortiumresultaten die de holding gebruikt, zijn integraal geconsolideerd, terwijl de resultaten die door Infrabel en de NMBS worden verspreid, beperkt geconsolideerd zijn, dus zonder de consolidatie van dochters en deelnemingen.

Een tweede verschil betreft de inhoud van de term EBITDA, wat toch wel belangrijk is. De holding gebruikt voornoemde term voor wat zij zelf EBITDA *cash recurrent* noemt. De NMBS en Infrabel nemen daarentegen in de EBITDA ook elementen op die geen cash genereren.

Ook bij de jaarresultaten van 2010 hebben wij dergelijke verschillen meegemaakt, wat tot nadenken stemt.

Mijnheer de minister, acht u het, ten eerste, aanvaardbaar dat de verschillende vennootschappen hun eigen definities van EBITDA hanteren?

Zijn de rekeningen die de holding, enerzijds, en de NMBS en Infrabel, anderzijds, bekendmaakten, geauditeerd? Zo ja, door wie zijn ze geauditeerd?

Zijn de geconsolideerde consortiumrekeningen, zoals ze door de holding zijn bekendgemaakt, nu ook volgens IFRS opgesteld of heeft men ook nog altijd een eigen systeem ter zake?

Zult u maatregelen nemen, om dergelijke situaties, misverstanden en aanleidingen tot ongenoegen in de toekomst te vermijden?

16.02 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer Vandeput, naar aanleiding van de bekendmaking van de halfjaarlijkse financiële resultaten 2011 van de NMBS-Groep is in de media een aantal artikelen verschenen over de verschillen in individuele bedrijfsresultaten die de NMBS, Infrabel en de NMBS-Groep aangaven.

Er werd beweerd dat het vreemd was dat de geconsolideerde resultaten verschilden van de som van de individuele resultaten. De cijfers staan elkaar echter niet in de weg. De NMBS-Groep moet jaarlijks vijf soorten rekeningen opmaken. De drie bedrijven die samen de Groep vormen, maken elk apart hun individuele rekeningen op. Vervolgens publiceert de NMBS-Holding beperkte geconsolideerde rekeningen, wat het resultaat is van de consolidatie van de individuele rekeningen van de NMBS, Infrabel, de NMBS-Holding en, vanaf dit jaar, van NMBS Logistics.

Ten slotte maakt de NMBS-Holding de uitgebreide geconsolideerde rekeningen op waarin ook de resultaten van alle filialen van de NMBS-Groep worden opgenomen, bijvoorbeeld ook die van TUC RAIL, Eurostation en Publifer. De NMBS-Holding is volgens artikel 109 van haar beheerscontract verplicht de geconsolideerde rekeningen op te stellen.

De beperkte geconsolideerde rekeningen zijn de enige die toelaten een historische vergelijking te maken tussen de cijfers van de vroegere NMBS en, sinds 1 januari 2005, die van de huidige NMBS-Groep. Het zijn ook die cijfers waarop bijvoorbeeld de ratingbureaus zich baseren om hun ratings van de NMBS-Holding te bepalen. Die rating is belangrijk, omdat die een rechtstreekse invloed heeft op de financiering van de NMBS-Groep, die door de NMBS-Holding wordt gedaan, en die dus als enig bedrijf van de NMBS-Groep een schuld tegenover externe partijen en leningen aangaat om de schulden van de Groep te financieren.

Het is dan ook van het grootste belang de ratingbureaus een duidelijke inzage te geven in de financiële toestand van onze bedrijven en de cijfers zo aangepast mogelijk te maken voor onze opdrachten inzake *cashpooling* en schuldbeheer.

De beperkte geconsolideerde rekeningen van de groep zijn geen loutere optelsom van de afzonderlijke rekeningen van de drie ondernemingen van de groep. Daarom vermeldt het persbericht van 25 oktober over de financiële situatie van de NMBS-Groep uitdrukkelijk dat de bijdragen van elk bedrijf tot het geconsolideerd operationeel resultaat, de EBITDA, afwijkt van de individueel gepubliceerde resultaten wegens de consolidatieherwerkingen voor een globaal nettobedrag van 3,1 miljoen euro.

Zo worden in de beperkte geconsolideerde rekeningen verschillende gegevens geneutraliseerd, bijvoorbeeld dubbele boekingen zoals de kosten van het personeel die in de rekening van de NMBS-Holding zijn opgenomen maar nog gedeeltelijk in de rekening van de andere bedrijven terugkomen.

Ook facturen waarover nog verschillen tussen de bedrijven bestaan, worden geneutraliseerd.

De NMBS-Holding hanteert bij die oefening de gebruikelijke boekhoudkundige regels in overleg met het College van commissarissen, niet het minst om de vergelijking jaar na jaar mogelijk te maken.

De beperkte geconsolideerde rekeningen circuleerden al weken binnen de drie bedrijven. Ze werden door de financiële verantwoordelijken van de drie bedrijven toegelicht aan de vertegenwoordigers van het personeel in het kader van de wettelijke verplichtingen inzake financiële informatie. Ze werden voorgelegd en behandeld in de nationale paritaire commissie van 26 oktober, waarin personeelsvertegenwoordigers en vertegenwoordigers van werkgevers zitting hebben. De drie CEO's en de drie CFO's waren zelf aanwezig, evenals de commissaris-revisoren.

De krantenartikelen die hierover verschenen, wekten de indruk dat er cijferoorlog aan de gang was. Zowel de NMBS-Holding als haar gedelegeerde bestuurder distantieerde zich van die analyse, evenals van opmerkingen die het vermoeden zouden kunnen wekken dat ofwel de cijfers van Infrabel en NMBS die door de NMBS-Holding werden gepubliceerd, ofwel de cijfers die door NMBS of Infrabel worden geproduceerd, fout zouden zijn.

Ik heb hier een tabel met de individuele bijdragen tot de geconsolideerde resultaten.

16.03 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, ik weet niet of u goed naar uzelf hebt geluisterd, maar het is nu precies alsof het de schuld is van de media dat de Holding, de NMBS en Infrabel onderling ruzie hebben over het feit dat zij andere definities gebruiken voor de EBITDA.

Als u als minister hierin iets te doen hebt, dan is het wel dat u de rol van rechter of verkeersleider op zich zult moeten nemen. Het verhaal klopt niet. Ofwel wil de Holding bepaalde cijfers absoluut heel snel communiceren, ofwel wil ze juiste cijfers communiceren.

Dan is het onbegrijpelijk dat anderen op dat ogenblik zeggen dat die cijfers niet juist zijn, dat men daarmee moet wachten, terwijl de heer Haek het heeft over Griekse rekeningen en economische flauwekul met betrekking tot de rekeningen van de dochtermaatschappijen.

Ik wens u veel succes met de slangenkuil, die het daar blijkt te zijn. Ik meen dat een harde hand daar absoluut nodig is.

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

De **voorzitter**: Aan de agenda is de vraag nr. 8114 van de heer Steven Vandeput over de defecte locomotief in Genk.

16.04 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, om de werkzaamheden vooruit te laten gaan, als ik het antwoord kan krijgen van de minister wil ik deze vraag graag omzetten in een schriftelijke vraag. U mag deze mondelinge vraag dan schrappen, als ik het antwoord op papier kan krijgen hoef ik deze vraag niet te stellen.

De **voorzitter**: Geldt hetzelfde voor uw vraag nr. 8115 over de treinvertragingen op 13 september?

16.05 Steven Vandeput (N-VA): Ja, die is ook niet meer echt actueel. De vraag inzake *benchmarking* is wel interessant. Laat ons zeggen dat de andere vragen allemaal gaan over het feit dat we allemaal weten dat op het ogenblik waarop de nood hoog is men wel eens vergeet dat er procedures bestaan om te volgen. Maar goed, nu ben ik aan het repliceren op vragen die ik niet heb gesteld. Dat zal ik niet doen. Ik wil wel graag mijn vraag nummer 8116 stellen.

17 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de benchmarking binnen de NMBS-Groep" (nr. 8116)

17 Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le benchmarking au sein du Groupe SNCB" (n° 8116)

17.01 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, het VBO maakte een tijdje geleden een analyse, een zogenaamde *benchmarking*, van de werking en de efficiëntie van de NMBS-Groep waarin de Belgische situatie werd vergeleken met de Nederlandse Spoorwegen en de Zwitserse spoorwegen. Het VBO vergeleek de inzet van personeel en de output aan reizigers en tonkilometers in de drie landen en concludeerde dat de Belgische overheid 910 miljoen euro zou kunnen besparen als de NMBS-Groep even efficiënt zou werken als de Zwitserse spoorwegen. Vergeleken met de Nederlandse Spoorwegen zou de NMBS-Groep ruim 450 miljoen euro per jaar kunnen besparen.

Ofschoon anders nogal snel om te communiceren, is op dit specifieke rapport van het VBO door de NMBS niet fel gecommuniceerd. Ik heb toch een aantal vragen voor u.

Ten eerste, doet de NMBS-Groep dit soort van oefeningen van *benchmarking* ook zelf? Zo ja, wanneer werd dit de laatste keer gedaan? Wat waren de resultaten die daaruit voortvloeiden en welke acties werden hieraan gekoppeld?

Indien zij zichzelf niet vergelijken met soortgelijke ondernemingen in het buitenland, waarom doen zij dit niet?

17.02 Minister Paul Magnette: Mijnheer Vandeput, de NMBS-Groep doet inderdaad aan *benchmarking* in

diverse domeinen.

Het beheerscontract 2008-2012 van zowel de NMBS als de NMBS-Holding vermeldt dat beide bedrijven de verplichting hebben het Directoraat-generaal Vervoer Te Land in te lichten over alle *benchmarks* waarover zij beschikken of waaraan zij hebben meegewerkt en om mee te werken aan de uitvoering van *benchmarks* georganiseerd door DGVL.

