

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

du

MERCREDI 11 DÉCEMBRE 2013

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 11 DECEMBER 2013

Namiddag

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 14.39 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.

Le développement des questions et interpellations commence à 14.39 heures. La réunion est présidée par Mme Sabien Lahaye-Battheu.

De **voorzitter**: Zoals u op de agenda gezien hebt, duurt de commissie tot 17 u 00. Voor de vragen die op dat ogenblik nog niet beantwoord zijn, kan het schriftelijke antwoord verkregen worden, als het lid daarmee akkoord gaat. Het is echter de bedoeling om zoveel mogelijk vragen mondeling af te werken.

01 Questions jointes de

- Mme Kattrin Jadin au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le transport de marchandises par la SNCB" (n° 20019)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les conséquences pour la SNCB Logistics de la suppression des subsides au trafic ferroviaire diffus" (n° 20963)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la SNCB Logistics" (n° 20310)

01 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het vervoer van goederen door de NMBS" (nr. 20019)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gevolgen voor NMBS Logistics van het schrappen van de subsidies voor het verspreid spoorvervoer" (nr. 20963)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "NMBS Logistics" (nr. 20310)

01.01 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, het goederenvervoer per spoor is volgens mijn partij nog altijd vrij belangrijk in dit land. Dat zou ook zo moeten blijven. Op mijn vragen die ik uit bezorgdheid stel over het wel en wee van NMBS Logistics, antwoordt u steeds dat NMBS Logistics een onderneming van privaatrecht is, die buiten de beheerscontracten valt en dus niet tot uw bevoegdheden behoort. Misschien is het goed om eens enkele zaken te verduidelijken.

Daarom heb ik de volgende specifieke vragen voor u.

Ten eerste, wat is de aandeelhoudersstructuur van NMBS Logistics?

Ten tweede, wie stelt de raad van bestuur van NMBS Logistics samen?

Ten derde, wie beslist over een mogelijke verkoop van NMBS Logistics?

01.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mijnheer Vandeput, ik dank u voor uw les in boekhouding. Die was zeer interessant. Ik was vroeger namelijk bedrijfsrevisor, ik ken dus wel iets van boekhouding.

01.03 Steven Vandeput (N-VA): Dan weet u ook, mijnheer de minister, wat uw maatregel betekent.

01.04 Minister Jean-Pascal Labille: Jazeker.

01.05 Steven Vandeput (N-VA): Het is goed dat u daarbij glimlacht.

01.06 Minister Jean-Pascal Labille: Ik heb daar verder niets aan toe te voegen.

Ik herhaal nogmaals dat NMBS Logistics een bedrijf van privaatrecht is. Het levert geen openbare dienst en valt dus buiten de beheerscontracten die de Staat en de overheidsbedrijven verbinden. Het valt dus ook buiten mijn bevoegdheidssfeer.

De NMBS-Groep meldt mij dat de NMBS voor 93,6 % en de NMBS-Holding voor 6,4 % de aandeelhouders zijn van NMBS Logistics. De algemene vergadering beslist over de samenstelling van de raad van bestuur. Een mogelijke verkoop is niet aan de orde.

Ik wens nog iets toe te voegen: het is een zeer belangrijk dossier, ik ben er zeer aandachtig voor, maar het behoort niet tot mijn bevoegdheden.

01.07 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik vind het bemoedigend dat u zegt dat u het een belangrijk dossier vindt. Ik vermoed dat u, ofschoon u het niet wilt zeggen, bekijkt wat er daar uiteindelijk gebeurt, want er zijn toch wel een paar angstwekkende evoluties, waardoor zowel in Vlaanderen, in de Antwerpse haven, als in Wallonië een deel van de industrie die gebruikmaakt van de diensten van NMBS Logistics om goederen te vervoeren, in de problemen zou kunnen komen. De gevolgen van een falen zouden veel verstrekender zijn dan op het eerste gezicht blijkt. In die zin ben ik blij dat u zegt dat het belangrijk is.

Ik stel wel vast dat de NMBS en de NMBS-Holding, zolang ze nog bestaan, de enige aandeelhouders zijn van NMBS Logistics. De Staat is bij mijn weten de enige aandeelhouder van de NMBS en de NMBS-Holding. Als ik één en één optel, kan ik niet anders dan vaststellen dat de Staat eigenaar is van NMBS Logistics. U zult dan ook begrijpen dat ik mij met vragen met betrekking tot een 100 %-overheidsbedrijf, de aandeelhouderstructuur is daarin heel duidelijk, wend tot de minister bevoegd voor Overheidsbedrijven.

In die zin weet ik het niet meer. Ik zal vragen blijven stellen en blijven opmerken dat u ze niet wenst te beantwoorden. In het belang van een groot deel van onze industrie vind ik dat wij daaromtrent ten gronde de discussie moeten aangaan. De inslag hoeft niet politiek te zijn; het kan gewoon gaan om datgene wat goed is om de mensen werk te verschaffen. Tenzij u mij zegt, wanneer een Parlementslid vragen heeft over NMBS Logistics, dat hij zich moet richten tot een van uw collega's die specifiek bezig is met dat voorlopig nog actief van de Belgische Staat.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 20061 van mevrouw Jadin wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

Aan de orde is vraag nr. 20117 onder agendapunt 3. Mevrouw Demir is nog niet aanwezig, maar zij is wel verwittigd. We gaan alvast over tot agendapunt 4.

02 Questions jointes de

- **Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le respect de la vie privée lors de l'utilisation des caméras installées dans les trains de la SNCB" (n° 20134)**

- **Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le masterplan antiagression de la SNCB" (n° 20139)**

02 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het gebruik van de in de NMBS-treinen geplaatste camera's en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer" (nr. 20134)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het masterplan 'antiagressie' van de

NMBS" (nr. 20139)

02.01 Linda Musin (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, la presse du 4 octobre dernier nous indiquait que la SNCB a équipé une partie de sa flotte de caméras de surveillance afin d'enrayer les problèmes d'agression auxquels son personnel et sa clientèle sont confrontés à bord des trains.

Depuis le 1^{er} octobre, les 305 rames Desiro, construites par Siemens, ont ainsi été dotées de ce dispositif technique qui équipait déjà certains trains du même constructeur. La SNCB souhaite également inclure ce dispositif dans les prochaines commandes de matériels.

La présence de ces caméras se veut donc préventive et dissuasive pour les potentiels auteurs de troubles. Face aux actes de violence et à un sentiment d'insécurité souvent latent, elle est de nature à rassurer tant les voyageurs que le personnel du chemin de fer.

Monsieur le ministre, l'activation et la généralisation annoncée de ce système amènent néanmoins certaines questions liées principalement au nécessaire respect de la vie privée. La SNCB assure que l'utilisation de ces caméras à bord des trains respecte la loi relative à l'utilisation de caméras de surveillance et la législation sur la vie privée. Pouvez-vous confirmer l'accord préalable de la Commission de la protection de la vie privée?

Pouvez-vous nous informer davantage sur l'encadrement de cette utilisation de caméras, notamment sur les points suivants? Quelle sera la durée de conservation des images enregistrées? Quelles seront les personnes habilitées pour le visionnage des images? Le Security Operations Center (SOC) va-t-il ajouter ces nouvelles caméras à sa tâche de surveillance des milliers de caméras déjà existantes sur le réseau ferroviaire?

Un pictogramme tel que prévu par la "loi caméras" sera-t-il visible pour tous les passagers?

02.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij deze vraag.

Het camerasysteem dat sinds 1 september werd geactiveerd laat voortaan toe om de hele trein te filmen. Deze maatregel past in de strijd tegen agressie en vandalisme. De camera's dienen in de eerste plaats ter afschrikking, maar kunnen ook bij vermeende feiten daders identificeren. Het is een van de maatregelen die het aantal gevallen van agressie tegen NMBS-personeel en medereizigers verder moet doen verminderen.

Het aantal agressiegevallen daalde vorig jaar al met meer dan 4 % van 1 230 gevallen in 2011 tot 1 178 in 2012.

Het masterplan inzake antiagressie van de NMBS bevat een reeks van 55 maatregelen, waaronder een betere opvolging van onregelmatigheden en de verhoogde aanwezigheid van Ticket Controle Teams aan boord van de treinen. Een andere maatregel zijn de extra veiligheidsagenten van Securail, bijvoorbeeld op de probleemlijn Gent-Brussel. Begin juni werd dan weer aangekondigd dat de NMBS haar installaties, stations, maar vooral ook omgevingen en parkings, van 2 800 nieuwe camera's zou voorzien, waarvan het merendeel bovenop de huidige 4 500 camera's komt.

Naast het veiligheidspersoneel en de bewakingscamera's zijn ook de samenwerkingsovereenkomsten met de politie een belangrijke pijler in het veiligheidsbeleid van de NMBS.

Mijnheer de minister, kunt u een gedetailleerde stand van zaken geven in de uitvoering van het masterplan inzake antiagressie, dat een reeks van 55 maatregelen bevat. Welke acties werden al ondernomen? Wat zit er nog in de pipeline?

02.03 Jean-Pascal Labille, ministre: Madame la présidente, chers collègues, je suis particulièrement intéressé par le phénomène récurrent des agressions envers le personnel SNCB et, plus particulièrement, celui à bord des trains. En effet, j'estime que chaque travailleur doit pouvoir remplir sa mission sans risque d'être agressé dans l'exercice de ses fonctions.

En ce qui concerne le masterplan anti-agression, le Groupe SNCB me communique les informations suivantes.

Dans le cadre des agressions envers le personnel SNCB, un groupe de travail masterplan anti-agression a été créé au sein du Groupe, afin de suivre la mise en œuvre des mesures. Ces dernières sont évaluées et ajustées si nécessaire.

Le masterplan anti-agression comprend 55 mesures, dont 16 ont été mises en œuvre, 31 sont en cours et 4 doivent encore être réalisées. Les 3 dernières mesures sont prévues pour le deuxième semestre 2014 et ont trait aux tarifs à bord, la révision des règles de régularisation des voyageurs et la simplification de l'offre des produits, ainsi que des conditions d'utilisation et de tarification. La révision de la procédure de départ est prévue dans le courant de 2015.

Met betrekking tot de bewakingscamera's die aan boord van de Desirotreinstellen zijn geïnstalleerd, informeert de NMBS-Groep mij dat ze tot doel hebben de veiligheid van de reizigers en het personeel te verhogen. De beelden worden op een harde schijf opgenomen in de stuurpost van de trein en worden dus niet door de agenten van het Security Operations Center in realtime bekeken. De opname is echter doorlopend en wordt 48 uur lang bewaard. Om de beelden te bekijken moet de harde schijf manueel worden verwijderd. Het SOC beschikt over middelen om de beelden naar digitale dragers te exporteren en ze door te geven aan de politiediensten. De operatoren van het SOC zijn dus niet in realtime betrokken. Het gaat om *back office* werk.

Met betrekking tot de bescherming van het privéleven geeft de NMBS-Groep aan dat, in overeenstemming met de wet betreffende de bewakingscamera's van 21 maart 2007, een verklaring werd ingediend bij de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer en er aan boord van de Desirostellen een pictogram is aangebracht.

02.04 Linda Musin (PS): Madame la présidente, je remercie M. le ministre pour sa réponse et les précisions apportées quant à l'utilisation des caméras de surveillance.

02.05 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, op mijn beurt wil ik u danken voor uw antwoord. Ik heb het toch goed begrepen dat er van het pakket van 55 maatregelen vandaag 16 zijn uitgevoerd? Al de rest is eigenlijk nog in voorbereiding?