In het kader van haar missie om een belangrijke mobiliteitsspeler te zijn in België volgt de NMBS-Holding de ontwikkeling in het internationale mobiliteitslandschap permanent op. Zij baseert zich hiervoor op statistieken aangeleverd door Eurostat, de Internationale Spoorwegunie, de organisatie van Europese spoorbedrijven enzovoort, met betrekking tot onder meer het vervoer van de diverse modi, milieu, stations als intermodale knooppunten, economische parameters en tewerkstelling. Zulke *benchmarks* onderbouwen de strategie die de NMBS-Holding ontplooit in het kader van de mobiliteit.

In het beheerscontract 2008-2012 van Infrabel is de verplichting opgenomen dat Infrabel een studie dient te laten uitvoeren met het oog op het realiseren van een grotere stiptheid en groei van het treinverkeer. In overleg met DGVL wordt een plan van aanpak opgesteld. Deze studie veronderstelt een *benchmarking* met het buitenland. Om het niveau van haar economische prestatie te evalueren baseert Infrabel zich op de UIC-studie Lasting Infrastructure Cost Benchmarking door deze te vergelijken met die van Europese infrastructuurbeheerders van vergelijkbare omvang, zoals de Nederlandse, de Zwitserse en de Oostenrijkse. DGVL ontvangt jaarlijks een verslag over deze *benchmark*.

Infrabel heeft een *benchmarking* uitgevoerd om een kwalitatieve vergelijking te maken tussen de eigen prestaties en die van de infrastructuurbeheerders uit de buurlanden. Die actie kadert in de uitwerking van het nieuwe strategisch plan. De evaluatie omvatte een twintigtal criteria. Uit de evaluatie is gebleken dat Infrabel in de kopgroep van infrastructuurbeheerders zit, maar dat sommige aspecten van de organisatie nog verder gemoderniseerd en verbeterd kunnen worden, wat Infrabel ook zal doen.

De beheerscontracten van de drie vennootschappen leggen zowel algemene principes inzake kwaliteitsmeting als concrete projecten vast. De bepalingen hierover zijn terug te vinden in de artikelen 28, 29, 30 en 31, voor de NMBS, in de artikelen 29 tot 31, voor de NMBS-Holding, en in de artikelen 21 tot 25, voor Infrabel. De algemene principes zijn de volgende.

Ten eerste, de kwaliteitsmeting wordt toevertrouwd aan een extern orgaan of gevalideerd door het DGVL en gecertificeerd door een extern orgaan.

Ten tweede, de optimalisering van de kwaliteitsmeting gebeurt door het samenwerken van de drie vennootschappen door middel van SLA's.

Ten derde, de resultaten worden meegedeeld aan de ministers van Overheidsbedrijven en Mobiliteit, het DGVL, de andere vennootschappen van de NMBS-Groep, het raadgevend comité van de gebruikers binnen de NMBS-Groep en de andere betrokken gebruikersverenigingen.

Voor concrete projecten inzake kwaliteitsmeting verwijs ik, enerzijds, naar de objectieve kwaliteitsmeting door middel van het kwaliteitshandboek dat goedgekeurd dient te worden door het DGVL en het RCG en, onder voorbehoud van certificering, door een erkende, externe kwaliteitsbewaker.

Anderzijds, is er de subjectieve kwaliteitsmeting, door middel van de kwaliteitsbarometer, die wordt opgesteld in opdracht van de drie vennootschappen en die vier keer per jaar wordt opgemaakt door een externe opdrachtnemer. De resultaten worden meegedeeld aan de GBL.

Wat andere projecten inzake *benchmarking* betreft, voert elke maatschappij regelmatig *benchmarks* uit, of laat die uitvoeren, ter evaluatie of ter aanpassing van de interne organisatie. Deze *benchmarking* slaat overwegend op deelaspecten van de organisatie. Een belangrijk recent voorbeeld hiervan is de studie over de regelmaat, die werd uitgevoerd door Infrabel en de NMBS, in samenwerking met enkele consultants.

In deze studie, die begin 2011 werd afgerond, werd een ruime Europese *benchmark* uitgevoerd. Deze had als resultaat een actieplan met meer dan 100 concrete acties op zeven domeinen, namelijk: rollend materieel, vervoersplanning, operationele processen, discipline, waakzaamheid en proactiviteit, infrastructuur, real-timebeheer van het treinverkeer, organisatie en *governance*. De uitvoering van het

actieplan wordt geleid door twee *punctuality teams*, één team bij Infrabel en één bij de NMBS.

17.03 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw onverhoopt geweldig uitgebreid antwoord, waaruit ik vooral het volgende opmaak. Ik ben tevreden dat er veel studies worden uitgevoerd en dat er daaraan klaarblijkelijk ook actieplannen worden gekoppeld. Laten wij hopen dat die plannen ook ooit resultaat zullen hebben.

Het is een feit dat de specifieke studie die de aanleiding was voor mijn vraag – die van het VBO – haast dezelfde is als de studie die Karel Vinck, destijds nog CEO van de NMBS, met behulp van McKinsey heeft gevoerd. Er kwamen ongeveer dezelfde resultaten uit. Er werd toen al een actieplan gemaakt, maar dat werd om politieke redenen niet gehaald. Daar komt het antwoord echter niet aan toe.

Mevrouw de voorzitter, als er zoveel *benchmarks* worden gedaan, dan is het misschien interessant om in deze commissie eens een vergadering te wijden aan de benchmarkstand, aan de studies. Veel vragen gaan namelijk in dezelfde richting. Misschien is het interessant om over die *benchmarks* met de hele commissie een serieuze gedachteswisseling te voeren.

De **voorzitter**: Mijnheer Vandeput, dat is genoteerd.

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

18 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het Decostation-project" (nr. 8117)

18 Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le projet Decostation" (n° 8117)

18.01 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, u ziet mij van ver komen. Donderdag 29 september werd het nieuwe verfraaiingsproject aan het Brusselse Zuidstation voorgesteld, genaamd Decostation. Dat moet ertoe bijdragen dat de wijk rond Brussel-Zuid een beter imago krijgt. Decostation exposeert beeldschermen van Brusselse kunstenaars langs de Fonsnylaan op de brug en de muren van het station en in de Bedektestraat op de muren van het station en op de glazen wand tussen de tram- en taxizone.

Dit is een project van Atrium-Zuid in samenwerking met de NMBS-Holding. Ook de MIVB, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de gemeenten Anderlecht en Sint-Gillis zijn partners in dit project.

Hoeveel wordt in dit project geïnvesteerd? Hoe en door wie wordt het gefinancierd?

Op welke manier kadert dit in het masterplan opgezet voor de ontwikkeling van de stationsbuurt aldaar?

Was er overleg met architect Jean Nouvel waarmee Eurostation een contract heeft afgesloten voor het ontwerpen van gebouwen aan de kant van de Fonsnylaan?

18.02 Minister Paul Magnette: Mijnheer Vandeput, het budget voor het project Decostation bedraagt 70 000 euro waarvan 50 000 euro wordt ingebracht door het Brussels Gewest, 15 000 euro door de NMBS-Holding en 5 000 euro door de MIVB. Het project heeft een duurtijd van twee jaar.

De plannen voor de ontwikkeling van de stationsbuurt worden gedragen door de beide betrokken gemeenten, Anderlecht en Sint-Gillis. Door het afleveren van de nodige bouwvergunningen hebben beide gemeenten aangegeven dat het project in hun visie en plannen voor de toekomst van de stationsbuurt past voor de duur van het project.

Dit kleinschalige project hoeft net door zijn omvang en duur niet ingepast te worden in de lange termijnplannen voor het station.

18.03 Steven Vandeput (N-VA): Ik ben verbluft. Dank u.

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

19 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het stationsromanproject van de NMBS-Holding" (nr. 8118)

19 Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le projet de roman de gare de la SNCB-Holding" (n° 8118)

19.01 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, dit is nog een mooie vraag.

Mijnheer de minister, er is al enige tijd een nieuw project. Om het lezen op de trein te promoten – ongetwijfeld een publieke dienstverlening – brengt de NMBS twee keer per jaar, in het voorjaar en het najaar, een stationsroman uit geschreven door bekende auteurs en debutanten.

Uitgeverij André Van Halewyck werd door de Holding verzocht om het ietwat gedateerde en ouderwetse begrip stationsroman te moderniseren. De bedoeling is om twee reeksen boeken uit te brengen, Kill and Read voor thrillers en Kiss and Read voor chicklits. De boekjes zullen verkocht worden in alle Relay-kiosken in de stations en ook in de gewone boekhandel.

Ik heb enkele vragen voor u. Hoeveel wordt er geïnvesteerd in dit project en hoe wordt het gefinancierd? Welk rendement wordt voorzien? In welke strategie kadert dit project? Op welke manier kadert het binnen het beheerscontract van de Holding?

Behoort het uitbrengen van stationsromans volgens u tot de kerntaken van de NMBS-Holding?

Op welke manier wordt er gegarandeerd dat er geen overheidsdotaties naar zulke projecten vloeien?

19.02 Minister **Paul Magnette**: Inderdaad een mooie vraag. Ik lees wel graag op de trein.

Het is een initiatief dat de pendelaars en ook anderen door middel van stationsromans kennis wil laten maken met hedendaagse Belgische schrijvers, zowel Nederlandstalige als Franstalige. In België nemen dagelijks 375 000 personen de trein. Een gemiddeld traject duurt 38 minuten. Dat betekent dus dat er dagelijks 76 minuten kunnen worden benut.

Uit een enquête van de Stichting Lezen blijkt overigens dat de pendelaar een verwoed lezer is. Uit deze enquête die bij 659 Belgische pendelaars werd afgenomen, bleek dat lezen de favoriete tijdbesteding is op de trein. De meest reizigers, 63 %, lezen kranten en tijdschriften. Daarna volgen de boeken met 44 %. Andere tijdsbestedingen zijn praten, om zich heen kijken, niets doen of slapen. Naar muziek luisteren staat op de vijfde plaats. De reizigers lezen vooral op de trein om zich te ontspannen. Voor 75 % van de bevraagde personen is de trein een aangenaam leessalon. De trein wordt met andere woorden een cultuurplek. De cijfers bewijzen dat ook ongeveer 79 % van de reizigers zegt de voorbije maand een boek te hebben gelezen. Dat is veel hoger dan het gemiddelde percentage van 33 % bij de rest van de bevolking.

De NMBS-Holding ziet de stationsroman als een vorm van public relations die de onderneming niets kost. Meer zelfs, de NMBS-Holding heeft de ambitie om er met de pendelaars als belangrijkste doelgroep een winstgevende operatie van te maken.

Het project is rendabel vanaf het ogenblik dat meer dan 2 500 exemplaren van een roman over de toonbank gaan. Volgens de uitgever is voornoemd cijfer zeker haalbaar.

De NMBS-Holding wilde zich echter niet in een avontuur storten, zonder de nodige voorzorgsmaatregelen te treffen. Daarom wordt een eerste reeks stationsromans in het kader van een proefproject gelanceerd. Enkel indien de uitkomst van het proefproject positief is, zal het programma in 2012 worden verlengd.

Indien er dus 2 500 exemplaren van een boek worden verkocht, hetzij in de krantenwinkels in de stations, hetzij in de andere verkooppunten, maakt de NMBS-Holding 1 760 euro winst op iedere, uitgegeven titel.

Bedoelde imagocampagne promoot dus niet enkel moderne schrijvers van eigen bodem die literaire werken voor de bewuste collectie maken, maar brengt ook nog eens geld op.

In 2009 maakte de NMBS-Holding van het station een gedeponeerd handelsmerk. Rond voornoemde merknaam werd een volledige filosofie uitgewerkt, die geleidelijk aan wordt geïmplementeerd in de 37 grootste stations van het land, die ongeveer 70 % van de reizigers ontvangen. Bedoelde filosofie stoelt op drie pijlers: tijdswinst, time management en aangename tijdbesteding.

Het initiatief van de stationsromans past binnen elk van voornoemde pijlers. De NMBS-Holding wil met de collectie stationsromans het openbaar vervoer aangenamer maken.

De NMBS-Holding maakte ook gebruik van sociale-netwerksites, om de lancering van voormelde collectie in de kijker te plaatsen. Op voornoemde manier wil de NMBS-Holding een positieve, virtuele gemeenschap van treingebruikers creëren en hen een ander gespreksonderwerp dan de praktische reisbeslommeringen aanreiken. Zulks is beter en is een eerste stap in de richting van een echte forensengemeenschap.

Behalve de algemene opdracht van de NMBS-Holding om het spoorvervoer te bevorderen, bepaalt artikel 28 van het hoofdstuk "Het station als centrale speler in het stadsleven" expliciet als opdracht de organisatie van evenementen van socioculturele aard. Voor muziek kan de opdracht tamelijk gemakkelijk worden gerealiseerd, door concerten te organiseren. Voor de beeldende kunsten kunnen dan weer tentoonstellingen worden ingericht. Voor literatuur ligt het realiseren van de opdracht echter heel wat moeilijker.

Tijdens de inhuldiging van Antwerpen-Centraal gaf de NMBS-Holding blijk van verbeeldingskracht, door ter plaatse een stationsroman tot stand te laten komen, die in het station werd geschreven en gedrukt. Nu is er dus de collectie stationsromans, wat een idee is waarvoor tal van schrijvers meteen waren gewonnen.

Deze collectie stationromans is geen kerntaak op zich van de NMBS-Holding, maar past wel binnen haar fundamentele opdracht, namelijk het openbaar vervoer zo aangenaam mogelijk maken.

Als dat kan door ondertussen ook nog eens schrijvers van eigen bodem te promoten, kan ik daarover alleen maar tevreden zijn.

Het financiële resultaat van dit proefproject, dat de maatschappij geen geld mag kosten, zal begin 2012 gekend zijn.

19.03 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, als het niet meer gaat voor het management van de Holding, kan het het nog altijd proberen in de culturele sector.

Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik kan daarin zelfs enigszins meegaan wanneer u zegt dat u dit catalogeert dit als een pr-project.

Ik zal blijven komen met dit soort vragen omdat u mij niet kunt wijsmaken dat, binnen de organisatie die de NBMS-Holding is en waar geen twee zaken kunnen gebeuren zonder dat er een pak papier wordt verplaatst, hier vanaf een oplage van 2 500 exemplaren break-even zou kunnen worden gedraaid.

Het loon van al wie bezig is met het selecteren van de schrijvers, enzovoort, wordt niet meegeteld in de kosten. Zij staan op de payroll van de NMBS-Holding en worden uiteindelijk betaald door, enerzijds, overheidstoelagen en, anderzijds, inkomsten vanuit de reizigers via de NMBS.

Er zou een rekening voor dit project op tafel mogen komen en op dat moment zou de politiek moeten beslissen of dit behoort tot de taken van de Holding, want hierdoor rijdt immers geen enkele trein meer op tijd.

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

La **présidente**: Les questions jointes n^{os} 8128 de Mme Galant et 8281 de Mme Burgeon sont reportées.

20 Question de M. Christophe Bastin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la fermeture régulière du guichet pour les personnes à mobilité réduite en gare de Namur" (n° 8129)

20 Vraag van de heer Christophe Bastin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het regelmatig gesloten zijn van het

loket voor personen met een beperkte mobiliteit in het station Namen" (nr. 8129)

20.01 **Christophe Bastin** (cdH): Monsieur le ministre, par sa place centrale dans le maillage ferroviaire, mais aussi via le statut de la ville qu'elle dessert, la gare de Namur occupe une place importante dans le réseau SNCB.

J'ai été récemment interpellé par un groupe d'usagers réguliers de cette gare: selon eux, le guichet prévu pour les personnes à mobilité réduite est régulièrement fermé sans aucune explication pour les personnes concernées.

Ce constat est relayé par une association d'éducation permanente active dans le secteur des personnes handicapées. Cette situation est d'autant plus regrettable que l'infrastructure existe, c'est plutôt la présence humaine qui fait défaut.

Monsieur le ministre, avez-vous connaissance de cette situation de fermeture aléatoire du guichet pour PMR en gare de Namur? Qu'est-ce qui explique cette situation? Comment comptez-vous la résoudre et en informer les usagers concernés?

20.02 **Paul Magnette**, ministre: Monsieur Bastin, il y a environ un an, en effet, le *travel center* où se trouvait le guichet spécial pour les personnes à mobilité réduite a été fermé en raison de sa très faible fréquentation et en vue de mieux utiliser les agents affectés à la vente. Les personnes à mobilité réduite pouvaient alors s'adresser au guichet n° 3, guichet qui, toutefois, n'est pas surbaissé.

La SNCB, consciente qu'elle ne répondait pas au mieux aux attentes de cette clientèle, a réorganisé les différentes tâches des guichets, afin de pouvoir servir à nouveau les personnes à mobilité réduite au guichet spécialement conçu pour elle et ce, du lundi au vendredi de 7 h 15 à 19 h 30. Le week-end, les personnes à mobilité réduite continuent à être servies au guichet n° 3; l'organisation ainsi mise en place permet de servir les personnes à mobilité réduite dans de bonnes conditions.

20.03 **Christophe Bastin** (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. C'est une excellente nouvelle pour les personnes en question.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

21 **Question de M. Christophe Bastin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'ouverture d'un Point Poste au sein d'une administration communale" (n° 8130)**

21 **Vraag van de heer Christophe Bastin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de opening van een PostPunt bij een gemeentelijke administratie" (nr. 8130)**

21.01 **Christophe Bastin** (cdH): Monsieur le ministre, je vous pose cette question en ma qualité de bourgmestre d'une petite commune rurale. Je sais que certains éléments sont de compétence régionale. J'ai la chance de pouvoir garder un bureau de poste dans cette entité de 3 500 habitants. Je désirais compléter ce service en faisant installer un Point Poste dans le bâtiment de l'administration communale

Monsieur le ministre, une commune est-elle habilitée à vendre les produits et services de bpost par l'entremise de son administration? Dans la perspective de la libéralisation partielle du marché, le pouvoir communal est-il soumis à la législation inhérente aux marchés publics pour proposer dans ses locaux certains services et produits de bpost? Que prévoit la législation à propos des transactions, notamment lors du paiement d'un bien ou d'un service postal par un tiers? Les flux peuvent-ils transiter par le compte bancaire d'une commune?

21.02 **Paul Magnette**, ministre: Monsieur Bastin, ma réponse va être, hélas, extrêmement courte, puisque cette question ne relève pas partiellement, mais totalement, de la compétence des Régions et donc de mon homologue en charge de la tutelle sur les communes – c'est-à-dire M. Paul Furlan.

21.03 **Christophe Bastin** (cdH): Je m'adresserai donc à lui.

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

22 Question de M. Christophe Bastin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la procédure de réservation d'un titre de transport SNCB pour les personnes handicapées" (n° 8131)

22 Vraag van de heer Christophe Bastin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de procedure voor het reserveren van een NMBS-vervoerbewijs voor personen met een handicap" (nr. 8131)

22.01 **Christophe Bastin** (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, ma question porte sur l'accès des personnes à mobilité réduite (PMR) aux services de la SNCB, dont la réservation et l'obtention d'une assistance. En réalité, tout cela leur est imposé dans un délai de 24 heures.

Dans ces conditions, l'usage du train ne laisse aucune place à l'urgence ou à l'imprévu lorsque l'on souhaite utiliser ce mode de déplacement dans sa vie familiale, professionnelle ou encore dans le cadre des loisirs.