02.06 Minister Jean-Pascal Labille: Er zijn er 16 gerealiseerd, 31 lopend en 4 nog uit te voeren.

02.07 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Er is dus nog heel wat werk dat moet gebeuren. Ik hoop dat het allesomvattend plan zo snel mogelijk volledig kan worden uitgevoerd zodat niet alleen het personeel maar ook de reizigers veilig met de trein kunnen reizen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de lijn Knokke-Brugge" (nr. 20165)

03 Question de M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la ligne ferroviaire Knokke-Bruges" (n° 20165)

03.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de spoorlijn tussen Knokke-Heist en Brugge kampt al een aantal weken met enkele structurele problemen. Deze vraag werd al een tijdje geleden ingediend, het betreft de periode september/oktober.

Zo vertrok de piekuurtrein van 07 u 24 vanuit Knokke-Heist sinds de start van het schooljaar dagelijks met vertragingen van 10 tot 15 minuten. Bovendien reed de trein al in verminderde samenstelling waardoor reizigers niet meer op de trein konden stappen en genoodzaakt waren een volgende trein te nemen. Dat gaf aanleiding tot heel wat problemen. De trein wordt vaak gebruikt door schoolgaande kinderen, die te laat op school komen omdat ze een aansluiting missen. Ook voor mensen die naar hun werk moeten, zorgt dit voor problemen.

Mijnheer de minister, ik heb een aantal concrete vragen.

Ten eerste, zal de NMBS concrete acties ondernemen of heeft ze er al ondernomen om de piek uurverbinding Knokke-Brugge te verbeteren? Indien ja, welke maatregelen en op welke termijn? Indien

neen, waarom niet?

Ten tweede, over welke lijnen komen bij de klantendienst van de NMBS de meeste klachten binnen over vertragingen, afschaffingen en treinen in verminderde samenstelling?

Ten derde, op welke manier probeert men de dienstverlening op deze lijnen te verbeteren? Bestaat er een stappenplan om de doorstroming op deze lijnen te optimaliseren?

03.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Van Hecke, de NMBS deelt mij mee dat de problemen van trein 7065 zich in de eerste weken van september situeerden.

Tussen Brugge en Knokke waren er werken bezig en als gevolg daarvan moest de dienstregeling van het treinstel van Brugge naar Knokke, dat moest dienen om de trein 7065 te verzekeren, aangepast en vervroegd worden. Hiervoor moest ook de prestatie van de treinbestuurder worden aangepast.

Sinds 18 september is dit probleem opgelost. De treinen rijden intussen stipt, behalve op 30 september, toen er een probleem was met een defect motorstel.

De klantendienst van de NMBS ontvangt de meeste klachten met betrekking tot vertragingen en afschaffingen op de lijn 36 Brussel-Leuven-Luik, 25 Brussel-Antwerpen, 161 Brussel-Namen, 96 Brussel-Bergen, 15 Antwerpen-Neerpelt, 124 Brussel-Charleroi en 50A Brussel-Gent-Oostende.

Klachten over de treinsamenstelling hebben meestal betrekking op de lijnen 15 Antwerpen-Neerpelt, 36 Brussel-Leuven-Luik, 59 Gent-Antwerpen, 125 Namen-Luik, 161 Brussel-Namen en 50A Brussel-Gent-Oostende.

De NMBS en Infrabel zijn bezig met de uitvoering van het gemeenschappelijk stiptheidsactieplan dat constant wordt geëvalueerd en, indien nodig, bijgestuurd. Sommige acties lopen goed, andere verlopen iets moeilijker dan verwacht. Met een aantal acties zal maar op langere termijn resultaat geboekt worden. Belangrijke acties betreffen de modernisering van de infrastructuur en de verhoging van de betrouwbaarheid van het materieel, waaronder de aankoop van nieuw materieel.

03.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik ben tevreden dat het probleem ondertussen is opgelost.

Ik dank u ook voor de heel duidelijke antwoorden die u op mijn concrete vragen hebt gegeven.

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

04 **Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de treinstellen op de lijn Antwerpen-Brussel" (nr. 20166)**

04 **Question de M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les trains de la ligne Anvers-Bruxelles" (n° 20166)**

04.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb vastgesteld dat vorige week of twee weken geleden hier reeds soortgelijke vragen werden behandeld. Mijn vraag dateert van 8 oktober, maar werd niet bij deze vragen gevoegd, wellicht omdat ik in de titel ervan niet verwees naar Desirotreinstellen.

Mijnheer de minister, ondertussen vernam ik dat u toen hebt geantwoord dat deze treinstellen, die worden ingezet tussen Antwerpen en Brussel, inderdaad niet de meest ideale zijn voor dergelijke grote afstand.

Zijn deze treinstellen in de eerste plaats bedoeld voor het GEN-tracé? Op welke andere trajecten zullen ze ook worden ingezet?

Bent u het met mij eens dat deze treinstellen niet gemaakt zijn voor een dergelijk traject? Zo ja, bent u bereid om samen met de NMBS na te gaan welke alternatieven er zijn?

Tot slot, nog een vraag over de mogelijke defecten aan deze treinstellen. Wat zijn de oorzaken van deze defecten? Hoe zullen deze problemen snel worden aangepakt?

04.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mevrouw de voorzitter, er werden 305 van dergelijke motorstellen aangekocht, die in eerste instantie op de lijnen in de Brusselse agglomeratie zullen worden ingezet. De andere worden op diverse andere treinrelaties in België ingezet.

De NMBS geeft prioriteit aan de bestemming van Desiro's op de GEN-lijnen rond Brussel. De Desiro's uitgerust met 25 kV zijn bestemd voor de lijnen waar deze voedingsspanning van toepassing is, zoals in de provincie Luxemburg en op de lijn naar de Noorderkempen.

De overige beschikbare stellingen zullen worden toegewezen aan andere verbindingen. De IC-verbindingen over lange afstand, waarvoor de Desiro's minder geschikt zijn, zullen vermeden worden.

De NMBS bevestigt dat de Desiro's voldoen aan de operationele eisen op het vlak van capaciteit, comfortniveau en acceleratie bij het vertrek. De NMBS verzekert dat dergelijke treinstellen wel geschikt zijn om treinen die momenteel zwaar bezet zijn, te vervangen.

Deze treinstellen rijden op dit moment onder waarborg en vertonen nog enkele problemen die door de firma Siemens samen met de NMBS worden behandeld.

04.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord op al mijn vragen.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 20194 van mevrouw Jadin wordt omgezet in een schriftelijke vraag, net als de samengevoegde vragen nrs 20216 en 20551 van mevrouw Slegers.

05 **Question de M. Christophe Bastin au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la mise en place du 'Plan Automne'" (n° 20349)**

05 **Vraag van de heer Christophe Bastin aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de invoering van het herfstplan" (nr. 20349)**

05.01 **Christophe Bastin** (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, ma question n'est plus vraiment d'actualité puisqu'il y est question du "Plan Automne".

La **présidente**: Nous ne sommes pas encore en hiver, même si nous le serons bientôt!

05.02 **Christophe Bastin** (cdH): Il pourrait, aujourd'hui, être question du "Plan Hiver"!

Monsieur le ministre, je souhaiterais connaître les impacts et surtout les conclusions qui ont été tirées de la mise en œuvre du "Plan Automne" 2012 pour ce qui concerne les lignes un peu plus sensibles concentrées en milieu rural, celles dont les abords sont très boisés ou encore celles qui présentent une forte déclivité. Quels sont les critères précis qui déterminent la liste des lignes sur lesquelles une attention particulière a été portée?

05.03 **Jean-Pascal Labille**, ministre: Madame la présidente, monsieur Bastin lors du "Plan Automne" 2012 appliqué conjointement par la SNCB et Infrabel du 21 octobre au 7 décembre, les retards dus au manque d'adhérence s'élevaient à un total de 13 513 minutes. En 2011, ils représentaient un peu plus de 10 000 minutes. Depuis deux ans, la campagne de nettoyage peut compter sur la mise en œuvre proactive d'un deuxième train nettoyeur.

En ce qui concerne le "Plan Automne" 2013, la période de nettoyage est prévue du 14 octobre au 13 décembre. Elle est donc toujours en cours. Ce nettoyage a lieu cinq nuits par semaine par les deux trains nettoyeurs. Les seules nuits ne faisant pas l'objet d'un nettoyage sont les nuits du vendredi au samedi et du samedi au dimanche. De plus, les mesures suivantes sont également mises en place: l'utilisation du site www.meteoservices.be pour les prévisions météo, la mise en place de filets de protection dans la région de

Namur, la mise à contre-voie de trains de marchandises, la surveillance de la taille des arbustes sur les talus, la mise en place d'allèges dans les plans inclinés à Liège-Guillemins, le stationnement d'une machine de secours à Ronet cinq jours sur sept et, si cela s'avère nécessaire, la réduction du nombre de voitures de certains trains de voyageurs.

Enfin, les locomotives sont équipées d'une sablière et un système d'antipatinage assiste les conducteurs lors du démarrage. En cette période, les conducteurs font preuve d'une vigilance accrue, surtout lors des freinages dans des régions que nous connaissons, vous comme moi, très bien.

Les lignes spécifiques sur lesquelles une attention particulière sera portée sont les lignes à haute fréquentation ainsi que les tronçons des lignes les plus perturbées en raison de la végétation après analyse des retards justifiés à charge du manque d'adhérence de la traction. Les tronçons des lignes les plus critiques en matière de manque d'adhérence, telles que les lignes 161, 162, 26, 96 et 124, sont donc concernés. Enfin, les mesures spécifiques à la ligne 162 consistent en un nettoyage effectué deux nuits par semaine entre Namur et Jemelle et trois nuits par semaine entre Namur et Ciney.

05.04 Christophe Bastin (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse à laquelle vous ne vous attendiez pas. Tout est mis en œuvre pour essayer de diminuer les fameuses 13 513 minutes, en espérant qu'elles diminuent d'année en année de façon à améliorer la ponctualité.

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

06 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de interoperabiliteit van de MOBIB-kaarten van de NMBS en De Lijn" (nr. 20391)

06 Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'interopérabilité de la carte MOBIB de la SNCB et de De Lijn" (n° 20391)

06.01 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn is vandaag bezig met de uitrol van haar ReTiBo-project, dat staat voor een volledig nieuw systeem van registratie, ticketing en boordcomputer, ter vervanging van bestaande systemen. Het ReTiBo-project omvat onder meer de introductie van de MOBIB-kaart die volledig technisch compatibel is met de MOBIB-kaart die wordt uitgegeven door de NMBS.

De Lijn is onlangs gestart met het vervangen van de 65plus-abonnementen door de MOBIB-kaart. De overige abonnees en tickets zullen in de loop van de komende jaren volgen. Het geheel zou begin 2016 volledig operationeel moeten zijn.

Van bij de start van het MOBIB-project stond het principe van de interoperabiliteit van de kaart tussen de verschillende vervoersmaatschappijen als uitgangspunt voorop. Op 14 mei van dit jaar hebt u daarover trouwens het volgende meegedeeld in antwoord op een vraag van mij – ik citeer: “De NMBS herhaalt dat de hoofddoelstelling erin bestaat de klanten een unieke kaart aan te bieden die door de maatschappij wordt uitgereikt, maar die door de drie andere operatoren kan worden gebruikt.”

Nu blijkt dat de NMBS heeft beslist om voorlopig toch niet in een interoperabiliteit met De Lijn te voorzien, en dit op basis van een afwijkende visie van het gebruik van het datamodel en een negatief oordeel over de nazorgprocessen die De Lijn momenteel ter beschikking heeft. Het gevolg daarvan is dat de houders van een MOBIB-kaart van De Lijn een tweede MOBIB-kaart moeten kopen of aanvragen bij de NMBS, en vice versa.

Een bijkomend probleem is dat de NMBS het gedeelte van De Lijn van de gecombineerde abonnementen NMBS/De Lijn niet elektronisch op de MOBIB-kaarten van de NMBS bijschrijft. Hierdoor zullen klanten met een gecombineerd abonnement zich niet kunnen registreren op de voertuigen van De Lijn van zodra de hardware hiervoor beschikbaar is.

De Lijn heeft al aangedrongen op een snelle en pragmatische oplossing, maar klaarblijkelijk zonder succes. Nochtans heeft de NMBS wel een gelijkaardige oplossing uitgewerkt met de MIVB.

Daarom heb ik de volgende vragen.

Ten eerste, waarom heeft de NMBS beslist om toch niet in interoperabiliteit met De Lijn te voorzien?

Ten tweede, waarom registreert de NMBS het gedeelte van De Lijn van de gecombineerde bus-spoorabonnementen niet op de MOBIB-kaarten? In welke oplossing wordt daarvoor voorzien? Binnen welke termijn?

06.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: De NMBS en De Lijn werken actief samen om de interoperabiliteit van de MOBIB-kaarten van de NMBS en De Lijn mogelijk te maken. De NMBS deelt mij mee dat de registratie van het gedeelte van De Lijn in een verdere softwareaanpassing op korte termijn wordt gepland.

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

Wij zitten in de politiek. Politieke antwoorden zijn meestal vrij goed, het antwoord mag kort zijn. Als u ook een datum had gegeven, dan zou het een correct antwoord geweest zijn.

Het probleem is natuurlijk die 'korte termijn'. Gaat het over weken, maanden of jaren? Wat is kort in een mensenleven? Voor de mensen met een gecombineerd abonnement is het alvast goed nieuws, maar De Lijn loopt eigenlijk achterop op de NMBS in de uitrol van haar MOBIB-systeem. Het moet toch mogelijk zijn om op korte termijn, vanaf de uitrol, effectief samen te werken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Questions jointes de

- Mme Véronique Bonni au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le projet de bpost 'Reconnaître l'Expérience'" (n° 20220)

- Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le projet de bpost 'Reconnaître l'Expérience'" (n° 20947)

07 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Véronique Bonni aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het programma 'Ervaring erkennen' van bpost" (nr. 20220)

- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het programma 'Ervaring erkennen' van bpost" (nr. 20947)

07.01 **Véronique Bonni** (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, bpost a mis sur pied un projet intitulé "Reconnaître l'Expérience" destiné aux travailleurs de l'entreprise qui ne détiennent pas le Certificat d'enseignement secondaire supérieur (CESS). La finalité et l'originalité de ce projet résident dans le fait que les collaborateurs peuvent obtenir ce diplôme via leur employeur.

Dans la pratique, la formation s'étend sur deux années durant lesquelles les candidats sont amenés à suivre des cours, notamment le samedi. Une plate-forme est également mise à leur disposition sur le réseau intranet de l'entreprise. La formation est organisée en alternance, une année du côté néerlandophone, une autre du côté francophone. Un tel projet à vocation très sociale se doit d'être salué chaleureusement et, à mon sens, mériterait d'être davantage médiatisé.

Monsieur le ministre, depuis la mise en place du projet, combien de collaborateurs de bpost y ont-ils participé? Le projet rencontre-t-il le même succès en Flandre qu'en Wallonie? Le nombre de places disponibles est-il limité? Dispose-t-on déjà des chiffres concernant le pourcentage de réussite? Quant à la finalité du projet, en obtenant ce diplôme, le collaborateur sera-t-il amené à évoluer vers d'autres postes de l'entreprise qui nécessiteraient un CESS?

07.02 **Valérie De Bue** (MR): Monsieur le ministre, ma collègue a parfaitement expliqué la problématique. Je m'associe à ses questions. J'aurai simplement une question supplémentaire à vous poser. Ce plan peut-il être mis en application dans les autres entreprises publiques belges dont vous avez la tutelle?

07.03 **Jean-Pascal Labille**, ministre: Madame la présidente, chères collègues, "Reconnaître l'Expérience" est une initiative par laquelle bpost offre à ses collaborateurs la possibilité d'obtenir le Certificat d'enseignement secondaire supérieur dans la mesure où ils n'auraient pas eu ou pu saisir cette chance par

le passé.

Cette initiative repose sur une collaboration entre l'entreprise et dix centres de promotion sociale. Le parcours de formation proposé doit être accessible aux collaborateurs de bpost, quel que soit leur horaire de travail (le matin, l'après-midi ou la nuit).

En Flandre, bpost a opté pour une collaboration avec les centres qui disposaient déjà d'une expérience de l'enseignement à distance. Une formation a ainsi été mise en place. Elle comprend 90 % d'enseignement à distance et 10 % d'enseignement avec une présence physique.

Du côté francophone, la Communauté française a également donné son aval à un projet pilote intitulé "Enseignement à distance dans les centres de promotion sociale". Ce projet pilote a incité d'autres organisations à adopter la formule de l'enseignement à distance.

En Flandre, c'est la formation existante "Secretariaatsmedewerker" qui a été choisie. En Communauté française, un nouveau diplôme de technicien en transport et logistique a été créé. La participation au parcours de formation se fait sur une base volontaire et en dehors des heures de travail. Le parcours standard dure de deux à deux ans et demi. Les participants peuvent étaler la formation sur une durée plus longue s'ils le souhaitent. La charge d'études correspond en moyenne à dix heures par semaine.

La confidentialité des résultats d'études vis-à-vis des responsables opérationnels et des responsables du personnel est garantie.

Les collaborateurs de bpost peuvent obtenir des dispenses pour certaines matières sur la base de l'expérience acquise au sein ou à l'extérieur de bpost, autrement dit les compétences ou connaissances acquises antérieurement.

Les collaborateurs suivent la formation via une plate-forme d'apprentissage numérique mise à disposition par l'école. Il y a également douze séances de formation par an, organisées le samedi après-midi au centre de promotion sociale. L'interaction entre enseignants et étudiants y est privilégiée. Les coordinateurs et coordinateurs d'encadrement de l'école ainsi qu'un représentant de bpost assurent le soutien individuel des participants.

Le cycle de formation annuel démarre en janvier pour les francophones et en septembre pour les néerlandophones. L'initiative connaît un succès similaire en Flandre et en Wallonie. Le nombre de places est toutefois limité par la capacité des centres de promotion sociale, à savoir 50 étudiants par centre de promotion sociale et par session. Aujourd'hui, quelque 500 collaborateurs de bpost suivent ce parcours de formation. Les 50 premiers étudiants néerlandophones doivent recevoir leur diplôme en février 2014. bpost donnera à l'événement toute l'attention qu'il mérite.

Les centres de promotion sociale constatent que les collaborateurs de bpost décrochent moins souvent que les autres étudiants grâce au sentiment de solidarité, l'appartenance à la même entreprise, la flexibilité dans la manière d'étudier et le suivi personnel offert. De plus, les résultats obtenus et le pourcentage de réussite par discipline sont supérieurs. En tant qu'entreprise publique, bpost assume ainsi pleinement sa responsabilité sociétale.

"Reconnaître l'Expérience" permet d'augmenter l'employabilité générale du collaborateur sur le marché de l'emploi interne et externe. La finalité de l'initiative réside dans le développement de compétences que les collaborateurs peuvent utiliser dans leur fonction actuelle et pour évoluer horizontalement ou verticalement vers de futures fonctions.

"Reconnaître l'Expérience" renforce l'attractivité de bpost en tant qu'employeur pour le recrutement d'agents. bpost offre un emploi mais aussi l'occasion d'obtenir un diplôme de l'enseignement secondaire supérieur.

Pour répondre à la question de Mme De Bue, il serait effectivement souhaitable que d'autres entreprises fassent le même type d'opération, singulièrement lorsqu'elles ont du personnel peu qualifié, comme c'est le cas de bpost.

07.04 Véronique Bonni (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses très complètes, intéressantes et importantes pour le personnel. Je voulais vous poser la question de savoir si d'autres

entreprises pouvaient appliquer cette procédure: vous y avez répondu.

07.05 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de rechten van de inwoners van Wetteren tegenover Infrabel" (nr. 20248)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de financiële tegemoetkoming van Infrabel aan lokale besturen na de treinramp in Wetteren" (nr. 20849)

08 Questions jointes de

- Mme Karin Temmerman au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les droits des habitants de Wetteren face à Infrabel" (n° 20248)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'intervention financière d'Infrabel en faveur des pouvoirs locaux après la catastrophe ferroviaire de Wetteren" (n° 20849)

De **voorzitter**: Mevrouw Temmerman heeft laten weten dat ze niet kan komen, haar vraag vervalt derhalve.

08.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, in oktober hebben wij voor de laatste keer vragen gesteld over de treinramp in Wetteren. Eén bepaald aspect is toen niet aan bod gekomen, namelijk de kosten die de betrokken gemeenten hebben gemaakt in het raam van de hulpverlening.

Kunt u toelichting geven bij de vorderingen die Infrabel reeds heeft ontvangen van de lokale besturen? Welke bedragen werden er eventueel reeds uitbetaald? Hoe werden die bedragen bepaald?

Is er een overzicht van kosten die in de toekomst nog door Infrabel ten laste zullen worden genomen?

Kunt u een actuele stand van zaken geven over het onderzoek naar verantwoordelijkheden en aansprakelijkheden?

08.02 Minister Jean-Pascal Labille: Mevrouw de voorzitter, Infrabel laat mij weten dat het zich bereid heeft verklaard de particuliere buurtbewoners te helpen door het terugbetalen van directe en reële kosten en uitgaven voor eigen consumptie die een rechtstreeks en onmiddellijk gevolg zijn van het ongeval en de daaropvolgende evacuatie.

Daarnaast verklaart de raad van bestuur van Infrabel zich akkoord met de betaling van de facturen met betrekking tot de drie boten voor het afvoeren van het bluswater en van de factuur met betrekking tot de prestaties waartoe Infrabel zelf opdracht heeft gegeven in het raam van het beheer van haar eigendom. De kosten van de betrokken gemeenten en lokale besturen in het raam van de hulpverlening naar aanleiding van het treinongeval zijn hier niet inbegrepen.

Infrabel heeft bijgevolg alle facturen die het dienaangaande ontving van lokale besturen steeds geconcentreerd. Het gaat over een bedrag van meer dan 800 000 euro.

In de mate dat alle facturen van de lokale besturen door Infrabel werden betwist, werden er dus nog geen bedragen uitbetaald.

Infrabel wenst eraan te herinneren dat elke betaling die zij uitvoert, gebeurt onder haar voorbehoud van aansprakelijkheid en zonder enige nadelige erkenning voor rekening van wie het behoort.

Het onderzoek naar de oorzaken van de gebeurde feiten is op heden nog niet afgerond. De aansprakelijkheid van Infrabel is derhalve niet aangetoond zodat Infrabel principieel geen enkele kost of schade ten laste dient te nemen.

Er zijn twee onderzoeken aan de gang, met name een strafrechtelijk onderzoek dat wordt gevoerd door het parket en de onderzoeksrechter, en een veiligheidsonderzoek dat wordt gevoerd door het onderzoeksorgaan bij de FOD Mobiliteit. Infrabel laat mij weten geen informatie te hebben over de huidige stand van zaken in die onderzoeken, noch over het ogenblik waarop die onderzoeken definitief afgerond zullen zijn.

08.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, inzake de kosten die gemaakt zijn door de gemeenten of lokale besturen, zegt u dat alles momenteel betwist wordt door Infrabel. De verantwoordelijkheid ligt immers nog niet vast.

Ik hoop in elk geval dat er op dat punt vlug duidelijkheid zal zijn, want voor de betrokken gemeenten heeft er zich in feite twee keer een ramp voorgedaan, de eerste keer toen zij alles op zich hebben genomen en moesten coördineren en nu, doordat zij met een financiële kater zitten. In het belang van de betrokken gemeenten hoop ik dat dit punt vlug opgelost raakt.