Monsieur le ministre, à l'instar de ce qui prévaut chez nos voisins des Pays-Bas, ne pourriez-vous pas envisager une réduction drastique, voire la suppression du délai demandé aux personnes handicapées dans la réservation d'un billet de train et d'une assistance logistique?

J'espère obtenir une aussi bonne nouvelle que lors de la ma question antérieure!

22.02 **Paul Magnette**, ministre: Madame la présidente, cher collègue, j'explique pourquoi les choses sont faites telles qu'on les fait pour un mieux.

La procédure de réservation concerne uniquement l'assistance, l'achat d'un titre de transport n'étant pas concerné par le délai de réservation de 24 heures. En effet, la SNCB souhaite que les PMR puissent se déplacer avec un maximum d'autonomie; un tel objectif ne peut être atteint directement et une situation optimale nécessite des investissements importants en termes de bâtiments, de gares, d'infrastructures (accès aux quais, etc.).

Pour permettre aux PMR de se déplacer plus rapidement, la SNCB a mis en place ce service d'assistance. Conformément au contrat de gestion conclu entre l'État et les trois sociétés du Groupe, tout est mis en œuvre pour améliorer en permanence l'accessibilité des trains et des gares dans le but de faciliter le déplacement des PMR.

Le délai de 24 heures est prévu dans le cadre de l'article 44 du contrat de gestion de la SNCB. En termes de délai de réservation, il est bon de rappeler que la mesure de 24 heures est nettement moins contraignante que celle prévue, par exemple, par le règlement européen qui notifie un délai d'au moins 48 heures.

L'étude menée au sujet de l'assouplissement du délai de 24 heures ne nous permet pas, au stade actuel, d'y réserver une suite favorable. Toutefois, dans le cas où la PMR n'est pas en mesure de réserver son assistance 24 heures à l'avance, la SNCB s'efforce, dans la mesure du possible, de lui offrir une assistance pour lui permettre de voyager dans les meilleures conditions possibles. Mais un service d'assistance immédiat adapté aux besoins spécifiques du client ne peut pas être garanti de manière systématique dans ce cas.

La réservation de l'assistance est une mesure qui permet à la PMR d'être certaine de bénéficier du service d'assistance adapté à ses besoins, au moment qui lui convient, et de voyager en toute quiétude. La volonté de la SNCB n'est pas d'imposer une mesure contraignante ou discriminatoire, mais d'offrir à la personne un service et un voyage de qualité en toute sécurité.

Pour permettre aux PMR de voyager facilement, la SNCB investit par ailleurs dans des solutions structurelles: des bornes d'appel pour l'assistance, des rampes mobiles, des boucles d'induction aux guichets des gares. Il est vrai que ce délai de 3 heures existe aux Pays-Bas, mais les Pays-Bas constituent de ce point de vue une exception. L'approche de l'aide y est d'ailleurs différente. La plupart des autres pays européens offrent un délai qui va de 24 à 48 heures.

22.03 Christophe Bastin (cdH): Monsieur le ministre, merci pour l'explication. Comme vous le dites, si les Pays-Bas sont une exception, c'est une bien belle exception. C'est pourquoi, si nous avons un jour les moyens de rejoindre cette exception, nous devrions le faire.

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

De **voorzitter**: De vraag nr. 8139 van de heer Geerts wordt uitgesteld.

23 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de staking van de treinbegeleiders in Luik" (nr. 8191)

23 Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la grève des accompagnateurs de train à Liège" (n° 8191)

23.01 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, zo'n driekwart van de 130 treinbegeleiders in het station Luik-Guillemins heeft dinsdag 13 december het werk neergelegd. Het treinverkeer in de buurt van Luik ondervond daarbij grote hinder, met de nodige gevolgen uiteraard.

De stakers zouden het chronisch tekort aan personeel en de te grote werklust willen aanklagen.

Maandag 12 december zou er een vergadering tussen de directie en de treinbegeleiders hebben plaatsgevonden. De directie had twee versterkingen beloofd voor Luik en twee voor Welkenraedt.

Mijnheer de minister, van welke vakbonden ging de staking uit? Werd het sociaal akkoord met betrekking tot de arbeidsonderbrekingen van juni 2008 gerespecteerd? Zo ja, wat waren de grieven en/of eisen vermeld in de stakingsaanzegging?

Werd binnen de 36 uur na de stakingsaanzegging door de NMBS-Holding een ontmoeting georganiseerd, zoals voorzien in de tweede bijlage bij het Algemeen Reglement voor de Syndicale Betrekkingen? Zo ja, op welk niveau? Wat was het resultaat van deze ontmoeting? Zo neen, waarom heeft deze ontmoeting niet plaatsgevonden?

Indien het akkoord niet werd gerespecteerd, welke tuchtmaatregelen werden genomen vanwege de onregelmatige afwezigheid?

Is de werklust van de treinbegeleiders naar uw aanvoelen of volgens studies inderdaad te groot? Welke stappen zult u ondernemen om dergelijke stakingen in de toekomst te vermijden?

23.02 Minister Paul Magnette: De NMBS-Groep heeft voor de werkonderbreking van 13 december 2011 die plaatsvond in het Luikse geen stakingsaanzegging ontvangen. Er kon dan ook geen dialoog worden georganiseerd om de staking te vermijden.

De aanleiding van de tijdelijke werkonderbreking vond haar oorsprong in het tekort aan inzetbare personeelsmiddelen in het kader van de treinbegeleiding in Luik. De afwezigheid van 11 zieken, 3 personeelsleden bevallingsverlof en 8 personeelsleden ongeschikt voor hun normale functie, vormde de aanleiding voor de spanningen bij de treinbegeleiding in het Luikse.

Om de situatie niet te verzuren, heeft de NMBS de diensten HR van de holding voorgesteld geen tuchtmaatregelen toe te passen. Op korte termijn zal het kader van de treinbegeleiding in Luik en Welkenraedt worden versterkt met 5 personeelsleden begin januari en nogmaals met 4 eind februari. Daarnaast heeft de NMBS beloofd in januari en februari 2012 een honderdtwintigtal treinbegeleiders aan te werven.

23.03 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik stel vragen bij het feit of het nog zin heeft op eender welk niveau afspraken te maken, wanneer blijkt dat zij die de afspraken niet respecteren, worden beloond. Er worden immers geen tuchtmaatregelen genomen. Integendeel, men neemt 120 personeelsleden bij aan, terwijl opnieuw vooral de reiziger werd getroffen.

Dat is voor ons principieel onaanvaardbaar.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 8194 van de heer Vercamer is omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 8218 van de heer Geerts wordt uitgesteld. Vragen nrs. 8227 en 8228 van de heer De Clercq worden omgezet in schriftelijke vragen.

24 **Question de Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression d'arrêts de trains sur la ligne 161 Bruxelles-Ottignies" (n° 8247)**

24 **Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de afschaffing van een aantal stops op lijn 161 Brussel-Ottignies" (nr. 8247)**

24.01 **Valérie De Bue** (MR): Madame la présidente, je n'ai pas encore eu l'occasion de vous féliciter pour votre désignation à votre nouveau poste. Sachez que je me réjouis de votre arrivée dans cette commission.

Monsieur le ministre, le journal *Vers l'Avenir* relayait, le 2 décembre dernier, la décision de la SNCB de supprimer certains arrêts sur la ligne 161 Bruxelles-Ottignies. Cette décision ne résulte pas d'un plan d'économies, mais de la réalisation de travaux en vue du futur RER.

Cette annonce a provoqué le mécontentement plus que compréhensible des navetteurs et des pouvoirs publics qui avaient déjà consenti de gros efforts pour favoriser la mobilité douce. En effet, il faut savoir que, tant dans la commune de La Hulpe que de Rixensart, il existe des navettes de rabattement vers les gares. Les communes ont donc réagi. Suite à cela, il a été décidé de réduire quelque peu le nombre des trains supprimés.

Il est vrai qu'il s'agit d'un chantier de grande envergure pour Bruxelles et le Brabant wallon et que l'on se trouve face à certaines contraintes techniques. Cependant, il faut savoir que la E411 est un axe routier très congestionné et qu'un grand nombre de navetteurs est concerné. Cela pose donc énormément de problèmes sur le terrain.

Il est question de suppressions durant trois ans. Des solutions alternatives ont-elles été négociées, par exemple, avec le TEC Brabant wallon en vue de la mise à disposition de bus?

Je me souviens que lorsque l'on discutait des permis, la SNCB avait parlé de concilier au mieux les chantiers et la continuité du service public.

24.02 **Paul Magnette**, ministre: Madame la présidente, chère collègue, les adaptations horaires effectuées au 11 décembre 2011 interviennent dans le cadre de l'évolution du chantier du futur RER.

Afin de poursuivre les travaux RER, Infrabel a décidé de supprimer temporairement les troisièmes voies disponibles à Groenendael et entre La Hulpe et Genval, ce qui implique une réduction sensible de la capacité de la ligne 161 entre Etterbeek et Ottignies.

Sur base de ces nouvelles contraintes, la SNCB a élaboré une nouvelle offre de transport qui tenait compte des restrictions en matière de circulation tout en garantissant une desserte cohérente des gares entre Etterbeek et Ottignies ainsi qu'une régularité satisfaisante.

Suite aux interventions de la clientèle, Infrabel a accordé plus de souplesse au niveau des horaires, ce qui a permis d'ajouter quelques arrêts à Rixensart et à Genval et ce, deux semaines avant l'application du nouveau service de train de décembre 2011.

24.03 **Valérie De Bue** (MR): Monsieur le ministre, aucune mesure alternative n'a donc été négociée avec le TEC, ce qui est regrettable. En effet, il existe des possibilités puisqu'une bande d'arrêt d'urgence a été aménagée et que, ce faisant, un transport alternatif aurait pu être envisagé.