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

09 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de regeling voor taxigebruik bij het niet bereiken van de voorziene eindbestemming" (nr. 20487)
- de heer Christophe Bastin aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de kosten van de taxiritten voor NMBS-reizigers" (nr. 20489)
- Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het gebruik van taxi's bij de NMBS" (nr. 20959)

09 Questions jointes de

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réglementation relative à l'utilisation de taxis lorsque les voyageurs ne peuvent arriver à destination" (n° 20487)
- M. Christophe Bastin au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le coût des taxis pour les passagers de la SNCB" (n° 20489)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'utilisation de taxis à la SNCB" (n° 20959)

09.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, dit is een vraag die ik al op 15 juni 2009 voor de eerste keer heb gesteld. Ik heb gezien dat ook de voorzitter recentelijk over dezelfde problematiek een schriftelijke vraag heeft gesteld.

Wanneer een reiziger met de laatste trein niet meer thuis kan raken, dan moet de NMBS voor die reiziger in een taxi voorzien. Die regeling is in de beheersovereenkomst opgenomen. Volgens de officieuze procedure contacteert de onderstationschef een taxifirma en stelt hij een bon op. Uit uw schriftelijk antwoord aan collega Lahaye-Battheu blijkt dat het aantal taxiritten de laatste jaren zeer significant is gestegen: van 3 040 in 2009, tot meer dan het dubbele daarvan in 2011. Ook de kostprijs is navenant gestegen.

Ik heb de volgende vragen.

De taxiritten worden betaald via een bon die de onderstationschef aan de taxifirma overhandigt. Wat gebeurt er indien er in de treinstations geen personeel meer aanwezig is? Is er in een derdebetalersregeling voorzien? Is er, gezien de stijging van het aantal taxiritten en de bijhorende kosten, voldoende budget om in de komende jaren daaraan tegemoet te komen?

09.02 Christophe Bastin (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, ma question concerne, comme celle de mon collègue, la problématique de la prise en charge des passagers de la SNCB lorsque le dernier train du soir est annulé.

Cette obligation se base sur l'article 36. Selon les sources consultées, pour ces quatre dernières années, cette disposition aurait coûté plus ou moins 690 000 euros rien qu'en frais de taxis. Concrètement, dans ladite période, 9 335 courses de taxis auraient été sollicitées.

Monsieur le ministre, avez-vous connaissance de ces chiffres et pouvez-vous me les confirmer? Que met en

place la SNCB pour satisfaire aux exigences de l'article 36 des conditions de transport de la SNCB? Quelle est la stratégie envisagée pour réduire le coût des conséquences de l'annulation du dernier train en soirée?

09.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij de gestelde vragen en wil enkel nog volgende vragen toevoegen.

Ten eerste, overweegt u maatregelen om de kostprijs onder controle te houden? Zo ja, dewelke?

Ten tweede, reizigers hebben recht op taxivervoer voor rekening van de NMBS als de laatste aansluiting niet gegarandeerd wordt. Cijfers tonen aan dat de laatste jaren steeds meer treinen geschraapt worden, is dat ook het geval voor de laatste aansluitingen? Worden er verhoudingsgewijs meer treinen geschraapt die de laatste aansluiting moeten garanderen?

09.04 Jean-Pascal Labille, ministre: Chers collègues, dans le cadre de l'article 36 de ses conditions générales de transport, la SNCB ne fait appel à un taxi qu'en cas de force majeure, comme par exemple lorsque le dernier train est supprimé ou lorsque d'importants retards se traduisent par des ruptures de correspondances et qu'il n'existe aucune autre possibilité d'acheminer les voyageurs jusqu'à leur gare de destination.

Cette alternative de transport est une obligation reprise dans la réglementation européenne. Son application ne dépend pas des moyens prévus ou non. Une meilleure ponctualité ainsi qu'une meilleure fiabilité du matériel roulant doivent permettre de limiter les coûts de taxis.

De NMBS bevestigt dat de vermelde cijfers correct zijn.

Indien er geen personeel van de NMBS meer aanwezig, is dan kunnen de reizigers een beroep doen op een taxi. Belangrijk is dat het betalingsbewijs wordt bijhouden. De betrokken reiziger kan dan terugbetaling vragen via de centrale klantendienst van de NMBS Mobility.

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

09.06 Christophe Bastin (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

10 Questions jointes de

- Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'espionnage des données chez Belgacom" (n° 20491)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et des Affaires européennes sur "l'espionnage de diplomates chez Belgacom et dans les hôtels" (n° 20958)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la lutte contre les logiciels malveillants chez Belgacom" (n° 21136)

10 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "cyberspionage bij Belgacom" (nr. 20491)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Europese Zaken over "de spionage bij Belgacom en hotels van diplomaten" (nr. 20958)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanpak van de schadelijke software bij Belgacom" (nr. 21136)

De **voorzitter**: Vraag nr. 20491 van mevrouw De Bue vervalt.

10.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, de problematiek inzake cyberspionage is gekend.

Volgens persberichten bewaakt de Britse Government Communications Headquarters ook de reserveringssystemen van meer dan 350 hotels die regelmatig door diplomaten en regeringsdelegaties

worden gebruikt, teneinde een zicht te krijgen op hun reisplannen. Vooral de mailadressen die eindigen op gov.xx zouden een doelwit zijn. Aldus kunnen zij nadere voorbereidingen treffen, zoals het plaatsen van af luisterapparatuur in hotelkamers en het aftappen van telefoons en computers.

Mijnheer de minister, ten eerste, kunt u duidelijkheid verschaffen over de vraag of Britse geheime inlichtingendiensten nog altijd gebruikmaken van spionagesoftware in de computers van Belgacom? Zijn er eventueel aanwijzingen voor? Welke aanwijzingen zijn er desgevallend?

Ten tweede, kunt u bevestigen dat de Britse dienst valse profielen plaatste, om Belgacommedewerkers te lokken en toegang tot het GRX-routenetwerk te krijgen?

Ten derde, kunt u bevestigen dat ook reserveringssystemen van hotels regelmatig werden bespioneerd?

10.02 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, midden september 2013 raakte bekend dat er schadelijke software aanwezig was bij Belgacom, in het raam van spionagepraktijken. Eerst bleek het alleen te gaan om een besmetting van het intern informaticanetwerk, meer bepaald van 124 besmette toestellen op een totaal van 26 600 toestellen. Alleen het interne systeem zou zijn geraakt, maar niet het mobiele of vaste netwerk voor klanten.

Al gauw verraadden documenten van klokkenluider Edward Snowden echter dat de Britse inlichtingendienst GCHQ ook bij Belgacomdochter Belgacom International Carrier Services of BICS was binnengeraakt. BICS levert als groothandelaar netwerkdiensten aan zowat 700 telecomoperatoren, zodat hun klanten wereldwijd kunnen bellen of mobiel data kunnen versassen.

Op 17 oktober 2013 maakte Belgacom dan ook bekend dat bij dochterbedrijf BICS zogenaamde onregelmatigheden waren ontdekt op een router. Er waren wijzigingen ontdekt in de software van één router, aangebracht bij de recente hacking. Naar verluidt zou de besmetting intussen echter veel ruimer zijn en zouden tal van routers zijn aangetast. Belgacom zou zware inspanningen leveren om de overgebleven malware te verwijderen, maar die is zo complex dat zelfs buitenlandse experts ermee worstelen. Er wordt gezegd dat de experts aan het einde van hun Latijn zijn om de problematiek aan te pakken.

In een eerste reactie verklaarde de woordvoerder van Belgacom, de heer Jan Margot, in de media dat de routers van Belgacom zelf niet zijn geraakt. Ik citeer: "Dat hebben onze tests intussen uitgewezen. Maar bij BICS voeren wij inderdaad nog een actieplan uit waarbij wij routers waar nog restanten van hacking op zitten, isoleren en opruimen. Dat vergt tijd. Maar het verloopt volgens plan. Wij delen onze bevindingen met de bevoegde instanties zodat andere telecomoperatoren er ook van kunnen leren. Wij hebben hier al heel veel lessen uit getrokken en versterken onze systemen nog."

Mijnheer de minister, hoe verklaart u dat Belgacom de schadelijke software zelf en de omvang ervan niet veel vroeger detecteerde?

Wat is de stand van zaken van de aanpak van deze schadelijke software en in welke verdere planning is voorzien?

Welke maatregelen werden genomen om dergelijke schadelijke software in de toekomst te vermijden?

10.03 Minister Jean-Pascal Labille: Mevrouw de voorzitter, in antwoord op de vragen van de heer Veys, deelt Belgacom mij het volgende mee.

Zoals eerder aangekondigd, zijn de corrigerende maatregelen die een grondige reiniging van het computersysteem van Belgacom en van BICS mogelijk hebben gemaakt, met succes uitgevoerd tijdens het weekend van 14 en 15 september laatstleden. Sindsdien werd er geen nieuwe inbraak in het computersysteem gedetecteerd.

Zowel Belgacom als BICS hebben sinds deze digitale inbraak hun controle- en preventiemaatregelen versterkt. Als onderdeel van de *aftercare* wordt een intensieve controle uitgevoerd op alle systemen om eventuele onregelmatigheden op te sporen. Alle beschikbare informatie wordt gedeeld met de onderzoekers en de bevoegde instanties die het strafrechtelijk onderzoek leiden.

Deze grondige controles hebben onregelmatigheden onthuld op een router van BICS, de

dochteronderneming van Belgacom, die verantwoordelijk is voor de internationale uitwisseling. De eerste analyses gaven aan dat wijzigingen zijn aangebracht in de software van de router. BICS heeft vervolgens de bevoegde autoriteiten onmiddellijk op de hoogte gebracht, met name de politie, het federaal parket, het BIPT en de privacycommissie.

Belgacom en BICS zijn ook op transparante wijze blijven communiceren — ik verwijs ter zake naar het persbericht van 17 oktober — rekening houdend met de vereisten van de geheimhouding van het onderzoek.

In samenwerking met hun leveranciers, externe deskundigen en in overleg met de onderzoekers belast met het gerechtelijk onderzoek, hebben de specialisten van Belgacom en BICS het onderzoek voortgezet en gecorrigeerde maatregelen voorbereid. De provider van de routers heeft zo een detectiemethode kunnen ontwikkelen die andere gewijzigde routers in het internationaal netwerk van BICS kan identificeren.

In de afgelopen week hebben Belgacom en BICS samengewerkt met de provider van de routers om een verbeterde versie van de software van dit type router en geavanceerde detectiemiddelen te ontwikkelen. Er zijn reinigings- en preventieacties lopende die een strak schema aanhouden, rekening houdend met de noodzaak om de beschikbaarheid en de kwaliteit van de dienstverlening aan de klanten te behouden. Op dezelfde basis is Belgacom ook begonnen met het nakijken van de kritische routers op zijn telecommunicatienetwerk. Er werd geen spoor van inbraak of wijziging gedetecteerd. De bevoegde autoriteiten, het BIPT en de privacycommissie, worden regelmatig op de hoogte gehouden.

Op basis van deze ervaringen zetten Belgacom en BICS alles in het werk om hun *cyber security* verder te beveiligen. Een alomvattend plan – *cyber security reinforcement plan* – zal voor het einde van het jaar aan de raad van bestuur van Belgacom worden voorgesteld. Dit plan omvat met name de reguliere activiteiten zoals de verificatie van de integriteit van kritische systemen van het telecommunicatienetwerk en maatregelen die zullen worden uitgevoerd in samenwerking met de aanbieders van deze infrastructuur.

Belgacom, BICS en de betrokken leveranciers willen ook de ervaring die ze vergaard hebben in de behandeling van dit incident op internationale schaal ter beschikking stellen. Hiertoe blijft Belgacom actief meewerken aan de uitwisseling van nuttige informatie voor andere potentiële slachtoffers via het BIPT, CERT.be en de FCCU, Federal Computer Crime Unit. Op nationaal niveau en op de verschillende samenwerkingsplatformen zoals CERT.be en ETIS op internationaal niveau.

Hierbij moet eraan worden herinnerd dat Belgacom bij dit geval van opsporen van internationale staatsspionage transparant was in zijn communicatie en het beheer van het incident, met inachtneming van de vereisten inzake vertrouwelijkheid van het gerechtelijk onderzoek dat nog gaande is. Bovendien loopt er een gerechtelijk onderzoek.

De spionageproblematiek valt onder de bevoegdheden van de minister van Binnenlandse Zaken en indien het om een buitenlandse macht gaat, onder de bevoegdheden van de minister van Defensie.

10.04 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik betwist niet dat sinds de malware bij Belgacom en BICS werd gedetecteerd, er een versneld actieplan werd opgezet om toekomstige pogingen tot hacking van het informaticanetwerk van Belgacom en zijn dochterorganisaties te vermijden. Alle inspanningen worden ook geleverd om het gerecht te betrekken om de daders te vatten en om de hacking ongedaan te maken.

Ik ben echter wel verwonderd over welke batterij aan maatregelen nu wordt genomen naar aanleiding van de hacking. Waarom konden die maatregelen niet vroeger worden genomen? Ik heb een beetje de indruk dat Belgacom veel te lang heeft gedacht dat wat zich in allerlei films en boeken afspeelt inzake het hacken van informaticanetwerken, alleen maar fictie was en dat dit nooit zou gebeuren bij Belgacom.

Het is echter gebeurd en blijktbaar op grote schaal en langdurig. Op dat vlak is bij Belgacom niet alleen sprake van nonchalance, maar ook van grove nalatigheid tot september 2013.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 20580 van mevrouw Temmerman wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

11 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de studentenpiekuurtrein van Neerpelt naar Leuven" (nr. 20573)

11 Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le train transportant de très nombreux étudiants sur la ligne Neerpelt-Louvain" (n° 20573)

11.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, er is een capaciteitsprobleem op de trein tussen Neerpelt en Leuven. Zowel op vrijdagavond als op zondagavond moeten de gebruikers veelal rechtstaan. Er is dus niet alleen een 1^{ste} en 2^{de} klasse, maar ook een 3^{de} klasse, namelijk rechtstaand aan de toiletten en de deuren. Misschien moeten reizigers daarvoor een korting krijgen.

De kritiek van de studenten is rechtmatig en gold vroeger ook voor andere lijnen. Telkens er acties waren – zo werden eens sardienblikjes uitgedeeld – nam de NMBS maatregelen om de capaciteit te verhogen.

Hier rijst nog een probleem. De trein vertrekt op vrijdag om 16 u 30, vrij vroeg dus, en op zondag komt hij aan in Leuven om 21 u 20, wat vrij laat is.

Heeft de NMBS weet van het gebrek aan capaciteit op dit moment?

Zijn er rijpaden beschikbaar om de capaciteit uit te breiden naar een extra trein op vrijdag en zondag? Indien niet, kan er dan onderhandeld worden met De Lijn om te bekijken welke bijdrage de regionale vervoersmaatschappij kan leveren?

11.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: De huidige studententrein met nr. 8220 heeft op zondag de maximumcapaciteit van 5 motorwagens of 10 rijtuigen, met een totaalcapaciteit van 750 zitplaatsen. Uit de reizigerstellingen van de NMBS blijkt dat op de drukste secties en voor het huidige schooljaar de trein vaak goed bezet is, maar niet systematisch overbezet valt te noemen.

Op vrijdag bestaat de trein met nr. 8222 uit 2 motorwagens of 4 rijtuigen, wat goed is voor 320 zitplaatsen.

De NMBS laat mij weten dat ook op de drukste secties de cijfers op een sterke bezetting duiden, zonder dat men weliswaar van een overbezetting kan spreken. Aangezien de NMBS momenteel niet van een structurele overbezetting kan spreken, is de vraag naar uitbreiding van de capaciteit volgens de NMBS niet van toepassing. Het staat andere vervoersmaatschappijen natuurlijk vrij om op dat en op andere trajecten bussen in te leggen. Nochtans, volgens de NMBS is er geen structurele overbezetting.

11.03 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord en ik zal terugkoppelen met de jongerenorganisaties.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 Question de M. Josy Arens au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'offre réduite de Belgacom TV" (n° 20159)

12 Vraag van de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het afgeslankte aanbod van Belgacom TV" (nr. 20159)

12.01 **Josy Arens** (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, je suis interpellé et choqué. Je suis interpellé par des citoyens de notre province du Luxembourg et choqué parce que Belgacom ne nous offre plus la possibilité de capter RTL.lu.

Comme vous le savez, plus de 40 000 frontaliers belges traversent quotidiennement la frontière luxembourgeoise et passent la plus grande partie de leur journée au Grand-Duché de Luxembourg. Ils sont donc directement concernés par l'actualité de ce pays mais aussi par sa langue et sa culture.

Par ailleurs, la Belgique compte encore près de 25 000 locuteurs luxembourgeois qui souhaitent pouvoir encore capter les chaînes luxembourgeoises en luxembourgeois. Je trouve donc dommage que l'opérateur

Belgacom, encore en partie public, ne propose pas la possibilité à toutes les minorités linguistiques de ce pays d'entendre les actualités dans leur langue.

Sur La Trois de la RTBF, il est possible de regarder des émissions en wallon. La suppression des retransmissions de RTL.lu de l'offre de Belgacom TV dans l'Arelerland – pour le dire en luxembourgeois –, est incompréhensible car il s'agit d'une chaîne de proximité qui est, pour certaines personnes, la seule possibilité de rester en contact avec la langue luxembourgeoise.

Monsieur le ministre, j'insiste auprès de vous. Je sais que par vos origines, vous êtes sensible aux demandes des Luxembourgeois. Je crois que ce n'est qu'un Luxembourgeois qui peut nous aider à retrouver la possibilité de capter, via Belgacom, cette chaîne luxembourgeoise en luxembourgeois.

J'attends avec impatience votre réponse.

12.02 Jean-Pascal Labille, ministre: Madame la présidente, cher collègue, j'ai pris bonne note de votre question et souhaite encore rappeler que Belgacom est une entreprise publique autonome libre de ses choix, notamment commerciaux.

L'offre TV s'inscrit dans les missions purement commerciales de Belgacom au sens de la loi de 1991. En vertu de cette loi, il ne m'appartient pas d'intervenir dans la gestion journalière ou la politique commerciale de l'entreprise, en l'occurrence en ce qui concerne les chaînes reprises sur la plate-forme BelgacomTV.

Cela étant dit, j'ai interrogé Belgacom, qui m'informe qu'elle n'avait jamais distribué cette chaîne, mais qu'elle veille en permanence à améliorer son offre télévisuelle afin de répondre au mieux aux attentes de ses abonnés et d'assurer la diversité de son offre. Sa plate-forme technique ne lui permet toutefois pas d'ajouter cette chaîne dans l'immédiat, mais elle prend bonne note des attentes des citoyens concernés et veillera à les prendre en compte à l'avenir, dans les limites de ses capacités techniques et financières.

Belgacom distribue par ailleurs TV Lux, la chaîne locale de la province du Luxembourg, laquelle a pour objet de répondre aux besoins d'informations locales des habitants de la province.

J'entends votre souci de permettre aux personnes résidant en Belgique de suivre l'actualité dans leur langue. Belgacom ne pourra toutefois être tenue de reprendre toutes les chaînes des pays, européens ou non, dont des ressortissants sont installés en Belgique, au risque de dépasser ses capacités techniques et financières. Il n'en reste pas moins que je sensibiliserai Belgacom à la question que vous venez de me poser.

12.03 Josy Arens (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Je sais pertinemment, monsieur le ministre, que vous n'avez pas le droit d'exiger cela de Belgacom. Mais je tiens à insister sur le fait qu'il n'est pas ici question de ressortissants luxembourgeois qui habitent en Belgique, mais bien des habitants du sud de la province du Luxembourg, autrement dit des habitants de l'Arelerland, qui ont comme langue maternelle le luxembourgeois.

Dans les années 60, nous étions 40 à 50 000. À l'époque, on aurait pu imaginer la création d'une Communauté luxembourgeoise comme cela a été le cas pour les germanophones. Nous avons accepté de ne pas être reconnus comme une Communauté, mais il me semble qu'un minimum doit être fait pour que, dans l'Arelerland, soit sauvegardée la culture et la langue, culture qui était d'ailleurs la nôtre à une époque. Ainsi, je me souviens que très jeune, je faisais partie des enfants qui en entrant à l'école primaire ne parlaient pas un mot de français car la langue usuelle était le luxembourgeois, sans oublier que nos parents avaient fait leurs études en allemand. J'insiste donc vraiment pour que, grâce à un ministre luxembourgeois, on retrouve de nouvelles possibilités dans notre pays d'Arlon, dans l'Arelerland.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

13 Question de M. Josy Arens au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les tarifs transfrontaliers en vigueur à la SNCB" (n° 20364)

13 Vraag van de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven en

Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de tarieven voor grensoverschrijdende ritten bij de NMBS" (nr. 20364)

13.01 Josy Arens (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, au mois de juillet dernier, vous avez annoncé de bonnes nouvelles pour le rail en province du Luxembourg. La modernisation de la ligne 162 doit se poursuivre jusqu'en 2021; des aménagements auront lieu dans les gares de Libramont, Jemelle, Marloie, Marbehan et Virton et la construction d'un nouvel atelier doit avoir lieu à Stockem.

En outre, une vraie collaboration s'est développée avec le Grand-Duché de Luxembourg et c'est une bonne nouvelle pour tout le monde. Dans ce cadre, un groupe de travail devait être créé afin d'étudier la possibilité de réduire les tarifs transfrontaliers. Actuellement, un abonnement mensuel Arlon-Luxembourg coûte 250 euros. Vous savez aussi bien que moi que, de l'autre côté de la frontière, cela coûte nettement moins cher et beaucoup de Belges frontaliers prennent leur voiture pour se rendre sur un parking au Grand-Duché de Luxembourg et prendre le train là-bas.

Monsieur le ministre, confirmez-vous la mise en place de ce groupe de travail? Quel est l'état d'avancement des travaux sur cette ligne 162? Quand peut-on s'attendre à ce que le groupe de travail rende des conclusions? Enfin, est-il possible d'avoir de plus amples informations concernant le nouvel atelier de Stockem?

13.02 Jean-Pascal Labille, ministre: Monsieur le président, monsieur Arens, les négociations entre la SNCB et les CFL sont toujours en cours en ce qui concerne les produits et tarifs applicables au trafic transfrontalier. Dernièrement, des réunions ont eu lieu entre la SNCB et les CFL et entre la SNCB et le SPF Mobilité et Transports pour traiter de ce sujet.

Lors de ces différentes réunions, la SNCB a expliqué, de manière détaillée, l'offre actuelle. Ainsi, les tarifs transfrontaliers sont formés par l'association de deux tarifs nationaux, ceux de la SNCB et ceux des CFL sans aucune surtaxe liée au passage frontière. Compte tenu de la tarification intérieure plus basse des CFL, l'association des deux tarifs apparaît coûteuse en comparaison avec le tarif CFL. Il est à noter que le prix mensuel d'une Carte Train Trajet entre Arlon et Luxembourg est de 91 euros en deuxième classe et de 140 euros en première classe.

Des propositions tarifaires sont actuellement étudiées par la SNCB et nécessitent l'intervention d'un ou plusieurs tiers payants qui prendraient à leur charge la différence avec les prix actuels et la cannibalisation entre les tarifs nationaux et internationaux.