Il est vrai que le chantier est important. Mais quand on décourage le citoyen d'emprunter les transports en commun, c'est pour toujours. On rate ainsi peut-être une opportunité d'améliorer la mobilité.

Monsieur le ministre, je compte bien vous interroger à nouveau sur le sujet car vous n'avez pas répondu tout à fait à ma question, ce qui m'attriste.

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

25 Vraag van mevrouw Ingeborg De Meulemeester aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de havenspoorlijn naast de expresweg E34" (nr. 8249)

25 Question de Mme Ingeborg De Meulemeester au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la ligne ferroviaire portuaire le long de la voie rapide E34" (n° 8249)

25.01 Ingeborg De Meulemeester (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, enkele jaren geleden opperde de Oost-Vlaamse gouverneur André Denys het idee om een havenspoorlijn te bouwen langsheen de expresweg E34. Die havenspoorlijn zou op termijn de Waaslandhaven moeten verbinden met de havens van Gent en Zeebrugge.

Dat idee is echter niet nieuw. Tientallen jaren geleden werd dat idee al vaak de wereld ingestuurd. Dat de plannen voor een havenspoorlijn naast de expresweg op de lange baan werden geschoven, laat merken dat er weinig draagvlak bestaat voor die plannen.

Het goederenvervoer op spoorlijn 59 is de jongste jaren enorm toegenomen. De bewoners langs de drukke goederenlijn Antwerpen-Gent klagen over de toename van het aantal goederentreinen over spoorlijn 59 en de geluidshinder die daarmee gepaard gaat. Tot zolang de spoorlijn langs de E34 er niet is, zal het goederenvervoer op spoorlijn 59 blijven toenemen, met alle gevolgen van dien.

Mijnheer de minister, daarover had ik graag de volgende vragen gesteld.

In hoeverre past het plan van een havenspoorlijn naast de E34 in de toekomstvisie van Infrabel?

Ten tweede, werd er tussen Infrabel en de havenbedrijven gesproken over dat idee als mogelijke oplossing voor de toename van het spoorvervoer?

Ten derde, werd er al onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke financiering van dat spoorwegkanaal? Zo ja, wat zijn daar de evaluaties van?

25.02 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, mevrouw De Meulemeester, op lange termijn – dat betekent tegen 2030 tot 2040 – overweegt Infrabel de aanleg van een nieuwe goederenspoorlijn, de L77, naast de E34 tussen Zeebrugge, Gent en Antwerpen-Linkeroever.

Een goede ontsluiting naar het hinterland is heel belangrijk voor onze havens. Daarom heeft de Vlaamse overheid destijds reeds op eigen initiatief bij de opmaak van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen de optie genomen om dat traject langs de E34 bebouwingsvrij te houden.

Aangezien de aanleg van de L77 zich op lange termijn situeert, heeft Infrabel nog geen onderzoek uitgevoerd naar de financiering.

25.03 Ingeborg De Meulemeester (N-VA): Mijnheer de minister, misschien moeten we dan toch eens nagaan of we iets kunnen doen aan de geluidshinder van de omwonenden van spoorlijn 59. Ik besef dat dit een aangelegenheid voor het Vlaams niveau is, dus wij zullen daar verder vragen stellen.

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

De **voorzitter**: De vragen nr. 8282 en nr. 8283 van mevrouw De Ridder, die afwezig is, worden uitgesteld.

26 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de herstructurering van de NMBS-Groep" (nr. 8284)

26 Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la restructuration du Groupe SNCB" (n° 8284)

26.01 **Steven Vandeput** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dit is mijn laatste, maar misschien ook wel mijn belangrijkste vraag voor vandaag.

Het regeerakkoord vermeldt over de herstructurering van de NMBS-Groep – u zult ondertussen wel al weten dat mij dit bezighoudt – het volgende en ik citeer: “Een hervorming van de structuren en een organisatorische vereenvoudiging van de NMBS-Groep dringen zich op. Na een organisatorische evaluatie en een studie door het Rekenhof van de financiële stromen binnen en tussen de entiteiten en dochterondernemingen van die Groep, zal de Groep worden geherstructureerd met een vermindering van zijn entiteiten. Hij zal zo beter aan de behoeften van de reizigers beantwoorden en een coherenter beheer verzekeren door schaalvoordelen te realiseren. De nieuwe organisatie van de NMBS-Groep zal ook meer transparantie moeten creëren met betrekking tot de organisatie van de dochterondernemingen, de opdrachten die hen zijn toevertrouwd, het aanwenden van de dotaties en de financiële stromen. Ten slotte zal de verdeling van deze dotaties worden herzien naar gelang van de nieuwe organisatie. De regering zal binnen een termijn van zes maanden een herstructureringsschema uittekenen.”

Mijn vragen aan u, mijnheer de minister, zijn de volgende. Door wie zal de organisatorische evaluatie gebeuren? Welke termijn wordt uitgetrokken voor deze evaluatie? Wat met de studie-Roland Berger uit 2008? Onderschrijft u de conclusies van deze studie? In welke mate zal er rekening worden gehouden met deze studie bij het uittekenen van het herstructureringsschema? Waarom volstaat deze studie niet en wordt er een nieuwe studie besteld bij het Rekenhof?

Ik kijk uit naar uw antwoorden.

26.02 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer Vandeput, de hervorming van de NMBS-structureren en de organisatorische vereenvoudiging van de NMBS-Groep zullen op basis van een bijkomende studie van het Rekenhof worden uitgevoerd. Deze zal de vaststellingen en aanbevelingen van de oorspronkelijke studie aanvullen door, in plaats van de NMBS in haar geheel te bekijken, de financiële stromen te bestuderen tussen de verschillende entiteiten en tussen de filialen binnen eenzelfde entiteit.

De aanbevelingen die daaruit zullen voortvloeien, zouden binnen zes maanden geformaliseerd moeten worden.

26.03 **Steven Vandeput** (N-VA): In tegenstelling tot uw andere antwoorden was dit een betrekkelijk kort antwoord.

Mijnheer de minister, als u vooruitkijkt naar een serieuze hertekening van de structuren van de NMBS, zult u onze volle steun krijgen, maar dan spreek ik over een serieuze herstructurering. Wat mij zorgen baart, is dat de focus vooral ligt op de financiële stromen tussen de entiteiten en de filialen onderling, en dat wij opnieuw het risico lopen, zoals deze week met de pensioneringen, dat de vakbonden hierin een rol zullen spelen die vandaag misschien nog niet vermoed wordt. Ikzelf vind de vermelding van een vermindering van de entiteiten, in de omschrijving in het regeerakkoord, een heel belangrijke vermelding. Ik zal dan ook op de voet volgen welke vooruitgang u in dit dossier maakt.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

27 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het station Noorderkempen" (nr. 8286)

27 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gare 'Noorderkempen'" (n° 8286)

27.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ook ik wil u welkom heten in de commissie voor Infrastructuur en ik wens u veel succes met uw nieuwe bevoegdheden. Ik reken erop dat wij in de toekomst op een goede manier zullen kunnen samenwerken.

Deze vraag gaat over het station Noorderkempen. Het lijkt iets heel regionaal maar het gaat eigenlijk over veel meer, want het gaat over de uitvoering van verschillende internationale verdragen. Collega Vandeput heeft daarstraks reeds verwezen naar het akkoord tussen Nederland en België, uit 1996 over de treinverbinding. De hogesnelheidsverbinding tussen Antwerpen en Rotterdam speelt hierin een heel belangrijke rol. Een van de elementen die toen werden meegenomen was de bouw van het station Noorderkempen in Brecht, dat zich in een van de snelst groeiende regio's van ons land bevindt.

Het station is ondertussen ook een behoorlijk succes, het kan rekenen op meer dan 1 000 reizigers per dag. Gelet op het toenemend aantal potentiële en effectieve reizigers dringen zich volgens ons een aantal aanpassingen op inzake infrastructuur.

Ik zal de uitgebreide inleiding in mijn schriftelijke voorbereiding inkorten.

Een eerste element dat ik onder de aandacht wil brengen gaat over het station en de parking. Destijds, in 2006 werd aangekondigd dat de huidige stationsconstructie een tijdelijke constructie was, dat er een volwaardig stationsgebouw zou komen.

Verder is er de parking. De parking staat vandaag reeds overvol op verschillende dagen. Belangrijk is dat eind 2012 het op- en afrittencomplex in Brecht aan de E19-autosnelweg terug opengaat. Hierdoor zal het station Noorderkempen een heel belangrijke rol kunnen opnemen als voorstadsnet richting Antwerpen, als een *park-and-ridestation* waar mensen komende uit het noorden van ons land en richting Antwerpen, die zich in de file dreigen vast te rijden, de snelweg kunnen verlaten en de trein kunnen opstappen. Daarvoor is er echter uiteraard voldoende parkeerplaats nodig. Dit was voorzien in het investeringsplan, maar wij horen nu steeds meer signalen dat dit op de lang baan zou geschoven worden. Dit wil ik graag even onder uw aandacht brengen.

Een tweede element is het volgende. De trein rijdt nu met M6-voertuigen die worden getrokken of geduwd door een T18-locomotief in het midden. Een aantal treinbegeleiders heeft de opmerking gemaakt dat dit niet ideaal is, omdat zij niet vanuit de laatste wagon naar de voorste wagon kunnen lopen, wat een aantal bedreigingen zou kunnen vormen in noodsituaties.

Ondertussen verschijnen de Desiro's stilaan op ons net. De Desirolocomotieven kunnen wel vooraan of achteraan de M6-voertuigen ingeschakeld worden, ook op de lijnen die met ETCS zijn uitgerust, zoals deze HSL-Noord-verbinding.