Cette condition est nécessaire à la SNCB pour respecter son contrat de gestion qui ne permet pas la discrimination des prix entre les différents voyageurs du trafic intérieur. Des discussions concernant les éventuels tiers payants sont également en cours.

En ce qui concerne l'état d'avancement du projet de nouvel atelier à Arlon, en remplacement de l'atelier actuel situé à Stockem, le permis unique a été obtenu le 8 avril 2013 et le cahier des charges pour les travaux de terrassement a été envoyé le 3 octobre dernier.

La SNCB me confirme que selon les prévisions établies, les travaux devraient débuter dès avril 2014 et se terminer en juin 2015. Quant au déménagement de l'activité de Stockem vers Arlon, il devrait avoir lieu avant la fin 2015.

Enfin, en ce qui concerne les autorités luxembourgeoises, puisqu'il y a maintenant un nouveau ministre des Transports au Luxembourg, je vais prendre contact avec lui au tout début de l'année prochaine afin de valider les options qui avaient été prises avec son prédécesseur, M. Wiseler.

13.03 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Vous le savez très bien, j'insiste pour que vous bétonniez toutes ces options afin que nous puissions voir évoluer cette ligne et ces différents accords.

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

14 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Bercy Slegers aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 20576)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de kritiek op de nieuwe dienstregeling bij de NMBS vanaf 15 december 2013" (nr. 20594)
- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "tragere treinen bij de NMBS" (nr. 20946)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS vanaf 15 december 2013" (nr. 20954)
- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nieuwe informatie over het vervoersplan 2014" (nr. 20955)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS vanaf 15 december 2013" (nr. 20962)
- mevrouw Ann Vanheste aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het vervoersplan 2014 van de NMBS" (nr. 20725)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het vervoersplan van de NMBS" (nr. 20970)
- mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de langere rijtijden in het toekomstige vervoersplan" (nr. 20971)
- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het trager rijden van treinen" (nr. 21029)

14 Questions jointes de

- Mme Bercy Slegers au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les nouveaux horaires de la SNCB" (n° 20576)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la critique des nouveaux horaires de la SNCB qui prendront cours le 15 décembre 2013" (n° 20594)
- Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réduction de vitesse des trains de la SNCB" (n° 20946)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le nouvel horaire de la SNCB applicable à partir du 15 décembre 2013" (n° 20954)
- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les nouvelles informations relatives au plan de transport 2014" (n° 20955)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le nouvel horaire de la SNCB applicable à partir du 15 décembre 2013" (n° 20962)
- Mme Ann Vanheste au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan de transport 2014 de la SNCB" (n° 20725)
- M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan de transport de la SNCB" (n° 20970)
- Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'idée d'allonger les temps de trajet dans le futur plan de transport" (n° 20971)
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'allongement du temps de parcours des trains" (n° 21029)

14.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, gisteren is een en ander geduid door de nieuwe CEO. Ik meen echter dat een aantal kritieken, onder andere geuit door de reizigersvereniging TreinTramBus, hout snijdt.

In verband met de wijziging van de dienstregeling zal een aantal frequenties worden verhoogd, maar – ik verwijs dan naar het standpunt van onder meer reizigersvereniging TreinTramBus – door de verschillende verschuivingen is het treinaanbod tussen een aantal regio's slecht gespreid. TreinTramBus geeft daarbij het voorbeeld dat twee treinen per uur voorzien zijn op de lijn Gent-Aalst-Brussel-Genk maar dat die met slechts 7 minuten verschil vertrekken. Men vergelijkt daarbij met 2008, een moment waarop de treinen nog met 22 minuten verschil vertrokken. Ik meen dat dit veel redelijker is dan de planning zoals men die voorziet vanaf 15 december 2013. Ter vergelijking is er ook nog het probleem bij de treinen tussen Mechelen en

Brussel en tussen Gent en Antwerpen.

Mijnheer de minister, ik heb dan ook enkele vragen.

In welke mate deelt u de kritiek van TreinTramBus? Ik meen dat het verschil in vertrektijd tussen de treinen van 22 minuten vroeger veel redelijker is dan de voorziene 7 minuten nu. Werden daar wijzigingen aan aangebracht?

Ik kom tot een andere bemerking in verband met de regeling van bijvoorbeeld de rit Brussel-Antwerpen, die 43 minuten zal duren. Ter vergelijking, die rit zal in 2014 langer duren dan ze in 1935 duurde. Het traject Mechelen-Leuven zal 26 minuten duren, terwijl dat ooit 16 minuten was.

Gisteren hebben wij vernomen dat een van de motieven voor die aanpassing erin bestaat dat men de rijtijden wenst te verlengen om het aantal vertragingen tegen te gaan. Nochtans zijn die rijpaden toch ooit berekend op basis van de inzet van materieel met een bepaalde snelheid en de aansluitingen? De volgens die theoretische modellen oorspronkelijk berekende reistijden zouden volgens mij moeten volstaan. Wanneer nu vastgesteld wordt dat bepaalde factoren systematisch voor vertragingen zorgen, dan moeten die factoren worden aangepakt. Nu wordt gewoon gemakkelijheidshalve de reistijd verlengd en zodoende is dan ook meteen die vervelende vertraging weggewerkt. Dat lijkt mij toch zeer onredelijk.

Nog een voorbeeld daarvan zijn de Limburgse spoorverbindingen. De rechtstreekse lijn Hasselt-Antwerpen zal grotendeels wegvallen en tijdens de rit Genk-Antwerpen zal de reiziger vanaf 2014 twee keer in plaats van de huidige een keer moeten overstappen.

TreinTramBus wijst er volgens mij zeer terecht op dat die nieuwe regeling voor heel veel reizigers een enorme stap achteruit betekent. Het treinaanbod slaagt er nog steeds niet in om mee te groeien met de toenemende mobiliteitsvraag.

De **voorzitter**: Mijnheer Veys, u hebt spreektijd voor een mondelinge vraag.

14.02 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, onder dit agendapunt staan er van mij twee vragen.

De **voorzitter**: Dat klopt, maar dan nog wil ik u verzoeken om uw vragen te formuleren.

14.03 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, ik ben mijn betoog aan het afronden, ook al kunt u dat misschien niet zo inschatten.

Het aanbod zou moeten verbeteren in plaats van te vertragen.

Mijnheer de minister, graag had ik uw standpunt gehoord over die visie, waarbij vanwege de vertragingen de reistijden worden verlengd.

Daarnaast heb ik vragen over enkele specifieke dossiers, zoals de lijn Gent-Aalst-Brussel-Genk, de lijn Genk-Hasselt-Antwerpen of de lijn Mechelen-Leuven. Diverse voorbeelden tonen aan dat er een enorme stap achteruit wordt gezet, terwijl dat zeker niet het geval zou mogen zijn.

14.04 Valérie De Bue (MR): Madame la présidente, nous avons eu l'occasion de travailler, hier, longuement sur ce sujet avec le nouveau CEO de la SNCB. Il a effectivement exposé en long et en large les fondements du nouveau plan de transport. Certes, nous n'avons pas encore pris connaissance avec précision de tous les détails de ce plan. Nous avons uniquement pris connaissance des grands objectifs.

Je n'ai donc pas de questions précises si ce n'est l'avis du ministre et la reprécision du calendrier. Mais les navetteurs s'inquiètent dans la foulée, car la presse a fait état de fuite avant que le Groupe ne communique son plan. L'allongement des temps de parcours effraie donc ceux-ci. Il serait opportun que le ministre puisse les rassurer à ce sujet.

14.05 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, ik verwijs vooral naar de globale bespreking die wij gisteren met de heer Cornu hebben gehad.

Hoewel ik niet weet in welke mate u op mijn specifieke vraag kunt antwoorden, had ik graag geweten op

welke manier het treinaanbod in West-Vlaanderen en meer bepaald in de Westhoek zal worden gewijzigd vanaf 15 december 2013. Kunt u ter zake al een tipje van de sluier lichten?

14.06 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, wij hebben inderdaad gisteren het punt ook al kunnen aanhalen. Ook voor mij is het vooral interessant te horen wat uw opinie is.

Er is gisteren duidelijk gesteld dat het plan nog maar voorlopig is en dat het enkel nog maar besproken is. Gisteren vond er een discussie plaats in de commissie voor de Infrastructuur. De raad van bestuur zal heel binnenkort een definitieve beslissing nemen.

Wij mogen alleen maar hopen dat de nieuwe CEO ook goed heeft geluisterd naar de commissiebespreking en misschien een aantal elementen kan meenemen in de discussie over het plan. Misschien kunnen de plannen op een of andere manier nog worden aangepast. Er was immers kritiek op een aantal punten, bijvoorbeeld op de beslissing om het aantal trajecten te verlagen. De CEO heeft ter zake een aantal cijfers genoemd, zoals 1 % en 3,5 %. Het was echter niet echt duidelijk om welke trajecten het zou gaan.

Voorts waren er ook heel wat bedenkingen bij de situatie in Limburg en bij de manier waarop Limburg zal worden behandeld. Limburg is een moeilijke provincie, ook op economisch vlak. Het is belangrijk dat het openbaar vervoer aldaar goed wordt uitgebouwd, indien wij in de provincie willen investeren. Ik ben niet van Limburg, maar als niet-Limburger erken ik dat wij ook in Limburg in het openbaar vervoer moeten investeren. Ik begrijp dan ook niet goed waarom een bepaalde lijn zou worden afgeschaft. Wat is uw standpunt over het treinaanbod in Limburg? Zijn er nog mogelijkheden om het aanbod bij te sturen?

Tot slot, verwijs ik ook naar de kritiek van TreinTramBus. Deze vereniging heeft het over hoge infrastructuurvergoedingen die de NMBS aan Infrabel moet betalen, wat een stevige rem op de groei zou kunnen zijn. Zijn er plannen om die hoge vergoedingen af te bouwen? Zo ja, wat is het concrete plan? Zo nee, waarom niet?

14.07 Linda Musin (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, comme mes collègues l'ont précisé à l'instant, nous avons consacré nos travaux hier en commission à la découverte du futur plan de transport de la SNCB et ce, lors de l'audition de son nouveau CEO.

Parmi toutes les mesures envisagées, l'une est pour le moins étonnante: il s'agit d'allonger les temps de trajet pour diminuer les retards.

Nous avons entendu les explications du nouveau CEO qui restent assez théoriques. On ne sait toujours pas dans quelle proportion cette mesure sera appliquée, ni quels trains seront concernés.

Monsieur le ministre, à l'instar de mes collègues, je souhaiterais connaître votre point de vue sur cette mesure qui inquiète un grand nombre de navetteurs.

14.08 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, er wordt onvoldoende aandacht besteed aan Limburg, de Kempen en waarschijnlijk ook aan een aantal andere regio's.

Ik vond het gisteren een goed debat, maar ik hou er wel een wrang gevoel aan over. In 2009 werden 120 maatregelen voorgesteld om de stiptheid te verbeteren. Gisteren volgde de aha-erlebnis: de trajecten van de meeste treinen worden verlengd zodanig dat de robuustheid en de stiptheid worden verbeterd.

Ben u het ermee eens dat vooral de focus op het verlengen van de reistijd de cijfers van de stiptheid moet verbeteren?

14.09 Minister Jean-Pascal Labille: Mevrouw de voorzitter, de NMBS meldt mij dat slechts beperkte aanpassingen aan het bestaande vervoersplan in december 2013 kunnen worden aangebracht, vooral om rekening te houden met bepaalde vertragingzones als gevolg van werken. Ook het kleinere verschil in vertrektijd tussen de ICK en de IRH, die beide het traject Gent-Aalst-Brussel verzekeren, te Gent is een onrechtstreeks gevolg van de aanpassingen ten gevolge van vertragingzones.