Mijn laatste vraag blijft actueel. Zal men de stations Antwerpen en Noorderkempen rechtstreeks verbinden met Nederland, in eerste instantie met Breda?

In het akkoord van 2004 met Nederland — nog gesloten door de heer Vande Lanotte, die toen bevoegd was voor Overheidsbedrijven — was een treinverbinding gepland tussen Den Haag en Brussel, naast de verbinding Brussel-Amsterdam. De trein Den Haag-Brussel zou ook halt houden in het station Noorderkempen, waardoor dit station meteen rechtstreeks met Nederland verbonden zou zijn. Intussen lijken meer en meer partijen dit in vraag te stellen. Dat is pijnlijk, want nogal wat mensen zijn in de buurt van dat station gaan wonen met het perspectief dat er een goede verbinding met Nederland zou komen.

Ik kom tot mijn concrete vragen, mijnheer de minister.

Kunt u bevestigen dat de NMBS niet zal overgaan tot een uitbreiding van het parkeerterrein, conform de planning die wij eerder kregen? Kunt u bevestigen dat de NMBS niet zal overgaan tot het oprichten van een nieuw stationsgebouw? Waarom wordt teruggekomen op deze eerder genomen engagementen? Heeft dit te maken met besparingen?

Kan er worden overwogen zogenaamde Desirotreinen in te zetten op het IR-traject Antwerpen-Noorderkempen, zodat een treinbegeleider van de eerste naar de laatste wagon kan doorlopen?

Wat is de stand van zaken van de uitvoering van het interministerieel akkoord van 2004, specifiek wat de

verbinding naar Nederland vanuit het station Noorderkempen betreft?

27.02 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, de realisatie van het nieuwe stationsgebouw Noorderkempen is gepland voor 2016-2018, onder voorbehoud van de goedkeuring van het meerjareninvesteringsplan.

De inrit en de uitrit van het parkeerterrein worden heraangelegd in 2012, om een betere doorstroming te garanderen op piekmomenten. De uitbreiding van het parkeerterrein wordt bestudeerd en is gekoppeld aan een mobiliteitseffectenrapport. De vermoedelijke aanvang van de werken is gepland voor 2013.

De Desirotreinen zullen inderdaad ingezet worden op de relatie Noorderkempen, zodra toelating wordt verkregen om dit materieel op de L4 in te zetten. Momenteel kan nog geen datum worden vooropgesteld, aangezien dit materieel in volle homologatiefase zit.

De huidige samenstelling is de enige manier waarop er een operationeel veilige treindienst kan worden verzekerd. De huidige samenstelling van M6-rijtuigen met een locomotief in het midden zorgt ervoor dat er geen interne circulatie mogelijk is tussen de twee treingedeelten. Het gebrek aan intercirculatie komt echter frequent voor op het Belgische net. Bij gekoppelde motorstellen 800, Sprinters, Break en motorwagens 31 kan de treinbegeleider zich nooit van het ene naar het andere rijtuig begeven tijdens de rit. Ook bij de nieuwe motorstellen Desiro is dit het geval. Indien er werkelijk een tussenkomst van de treinbegeleider nodig is inzake de veiligheid van het treinverkeer en/of van de reizigers en het personeel, volgt een treinbegeleider de voorziene procedures. Zo kan hij bijvoorbeeld, naargelang de situatie, een noodsein bedienen om de trein tot stilstand te brengen en vervolgens, mits het respecteren van de veiligheidsregels bij het uitstappen in volle baan, de trein verlaten om zich naar het andere treingedeelte te begeven.

Wat uw derde vraag betreft, de toenmalige Belgische minister en de Nederlandse minister hebben een ontmoeting gehad op 24 november 2011. De bedieningen van Den Haag-Brussel of van Breda-Antwerpen zijn beide deficitair wat de exploitatie betreft. De NMBS zou bereid zijn om tussen te komen voor een exploitatie Breda-Antwerpen op voorwaarde dat ten eerste Nederland haar eis laat vallen om een bediening Den Haag-Brussel op te eisen en, ten tweede, het deficit wordt gecompenseerd.

27.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw behoorlijk volledig antwoord. Ik ben aangenaam verrast daardoor, aangezien u nog maar veertien dagen in functie bent.

Wat de parking betreft, vrees ik dat men wat laat gaat komen. Ik stel wel vast dat de timing toch nog redelijk strikt wordt gehouden. 2013 lijkt mij een realistische timing, op voorwaarde dat deze strikt wordt opgevolgd.

Wat de Desirotreinen betreft, begrijp ik dat dit niet van de ene dag op de andere kan gebeuren. Het is positief dat dit in het vooruitzicht wordt gesteld.

Het belangrijkste element is de verbinding Breda-Antwerpen. Ik had ook van Nederlandse zijde gehoord dat men dit wenste te doen, op voorwaarde dat men de verbinding Den Haag-Brussel zou laten vallen. Een belangrijke vraag daarbij is natuurlijk of die trein zal stoppen in het station Noorderkempen. Dat is essentieel voor deze regio.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 8289 en vraag nr. 8290 van de heer Dufrane worden uitgesteld, alsook vraag nr. 8291 van mevrouw Musin.

28 Questions jointes de

- **M. André Frédéric** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'augmentation des signaux franchis sur le rail belge" (n° 8293)

- **M. David Geerts** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le nombre de franchissements de signaux" (n° 8330)

28 Samengevoegde vragen van

- de heer **André Frédéric** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en

Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over " het toenemend aantal overschrijdingen van een rood seinlicht op het Belgische spoorwegnet" (nr. 8293)

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het aantal seinvoorbijrijdingen" (nr. 8330)

28.01 André Frédéric (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, le directeur du Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) a révélé, en commission spéciale Sécurité du rail, diverses choses assez préoccupantes. Avec mon collègue, je voudrais me concentrer aujourd'hui sur les chiffres révélés en ce qui concerne le dépassement de signaux: 117 feux franchis en 2009, 130 en 2010 et 118 depuis le début de cette année!

Évidemment, tous les membres de la commission spéciale Sécurité du rail s'interrogent et s'inquiètent face à ces chiffres. Aussi, monsieur le ministre, je vous remercie d'apporter les précisions suivantes. Pourrait-on disposer d'informations plus précises sur ces chiffres? Quel est le pourcentage de dépassements "dangereux", c'est-à-dire ne se limitant pas à un dépassement de quelques centimètres, voire quelques mètres? Comment ces dépassements se répartissent-ils géographiquement? Identifie-t-on des endroits, des zones plus à risque? Le Groupe SNCB a-t-il effectué une comparaison ou une analyse comparative des zones jugées problématiques au niveau des dépassements de signaux sur ces dernières années? Quelles mesures concrètes ont-elles été prises à ce niveau?

Selon le SSICF, l'augmentation des dépassements de signaux est particulièrement préoccupante sur les lignes secondaires. Ces lignes secondaires sont-elles toutes équipées de détecteurs automatiques enregistrant les dépassements de signaux? Comment explique-t-on cette augmentation? Est-ce uniquement lié au fait que l'installation du TBL1+ sur ces lignes secondaires est non prioritaire? Enfin, monsieur le ministre, de manière plus globale, peut-on disposer de la liste des actions et initiatives concrètes prises par les entreprises du Groupe SNCB cette année afin de lutter contre ce phénomène inquiétant des dépassements de signaux?

28.02 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, de heer Latruwe schoof in de bijzondere commissie inderdaad een aantal cijfers naar voren waaruit bleek dat er een stijging was.

Collega Frédéric heeft gezegd dat er wellicht ook op secundaire lijnen seinoverschrijdingen worden vastgesteld, maar dat was nog onduidelijk tijdens de hoorzitting.

Hoeveel treinen zijn volgens Infrabel in 2010 en 2011 voorbij een sein gereden? Ik stel die vraag, omdat wij donderdag in het journaal op Eén te horen kregen dat het aantal seinvoorbijrijdingen gedaald is, terwijl in de commissie getuigen net het omgekeerde zegden.

Om welk type seinvoorbijrijdingen gaat het hier? Over welke maatschappijen gaat het dan? Het is belangrijk om dat te weten voor de voortzetting van onze werkzaamheden.

De heer Latruwe bekritiseerde het overleg omtrent de problematiek tussen de NMBS en andere operatoren, enerzijds, en Infrabel, anderzijds, dat hij nog niet op het punt acht. Hoe staat het met dat overleg?

28.03 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, collega's, ik heb hier een tabel met alle cijfers voor u. Ik zal ze niet voorlezen.

Certains signaux ont été dépassés plusieurs fois au cours des dernières années. Ce sont principalement ces signaux-là qui font l'objet d'une analyse détaillée avec des entreprises ferroviaires.

La problématique des dépassements de signaux est analysée par signal ou par groupes de signaux. En effet, c'est principalement l'environnement immédiat du signal qui va influencer sa visibilité. Dans ce cadre, Infrabel, les entreprises ferroviaires et le SSICF participent à un groupe de travail s'intéressant aux signaux dépassés plus d'une fois depuis le 1^{er} janvier 2005. Chaque signal rentrant dans le cadre de l'analyse y est présenté ainsi que son environnement immédiat, sa visibilité, etc. Lorsque cela s'avère nécessaire, des mesures correctives sont prises, afin de remédier à la problématique soulevée.

Outre la visibilité des signaux, Infrabel s'attache également à analyser les circonstances qui entourent les dépassements de signaux. Dans ce cadre, elle a récemment développé un plan d'action pour lutter contre les dépassements de signaux, qui se produisent en fonction de certaines circonstances de conduite. Ces

mesures ponctuelles s'insèrent, bien évidemment, dans le plan d'action global, dont il est question ci-dessous, développé par Infrabel pour lutter contre le phénomène. De plus, l'installation au sol de la TBL1 se base sur une analyse de risque réalisée en 2006, qui a aidé à identifier les zones à risque et a permis la détermination d'un *ranking* d'installation prioritaire.

En voies accessoires, Infrabel a recensé 37 dépassements de signaux du 1^{er} janvier au 30 novembre 2011. Ces derniers sont d'une autre catégorie de risque par rapport à ceux en voies principales. En effet, dans ces installations qui sont parcourues à faible vitesse, en général 40 kilomètres/heure maximum, il n'y a pas de trains de voyageurs mais seulement des rames à vide ou des rames marchandises à faible vitesse. Infrabel s'investit aussi pleinement dans l'étude de ces dépassements de signaux et a proposé d'établir un plan d'action commun avec les opérateurs ferroviaires lors de la dernière concertation du secteur organisée par Infrabel le 8 décembre dernier.

Il n'existe pas à proprement parler de détecteur automatique de dépassement des signaux, mais ceux-ci se matérialisent au tableau de contrôle optique des blocs de signalisation. Un meilleur enregistrement des dépassements de signaux dans un *logbook* électronique est vraisemblablement la cause principale de l'augmentation des dépassements de signaux en voies accessoires.

L'installation du système TBL1+ en voies accessoires n'est pas prévue, car comme souligné ci-dessus, le risque encouru après un dépassement y est bien moindre qu'en voies principales et de plus, lors des manœuvres en rames poussées, le matériel roulant n'est pas pourvu d'un tel équipement.

Sommige seinen werden de afgelopen jaren meermaals voorbijgereden. Het zijn voornamelijk die seinen die samen met de spoorwegondernemingen tot in detail geanalyseerd worden.

Veiligheid is prioriteit nummer één voor Infrabel. Daarom heeft het bedrijf een ambitieus globaal actieplan op het getouw gezet om de risico's op seinvoorbijrijdingen op hoofdsporen of sporen die toegang verlenen tot de hoofdsporen in te dammen.

De krachtlijnen van het actieplan zijn de volgende: de spoorwegsector sensibiliseren voor de risico's, TBL1+ op het netwerk van Infrabel installeren, de installatie van de automatische stopfunctie bij een seinvoorbijrijding, het uitwerken van een masterplan Infrabel 2011-2015, de installatie van een systeem dat de rijtoelating van de trein voortdurend controleert, en de opmaak van een risicostudie en kosten-batenanalyse voor de restrisico's.

De NMBS heeft eveneens de volgende acties ondernomen. Er is een permanente opleiding. Alle treinbestuurders volgen ieder jaar drie dagen permanente opleiding over regelgeving. In die periode worden tevens twee oefeningen op de SIMPACT-simulator gereden. Voor de hercertificatieproef dient bovendien elke treinbestuurder een parcours af te leggen op de fullscalesimulator SIM T13. Het rijgedrag en de toepassing van de besturingsregels worden kritisch bekeken vanuit het oogpunt van potentiële seinvoorbijrijdingen. Tijdens de permanente opleiding wordt aan de hand van netkaarten en foto's samen met de opleiders kritisch gekeken naar de seinen waar zich meermaals seinvoorbijrijdingen voordeden.

Des actions de sensibilisation sont également prévues. La sensibilisation du management par l'encadrement au sein des cellules techniques du personnel de conduite est étroitement associée aux enquêtes. Tous les conducteurs de train responsables d'un dépassement de signal sont soumis par les psychologues du service *Corporate prevention services* au sein de la SNCB-Holding, à un examen médical et psychologique approfondi au cours duquel il est recherché de possibles causes humaines sous-jacentes, telles entre autres l'inattention ou la distraction.

Il est régulièrement fait des propositions à Infrabel en vue d'améliorer l'implantation de certains signaux et des indicateurs "opération terminée" sont installés dans certaines gares. Tous les deux mois, une concertation est organisée à cet égard entre Infrabel et les opérateurs.

Depuis 2009, tous les conducteurs de train sont soumis au terme de leur formation fondamentale à une journée supplémentaire de politique de prévention de dépassement des signaux. À cette occasion, il leur est passé un film sur tous les signaux de la jonction Nord-Midi qui présentent un danger potentiel de dépassement. Les autres signaux ayant fait l'objet d'un dépassement sont tenus à jour et discutés sur la base d'une présentation Power Point.

Via la publication d'un avis, les conducteurs de train sont obligés de prendre au préalable connaissance de la raison pour laquelle il leur faut rouler en petit mouvement, c'est-à-dire à vitesse réduite, les dépassements de signaux étant en augmentation sensible dans de telles circonstances. Également via la publication d'un avis, il est imposé aux conducteurs de train une règle de conduite consistant à limiter leur vitesse dans la jonction Nord-Midi à 20 km/h à un signal présentant l'aspect double jaune et ce en raison des nombreux dépassements de signaux qui se sont produits dans ce complexe de voies particulièrement ardu et composé de sections très courtes. À l'étude aussi, une nouvelle procédure de départ qui permettrait de ne plus avoir de dépassements de signaux dus à un oubli du double jaune suite à un arrêt de quai.

La SNCB s'active enfin à équiper son matériel de traction du système TBL1+, lequel permet de réaliser un contrôle de la vitesse à 300 mètres en amont d'un signal d'arrêt fermé. S'il n'est donné aucune suite à la réduction de vitesse ou en cas de dépassement d'un signal d'arrêt fermé, un freinage d'urgence est généré automatiquement. Dans l'état actuel des choses, le réseau Infrabel est équipé à 60 % d'eurobalises. Deux tiers de notre parc de matériel sont équipés de la TBL1+.

Enfin, la SNCB a décidé d'équiper le matériel de traction du système ETCS, lequel permet un contrôle permanent de la vitesse. S'il n'est donné aucune suite à une réduction de vitesse ou s'il y a dépassement d'un signal d'arrêt fermé, il y a freinage d'urgence. Ce système est opérationnel sur les lignes à grande vitesse 3 et 4. Fin décembre 2011, les lignes classiques 36 et 36N entre Leuven et Schaerbeek seront également équipées de l'ETCS.

28.04 André Frédéric (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse complète.

28.05 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Ik heb twee opmerkingen.

Ten eerste, in uw antwoord sprak u over de bijkomende aandacht voor permanente opleiding. In het jaarrapport 2010 – de actie is gestart in 2011 – stond er nog dat er onvoldoende aandacht voor was. Ik hoop dat dat in het jaarrapport 2011 niet meer het geval zal zijn.

Ten tweede, waakzaamheid blijft geboden voor de vertrekprocedure. In onze commissie werd correspondentie getoond waaruit bleek dat er nog geen eensgezindheid was tussen Infrabel en de NMBS over de vertrekprocedure en, meer bepaald, het plaatsen van seinherhalers. Dat dient zeker en vast opgevolgd te worden.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 8314 van de heer Dufrane wordt uitgesteld.

29 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de personeelsproblemen bij bpost" (nr. 8338)

29 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les problèmes de personnel chez bpost" (n° 8338)

29.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil u alvast succes in uw nieuwe functie toewensen. Ik hoop dat wij u weinig vragen moeten stellen, wat meestal een teken is dat het goed gaat.

Zulks is zeker al vandaag niet echt het geval. Ik kan de slechte gang van zaken echter moeilijk in uw schoenen schuiven. Ze had meer te maken met de afwezigheid van uw vroegere collega.

Vorige week kwam op het radio 1-programma "*Peeters & Pichal*" de problematiek van de levering van de post aan bod. Onder meer signaleerde een luisteraar dat hij in zijn regio Tervuren al verschillende dagen geen post had ontvangen.

Tijdens het programma hebben de programmamakers zelf contact opgenomen met de woordvoerder van bpost, de heer Fred Lens. Hij stelde dat de problemen inzake postbedeling vooral in de regio's Vlaams-

Brabant en het Waasland rijzen. Hij stelde ook dat zij aan personeelsproblemen te wijten zijn.

In Vlaams-Brabant zou zulks vooral te maken hebben met – ik verwijs naar Tervuren – het feit dat het niet evident is om in Tervuren zelf personeel te vinden dat zich voor de functie van postbeambte geroepen voelt. Iedereen die Tervuren kent, weet dat het een nogal villarijke gemeente is.

Voor het Waasland zou vooral de nabijheid van de haven – ik vermoed zowel de Waaslandhaven als de haven van Gent – de boosdoener zijn. Bedoelde havens halen vele arbeidsplaatsen naar zich toe en laten aldus weinig interesse over voor mensen die bij de post willen beginnen.

Een en ander heeft natuurlijk te maken met, enerzijds, de vergoeding en het loon van een postbeambte. Ik begrijp echter dat in de geliberaliseerde postmarkt bpost, indien het nog rendabel wil zijn, tegen concurrentietarieven en -marges moet werken die ook in andere, gelijkaardige sectoren worden gehanteerd. Het is dus niet erg evident om aan het loon van postbeambten te sleutelen.

Anderzijds is er het engagement tegenover de gebruiker of de ontvanger van post. Ter zake heeft bpost nog altijd een grote verantwoordelijkheid.

Mijnheer de minister, daarom heb ik de hiernavolgende vragen voor u.

Hoe groot zijn op dit moment, in het algemeen en meer specifiek in de regio's Vlaams-Brabant en het Waasland, de personeelsproblemen bij bpost zelf?

Kan u toelichten wat volgens u de oorzaken en de gevolgen van bedoelde problemen zijn? Wat zijn de gevolgen voor de eindgebruiker, dus voor degene die post moet ontvangen of die op een postkantoor een beroep wenst te doen? Hoe lang slepen de problemen al aan? Wanneer vermoedt u dat ze de wereld zullen zijn uitgeholpen?

Kan u ook mededelen welke maatregelen werden genomen om de personeelsproblemen te verhelpen? Hebben de bedoelde maatregelen reeds tot resultaten geleid? Zo ja, tot welke resultaten hebben ze geleid? Zo neen, waarom hebben zij niet tot resultaten geleid?