De NMBS bevestigt dat het aanbod Poperinge-Brussel ongewijzigd blijft vanaf 15 december 2013. De reistijd van Poperinge-Brussel met de IC Poperinge-Brussel-Dendermonde wordt echter met 1 minuut verlengd. Er

moet 1 minuut vroeger worden vertrokken in Poperinge naar Brussel. In de omgekeerde richting is er niets gewijzigd. Ook tijdens het weekend zijn er geen wijzigingen voor de ICL-relatie tussen Brussel en Poperinge.

De NMBS informeert dat er voor de Westhoek in december 2013 geen grote wijzigingen gepland zijn. Enkele kleine verschuivingen met 1 of 2 minuten zijn gepland als gevolg van werken op het netwerk. De wijzigingen kunnen teruggevonden worden op de website van de NMBS.

Volgens de NMBS geven de artikelen verschenen in *De Morgen* en overgenomen in andere media een zeer vertekend beeld van de plannen in opmaak. De analyse en de aangehaalde voorbeelden van de reistijdverlenging zijn niet correct. Gezien het grote aantal infrastructuurwerken waarmee rekening moet worden gehouden, zal op de betrokken relaties, bijvoorbeeld Antwerpen-Brussel, een lichte aanpassing van de rijtijd dienen te gebeuren om de veiligheid te garanderen. Het spreekt voor zich dat na de uitvoering van deze werken de rijtijd terug zal worden verlaagd.

Het nieuwe transportplan zal in december 2014 worden gelanceerd. Hierin worden de jaarlijkse aanpassingen sinds het transportplan van 1998 geïntegreerd tot een robuust nieuw geheel. Dit plan wordt nog grondig uitgewerkt en is nog niet goedgekeurd door de beheersorganen. De veronderstellingen in de pers zijn dan ook voorbarig, geven een vertekend beeld en zijn in vele gevallen niet correct.

Ce plan de transport a été développé sur la base d'analyses de la clientèle actuelle et du potentiel.

Comme c'est toujours le cas en pareilles circonstances, la SNCB a déterminé ses priorités en fonction des objectifs à atteindre, à savoir contribuer à une meilleure régularité, répondre aux besoins croissants en termes de capacité sur les grands axes et ceci, dans le respect total du budget.

La SNCB prévoit une campagne d'information tant pour les *stakeholders* que pour le grand public à partir du mois de juin 2014.

Zo'n belangrijke aanpassing van de dienstregeling moet door de nieuwe CEO van de NMBS worden gesteund. Het nieuw vervoersplan zal na definitieve goedkeuring binnen de NMBS in december 2013 worden voorgesteld aan de stakeholders.

Ten slotte, wat het overleg tussen de NMBS en De Lijn betreft, werd reeds een datum vastgelegd. TEC en MIVB zullen ook worden gecontacteerd.

14.10 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik betwist niet dat er een nieuw vervoersplan moet komen. Ik heb dat reeds gezegd, het is een goede zaak. Het oude vervoersplan dateert van 1998 en was dus dringend aan vernieuwing toe. Het gaat mij echter om de werkwijze.

U zegt gemakkelijkheidshalve dat het nog niet is goedgekeurd, dat er dus niets definitief is en dat het gaat om foute veronderstellingen. Ik meen evenwel dat wat in de pers is verschenen wel degelijk klopt en dat dit wel degelijk de plannen waren van de NMBS. Laten wij het echter positief bekijken. Het feit dat het plan nog niet is goedgekeurd — dat werd gisteren ook door de heer Cornu meegedeeld — betekent dat het nog vatbaar is voor verbetering.

Eenzijds, meen ik dat er nog een extra inspanning moet worden geleverd, gelet op de opmerkingen in de commissie, de persartikelen en de bezorgdheden van diverse parlementsleden omtrent het toekomstig vervoerplan. Anderzijds, mijnheer de minister, heb ik toch een bedenking in verband met het verlengen van de reistijden. Ik weet ook wel dat er werken zijn en dat de veiligheid heel belangrijk is. Die problematiek is echter gewoon inherent aan een bedrijf als de NMBS. Er zijn altijd wel ergens werken en de veiligheid moet altijd een belangrijk element zijn.

Men spreekt van een vervoersplan voor de komende drie jaar. Welnu, men had beter een aantal wijzigingen doorgevoerd die er precies voor zorgen dat de reistijden behouden blijven in plaats van te kiezen voor de gemakkelijkste oplossing, met name het verlengen van de reistijden, want hiervan is alleen de treinreiziger zelf de dupe. Hij zal immers worden geconfronteerd met gemiste aansluitingen en daardoor in de problemen komen op het werk. Ik meen dat niemand daar vragende partij voor is.

14.11 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je pense que nous sommes tous d'accord pour reconnaître que le nouveau CEO de la SNCB a le mérite de parler vrai et de

parler honnêtement. Ces nouveaux horaires permettront à tout un chacun de mieux planifier ses choix de mobilité dans la mesure où la ponctualité sera mieux respectée. On ne peut que le souhaiter et être favorable à cet objectif-là.

Néanmoins, je trouve qu'il faut quand même déplorer les fuites dans la presse, les articles qui finalement inquiètent les navetteurs et jettent beaucoup de trouble sur ces projets. Je pense qu'il faut vraiment pouvoir rassurer les navetteurs. Vous avez parlé de modifications marginales. Hier en commission, le CEO s'est aussi engagé à mener une vaste campagne de sensibilisation.

J'ai un regret suite à cette audition d'hier, par rapport aux autres sociétés de transport. Des informations vont être menées lors du premier semestre par la SNCB, mais cela ne se fait toujours pas dans le cadre d'une vraie politique intégrée de mobilité. Finalement, il n'y a pas une réflexion menée à la base, en amont. Chacun fait son plan de transport et puis on essaie d'ajuster les différents puzzles. Je suis convaincue qu'il y a des potentialités pour améliorer la mobilité globale en Belgique.

14.12 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik ben ontgoocheld in uw antwoord, want veel zijn wij niet te weten gekomen, behalve dat het artikel in *De Morgen* niet correct was. Wat u zelf denkt, is blijkbaar een zeer groot geheim, een staatsgeheim. U hebt met geen woord gerept over Limburg. U hebt met geen woord gerept over die infrastructuurvergoeding. Daarover werden nochtans duidelijke vragen gesteld. Ik ben dus ontgoocheld in uw antwoord.

14.13 Linda Musin (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour les précisions apportées notamment en ce qui concerne cette mesure d'allongement des temps de trajet, dans la mesure où *De Morgen* en avait parlé d'une certaine manière.

J'insisterai, comme ma collègue De Bue, sur cette campagne d'information qui doit avoir lieu sur le plan de transport en juin 2014. Je pense que les navetteurs, qui sont actuellement franchement inquiets, doivent être informés. On parle souvent de la communication qui a été pour le moins défailante au sein du groupe SNCB. Mais au-delà de la communication, c'est vraiment d'informations dont les navetteurs ont besoin. Cela pourra tout à fait les rassurer sur leur sort.

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

Ik ben het ermee eens dat het een belangrijk element zal zijn om dit gecommuniceerd te krijgen. Ik hoop dat niet alleen de stiptheidscijfers zullen verbeteren, maar dat ook ten gronde zal worden gewerkt.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

15 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de treinstaking van het Autonoom Syndicaat van TreinBestuurders (ASTB) op 5 november 2013" (nr. 20592)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de treinstaking van het Autonoom Syndicaat van TreinBestuurders (ASTB) op 5 november 2013" (nr. 20720)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de staking van het ASTB op 5 november 2013" (nr. 20848)

15 Questions jointes de

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la grève du Syndicat autonome des conducteurs de train (SACT) le 5 novembre 2013" (n° 20592)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la grève du Syndicat autonome des conducteurs de train (SACT) le 5 novembre 2013" (n° 20720)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la grève du SACT le 5 novembre 2013" (n° 20848)

15.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, Eind oktober was het duidelijk dat het Autonoom Syndicaat

van Treinbestuurders, het ASTB, op 5 november 2013 zou staken.

De redenen waarom het ASTB, een niet-erkende vakbond met een 500-tal leden die voornamelijk in Wallonië actief zijn, tot die staking is overgegaan, waarvan de gevolgen in mindere mate voelbaar waren in Vlaanderen maar die toch wel gevolgen had voor de algemene dienstverlening van de NMBS en vooral in Wallonië in alle hevigheid werden gevoeld, waren klachten over veranderingen in de dienstregeling vanaf september. Zo zou de tijd om van bestuurspost te veranderen, in sommige gevallen naar 0 minuten veranderd zijn. Dat klinkt mij toch wel heel vreemd. Bestuurders zouden volgens de vakbond niet meer over de nodige tijd beschikken om na hun rit naar het toilet te gaan of zich even te ontspannen.

Dit klinkt volgens het ASTB zo: "Treinbestuurders worden als clowns beschouwd. Deze werkomstandigheden zijn schadelijk voor de levenskwaliteit van de treinbestuurder, vermeenderen op aanzienlijke wijze de psychoprofessionele last, met als gevolg een verhoging van risico's inzake veiligheid".

Ook zouden treinbestuurders voor volledig uit de lucht gegrepen redenen gedurende weken of maanden worden geschorst. In die tijd verliezen ze hun premies.

Ook de Corporate Prevention Services, CPS, een externe dienst voor preventie en bescherming op het werk, zou volgens het ASTB de nieuwe gril hebben om treinbestuurders te onderwerpen aan een vragenlijst over de kwaliteit van hun slaap, met als gevolg een schorsing van een, twee of zelfs drie maanden voor de bestuurders die het lef hebben gehad om hierop eerlijk te antwoorden.

De stakingsactie werd niet gevolgd door de andere vakbonden, vandaar de vrij beperkte gevolgen.

Mijnheer de minister, als ik de kritiek hoor, is het toch wel belangrijk te weten of die verklaringen kloppen. Als die kloppen, in welke mate werden maatregelen genomen?

Gelet op het feit dat de stakingsaanzegging volgens mij binnen de juiste termijn werd ingediend, conform de vigerende regelgeving, vraag ik of er sinds de stakingsaanzegging en het uitvoeren van de staking inspanningen door de NMBS werden geleverd om tot een dialoog met de niet-erkende vakbond te komen om de hinder te beperken? Ik heb de indruk dat een eventuele dialoog geen vruchten heeft afgeworpen, want de staking vond gewoon plaats. Misschien kunt u de gevolgen iets meer duiden?

15.02 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, de omstandigheden die de aanleiding vormden voor de vraag, werden al geschetst door collega Veys. Ik heb nog bijkomende vragen.

Ten eerste, hoeveel werknemers namen deel aan de actie? Hoeveel was het totaal aantal minuten vertraging ten gevolge van de actie?

Ten tweede, een wat speciale vraag. Het ASTB is zoals OVS geen partij in het protocolakkoord inzake werkonderbrekingen bij de NMBS-Groep. De vraag rijst dan ook hoe de NMBS-Groep hiermee omgaat. Worden deelnemers aan stakingen van die aard automatisch beschouwd als onrechtmatig afwezig, ook al is er een aanzegging conform wat in het protocolakkoord wordt beschreven?

Ten slotte, en dit had ik misschien beter eerst gevraagd, hanteert de NMBS dezelfde overleg- en verzoeningsprocedures bij een stakingsdreiging vanwege de kleinere bonden zoals bij een stakingsaanzegging vanwege de grotere bonden?

Kunt u aangeven wat er volgens u kan gebeuren om dergelijke acties, specifiek van de kleinere bonden, in de toekomst zo veel mogelijk te voorkomen?

15.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, acht u het opportuun naast de twee grote vakbonden ook de kleinere syndicaten formeel bij de diverse vormen van sociaal overleg te betrekken, teneinde te vermijden wat op 5 november gebeurd is?