29.02 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, naar aanleiding van de moeilijkheden die bpost momenteel ondervindt bij de uitreiking van de briefwisseling in Tervuren heeft de woordvoerder van bpost verklaart dat deze problemen te maken hebben met het feit dat bpost moeilijkheden ondervindt om mensen aan te werven in Vlaams-Brabant, maar bijvoorbeeld ook in het Waasland.

Er is echter geen algemeen probleem. In de regio's Waasland en Vlaams-Brabant wordt een groter personeelsverloop vastgesteld dan in andere regio's. Dat heeft wellicht te maken met de krappe arbeidsmarkt in deze regio's, onder meer ingevolge het aanzuigefect van economische groeipolen zoals de nationale luchthaven en de zeehavens van Antwerpen en Gent.

Bpost werft daarom permanent personeel in deze regio's aan. Hiervoor worden in de eerste plaats de eigen kanalen gebruikt, namelijk websites, affiches in de kantoren en op de postwagens, huis-aan-huisberichten, spots op regionale tv-stations, advertenties in lokale weekbladen, aanwezigheid op evenementen en jobbeurzen, infosessies, enzovoort.

Er wordt tevens een beroep gedaan op interimkantoren die een permanente wervingopdracht hebben. Deze permanente, intensieve wervingscampagne heeft resultaat. In het Waasland halveerde het aantal openstaande vacatures voor uitreikers in de loop van het jaar tot 11. In Vlaams-Brabant kon hiermee het aantal openstaande vacatures voor uitreikers worden beperkt tot gemiddeld 30 tot augustus van dit jaar. Sinds september is echter opnieuw een stijging vast te stellen tot 66 in december 2011. Een precieze oorzaak hiervan kon nog niet worden vastgesteld.

Tot slot wil ik wel benadrukken dat de vertraging van de postdistributie die de aanleiding was van de eerder genoemde berichten in de media zich alleen voordoet in Tervuren en niet in andere zones van Vlaams-Brabant of het Waasland.

29.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord dat ten dele tegemoetkomt aan mijn vragen. Ik heb het radioprogramma natuurlijk ook gehoord, dus ik kende het standpunt van de heer

Fred Lens.

U verwijst naar oplossingen zoals het werken met uitzendbureaus en met wervingscampagnes en u zegt dat er in december 2011 66 vacatures in Vlaams-Brabant waren. Ik vermoed dat die niet snel zullen ingevuld zijn. Dat heeft gevolgen voor de huidige postbedeling. Als mensen zeggen dat zij gedurende verschillende dagen geen post krijgen, dan meen ik dat de gewaarborgde dienstverlening van bpost in het gedrang komt.

Daarom dring ik erop aan dat er ook andere maatregelen worden genomen, zeker in de regio's waar het moeilijk is om het juiste personeel te vinden. Daar zou men bijvoorbeeld in financiële stimulansen kunnen voorzien. Als het in die regio's moeilijk is om mensen te vinden, denk ik dat mensen meer gemotiveerd zullen zijn als daar ook een kleine of iets hogere compensatie tegenoverstaat.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

30 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de klacht van Crossrail Benelux tegen NMBS Logistics over de detachering van personeel" (nr. 8139)

30 Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la plainte de Crossrail Benelux contre SNCB Logistics concernant le détachement de personnel" (n° 8139)

30.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, bedankt dat ik deze vraag nog mag stellen. Ik zat even met wat agendaproblemen.

Deze vraag betreft de uitspraak van de Brusselse rechtbank van koophandel die in kortgeding een uitspraak gedaan heeft omtrent de wettigheid van de detachering van het personeel. Wij hebben een aantal weken geleden in de commissie inzake spoorveiligheid zowel Crossrail als NMBS Logistics gehoord over veiligheid. Toen zaten zij broederlijk naast elkaar. De week ervoor was er blijkbaar nog een geschil voor de rechtbank. Volgens Crossrail is de wettelijkheid van de detachering nietig, evenals de kapitaalssubsidie en de overdracht van het materieel. Ik weet dat dit een geding is tussen twee private ondernemingen maar ik stel deze vraag omdat het personeel nog steeds behoort tot de NMBS-Holding en dan eigenlijk onder uw bevoegdheid valt.

De personeelsleden blijven verbonden aan de NMBS-Holding. Worden alle wettelijke voordelen doorgerekend aan de firma waar de detachering plaatsvindt? Met andere woorden, betaalt NMBS Logistics het volledige plaatje?

Er is een kader van 350 personeelsleden voorzien om te detacheren. Is het de bedoeling dat deze personeelsleden binnen een bepaalde termijn effectief overgaan of is het de bedoeling dat zij terug ingezet worden om bijvoorbeeld mee te helpen bij het reizigersvervoer?

30.02 Minister Paul Magnette: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Geerts, personeelsleden van de NMBS-Groep kunnen op vrijwillige basis kandidaat zijn voor een terbeschikkingstelling aan Logistics NV. NMBS-Holding factureert de effectieve globale personeelskosten van het ter beschikking gestelde personeel, conform het akkoord van de Europese Unie betreffende de herstructurering van de goederenactiviteiten.

Het is de bedoeling dat de ter beschikking gestelde treinbestuurders zo vlug mogelijk voor onbepaalde duur de functie van treinbestuurder-instructeur bij NMBS Logistics uitoefenen. In geval van beëindiging van de terbeschikkingstelling aan NMBS Logistics NV wordt het personeelslid opnieuw benut in de NMBS-Groep. Zo zal een treinbestuurder in dat geval worden ingezet in het reizigersvervoer.

30.03 David Geerts (sp.a): Komen zij dan bij een vrijwillige overgang in contractueel verband bij NMBS Logistics?

30.04 Minister Paul Magnette: Zij blijven...

30.05 David Geerts (sp.a): Blijven zij onder de holding?

30.06 Minister **Paul Magnette**: Ja.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

31 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 8218)**

31 **Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les nouveaux horaires de la SNCB" (n° 8218)**

31.01 **David Geerts** (sp.a): Vorige week ging er een nieuwe dienstregeling van start. De reizigersorganisatie Trein-Tram-Bus betreurde dat er ten opzichte van vorige jaren geen fundamentele verbetering is. Ook vanuit de Kempen, met name van onze jongerenorganisatie Animo was er protest. Men is 's ochtends met de fiets van de Kempen naar Brussel gereden om aan te tonen dat men met die dienstregeling sneller in Brussel is per fiets. Dat is helaas soms werkelijkheid.

Bij de opmaak van de dienstregeling hanteert de NMBS statistieken volgens dewelke een nieuwe dienstregeling voor een aantal reizigers een verbetering kan betekenen, maar voor anderen ook een verslechtering.

Voor hoeveel reizigers is de dienstregeling een verbetering? Voor hoeveel reizigers is het een verslechtering?

In welke mate heeft de dienstregeling een invloed op de commerciële snelheid, met andere woorden, in hoeveel gevallen is de reistijd van een traject verlengd? In welke mate liggen objectieve oorzaken ten grondslag? Wil men enkel binnen de grenzen van de stiptheid blijven?

We hebben vroeger gezien dat de reistijd op bepaalde trajecten werd uitgebreid, omdat er een probleem was met de stiptheid.

Is er in een evaluatiemoment voorzien om aanpassingen door te voeren?

31.02 Minister **Paul Magnette**: Verschillende aanpassingen waren positief voor de klanten, zoals de regeling ter verbetering van de regelmaat op onder meer de verbindingen Antwerpen-Gent-Lille, Tournai-Lille en Visé-Luik-Brussel. De reizigers op de L-trein Antwerpen-Rosendaal zijn ook vijf minuten sneller ter bestemming, omdat die verbinding niet langer via het ringspoor rond Antwerpen rijdt en de frequentie op de verbinding Visé-Luik verhoogt naar twee treinen per uur. Vele duizenden reizigers zullen die aanpassingen als positief ervaren.

Een aantal aanpassingen heeft een negatieve invloed op de reizigers en zijn zo goed als volledig te wijten aan de werken van Infrabel op het net. De belangrijkste zijn onder meer de werken op de as Brussel-Namen-Luxemburg. Die veroorzaken een vermindering van de capaciteit op de lijn, waardoor vier treinen niet meer kunnen rijden en de dienstregeling van een aantal andere treinen moest worden aangepast. De dienstregeling van de IR-trein Antwerpen-Mol-Neerpelt-Hasselt werd aangepast, omdat Infrabel op het baanvak Herentals-Mol elektrificatiewerken plant, zodat er tussen Geel en Mol nog maar over een spoor kan worden gereden en er een bijkomende buffertijd van twee minuten wordt opgelegd.

De rijtijd wordt ten gevolge van de werken aan het station met drie minuten verlengd voor alle treinen die via Bergen rijden. Op de as Bergen-Brussel blijft de reistijd evenwel onveranderd, omdat op die lijn 3 minuten buffertijd wegvallen, doordat andere werken afgelopen zijn.

Samen met de beperking van de L-trein Antwerpen-Gent tot de verbinding Antwerpen-Lokeren en enkele minieme aanpassingen aan de dienstregeling van bepaalde treinen zijn er dus enkele duizenden reizigers die een negatieve invloed ondervinden van de aangepaste treindienst. De nieuwe dienstregeling wordt vanaf de eerste dag dagelijks opgevolgd, in samenwerking met Infrabel. De operationele aspecten, de bezetting en de samenstelling van de treinen worden besproken. Tijdens de eerste dagen van de nieuwe dienstregeling werden er geen grote structurele problemen vastgesteld. Andere aspecten zoals de evaluatie van maatregelen ter verbetering van de regelmaat, kunnen pas na een bepaalde periode ten gronde gebeuren.

31.03 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.22 uur.

La réunion publique de commission est levée à 17.22 heures.