15.04 Minister Jean-Pascal Labille: De NMBS deelt mij mee dat de organisatie van de prestaties van de bestuurders altijd met strikte inachtneming van de reglementering gebeurt. Bepaalde bestuurdersprestaties zijn nu eenmaal gemakkelijker of moeilijker dan andere. In ieder geval wordt er maximaal naar gestreefd dat iedere treinbestuurder in het midden van zijn prestatie de nodige tijd heeft om te recupereren.

De projecten van dienstroosters worden volgens de NMBS steeds voorgelegd aan het personeel, dat hierover opmerkingen kan formuleren. Er wordt maximaal rekening gehouden met de opmerkingen en anomalieën worden maximaal weggewerkt. In het geval van ontevredenheid is er in bijkomend overleg voorzien.

Wat betreft de maatregelen die werden genomen om de staking te vermijden, kan ik het volgende zeggen.

Ten eerste, de stakingsaanzegging van het ASTB dateert van maandag 21 oktober 2013.

Ten tweede, er werd een verzoeningsvergadering georganiseerd op donderdag 24 oktober 2013. Tijdens die vergadering zijn de vertegenwoordigers van de NMBS ingegaan op de verschillende verzuchtingen die volgens de leiding van het ASTB ongenoegen creëren bij de treinbestuurders. Zo heeft de directie erop gewezen dat de reeks vergaderingen nog moet worden gestart. Tijdens die reeks vergaderingen zal voor moeilijke prestaties met inachtneming van de reglementering naar een oplossing worden gezocht.

De NMBS vindt het vreemd dat het ASTB een stakingsaanzegging deed vóór de projecten van de dienstroosters bekend zijn en zonder dat het de vastgelegde procedure van overleg via de reeks vergaderingen heeft afgewacht of gerespecteerd.

Ondanks al de toelichtingen meldde het ASTB op dinsdag 29 oktober 2013 dat de staking toch zou plaatsvinden. Precies op die wijze werd elk mogelijk verder overleg met het ASTB onmogelijk gemaakt. De NMBS-Groep betreurt dan ook ten zeerste de werkonderbreking.

Inzake de vragenlijst die u aanhaalde, kan ik u zeggen dat de Corporate Prevention Services van NMBS-Holding mij laat weten dat slaapapneu leidt tot een verhoogd veiligheidsrisico. In het wegverkeer is het ongevalrisico twee tot vier keer hoger. Slaapapneu verhoogt ook de kans op hart- en vaatziekten. Reeds meer dan vijf jaar peilen de Corporate Preventions Services naar de aanwezigheid van slaapapneu. In 2013 worden ook de objectieve risicofactoren bloeddruk, overgewicht, nekomtrek, geslacht en leeftijd systematisch nagekeken, om enkel de werknemers met de hoogste risico's voor verder onderzoek door te verwijzen. Bij het onderzoek naar slaapapneu werd ook de reglementering die wordt toegepast inzake het loon van de medisch ongeschikt verklaarde treinbestuurders gemotiveerd en uitgelegd.

Wat betreft de gevolgen van de actie van het ASTB op 5 november 2013, werden er 785 reizigerstreinen geheel en 201 gedeeltelijk afgeschaft. Geen enkele Eurostar heeft vertraging opgelopen of werd gedeeltelijk afgeschaft. 35 internationale treinen liepen in totaal 483 minuten vertraging op. 658 reizigerstreinen van de NMBS liepen in totaal 7 407 minuten vertraging op. 14 goederentreinen van NMBS Logistics liepen in totaal 455 minuten vertraging op.

Er namen 324 werknemers deel aan de actie. Het protocolakkoord dat integraal deel uitmaakt van het ARPS Bundel 548, het algemeen reglement voor de syndicale betrekkingen, bepaalt uitdrukkelijk dat "de voorziene procedures eveneens gelden voor de aangenomen organisaties en van toepassing zijn op het geheel van het personeel".

Volgens de NMBS-Holding waren de deelnemers aan de staking niet onrechtmatig afwezig, aangezien het ASTB een stakingsaanzegging had ingediend, conform het protocolakkoord. Zodra de NMBS-Groep op de hoogte is van een stakingsdreiging uitgaande van een erkende of aangenomen vakorganisatie, worden de vertegenwoordigers van de betrokken vakorganisatie uitgenodigd voor een verzoeningsvergadering.

De NMBS-Groep heeft al het noodzakelijke gedaan om de stakingsactie te vermijden. Er werd geantwoord op alle vragen van het ASTB voor zover dit mogelijk was binnen het reglementaire en wettelijke kader.

15.05 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor de toelichting.

Wat betreft de reglementering en de rustpauzes zegt u dat er maximaal rekening wordt gehouden met de opmerkingen ter zake. Wat u niet zegt, is wat minimaal als rustpauze wordt gehanteerd. Als sommige treinbestuurders soms 0 minuten de tijd hebben om van stuurpost te veranderen, meen ik dat u met een probleem zit. U mag dan nog maximaal proberen dit in een context te plaatsen, dit is een zeer rekbaar begrip. Ik meen dat de NMBS een minimale rustpauze moet durven vastleggen.

Een ander aspect is de staking. Ik ben blij dat ook de niet-erkende vakbonden een beroep kunnen doen op

het stakingsprotocol om naar het stakingswapen te grijpen. Ik betreur dat men naar het wapen van de staking grijpt. Ik vind dat er andere kanalen moeten kunnen worden aangesproken, maar ik meen dat dit terecht is in de problematiek van de psychotechnische proeven en het slaapgedrag.

In de bijzondere commissie Spoorveiligheid hebben wij erop gewezen dat moet worden nagegaan in welke mate treinbestuurders naast hun job nog andere werkzaamheden uitoefenen omdat dit tot gevolg kan hebben dat men minder aandachtig is doordat men minder slaap heeft gehad. Het lijkt mij belangrijk om dit te onderzoeken. De NMBS kan dit in de toekomst misschien beter communiceren en duiden zodat wordt vermeden dat de betrokkenen dit zien als pestgedrag tegenover treinbestuurders. Ik meen dat iedereen er baat bij heeft dat die treinbestuurders goed geïnformeerd en gemotiveerd zijn.

15.06 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De vraag nr. 20673 van de heer Luykx, en de vragen nrs 20700 en 20701 van mevrouw Musin zijn omgezet in schriftelijke vragen.

16 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de opgesloten reizigers in het rangeerstation van Hasselt" (nr. 20714)

16 Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les voyageurs bloqués dans un train à l'arrêt dans la gare de triage de Hasselt" (n° 20714)

16.01 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, dit is weer zo'n verhaal dat men alleen maar kan meemaken bij de Belgische spoorwegen.

Op maandag 4 november 2013 werd een aantal treinreizigers achtergelaten en opgesloten in de IC-trein 1515 in het rangeerstation van Hasselt. De bewuste trein rijdt normaal van Knokke naar Tongeren, maar had die dag vertraging – hoe is dat mogelijk, want dat gebeurt anders nooit, om het cynisch te zeggen – en was daarom beperkt tot Hasselt.

Een van de inzittenden verklaarde in de plaatselijke krant dat dit niet aan de treinreizigers was meegedeeld en dat de treinbegeleider hem zelfs expliciet had bevestigd niet in Hasselt te moeten overstappen. Bij aankomst in Hasselt bleven die persoon en nog twee andere reizigers dan ook zitten om door te rijden naar Diepenbeek, Bilzen en Tongeren. Na een tijdje vertrok de trein in de andere richting, stopte opnieuw en viel het licht uit.

De conducteur was nergens meer te bespeuren en in het station van Hasselt was blijkbaar niemand telefonisch te bereiken. Uiteindelijk hebben de reizigers het noodnummer 101 gebeld en werden zij bevrijd door mensen van de NMBS. Er werd een locomotief aangekoppeld en het rijtuig werd teruggedreden naar het perron.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen.

Ten eerste, hoe kon dit gebeuren? Is het niet de vaste procedure dat de treinbegeleider de rijtuigen controleert na de laatste rit?

Een tweede vraag betreft de procedures. Het gebeurt vrij geregeld dat de IC-treinen Knokke-Tongeren bij vertraging worden beperkt tot het station van Hasselt, waardoor reizigers met de verder gelegen gemeenten Diepenbeek, Bilzen of Tongeren als bestemming nog meer vertraging oplopen. De communicatie aan de reiziger laat vaak te wensen over.

Kunt u aangeven wat de reden is voor die beperking? Waarom beperkt men bij vertraging de trein tot Hasselt? Wat zijn de vaste procedures hieromtrent? Wie beslist daarover? Wanneer en op welke manier wordt de treinbegeleider hiervan op de hoogte gebracht?

Worden dergelijke treinen als 'treinen met vertraging' of als 'afgeschafte treinen' geregistreerd in de

statistieken van de NMBS?

16.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mevrouw de voorzitter, de NMBS laat mij weten dat op 4 november 2013 de dubbeldekstrein IC 1515 wegens een te grote vertraging werd beperkt tot Hasselt. Die maatregel werd genomen om de terugrit op tijd te laten vertrekken, zodat de gevolgen voor de reizigers zoveel mogelijk beperkt werden.

De treinen van de ICE-verbinding worden bij grote vertragingen afgeschaft tussen Hasselt en Tongeren op voorwaarde dat er een volwaardig alternatief is om de reizigers te vervoeren. Een verbinding met bestemming Tongeren binnen de tijdspanne van twintig minuten wordt als een volwaardig alternatief beschouwd.

De reizigers werden doorverwezen naar een andere trein en de treinbegeleider van de dubbeldekstrein roept bij aankomst te Hasselt nogmaals om dat de trein beperkt is tot Hasselt en verwijst de reizigers naar de andere trein. De elektronische aanwijsborden op het perron geven de melding 'niet instappen' en de reizigers stappen over. De treinbegeleider dooft de lichten en beëindigt zijn trein. De dubbeldekstrein blijft nog een tiental minuten aan het perron staan en wijkt daarna uit.

Nadien blijkt dat er nog reizigers zijn blijven zitten. De trein werd terug naar het perron gebracht om de reizigers veilig te laten uitstappen. De betrokken treinbegeleider verklaart dat hij wel degelijk het treinstel beëindigd heeft in het gedeelte waar de achtergebleven treinreizigers zich bevonden.

De tweede controlebediende heeft het andere gedeelte van het treinstel beëindigd. Aangezien er zich nog reizigers in het eersteklasrijtuig bevonden, geeft hij toe dat hij mogelijk een verdieping heeft overgeslagen, maar hij kan zich dat niet herinneren.

Wanneer een trein van de ICE-verbinding een grote vertraging heeft opgelopen, controleert de reizigersdispatching eerst of de evenwichtstreinen, de treinen die moeten rijden met elementen, personeel of materieel van de betrokken ICE-trein, grote vertragingen zullen oplopen als gevolg van die herbenutting. Indien dit het geval is, controleert RDV of er een volwaardig alternatief is voor de reizigers van de betrokken trein. RDV geeft de beslissing door aan de ROR (regionaal operationele regelaar) van Hasselt en informeert de boordchef van de betrokken trein per telefoon, en licht hem ook in over het alternatief waarin voor de reizigers is voorzien.

Afhankelijk van de uitrusting van het materieel moet de boordchef de reizigers inlichten via de geluidsinstallatie van de treinen en past hij de informatie op de elektronische borden aan. Indien het materieel niet is uitgerust met één van de hiervoor vermelde uitrustingen, moet de boordchef door de trein gaan en de informatie per afdeling mondeling medelen. Afgeschafte treinen die niet vertrokken of werden beperkt tot een gedeelte van de reisweg, worden niet in de globale stiptheidscijfers opgenomen, maar worden apart geteld, samen met de reden van hun afschaffing.

16.03 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de minister, dank u voor uw vrij volledige antwoord.

Er is dus effectief een en ander fout gelopen. Ik begrijp dat de begeleider zich niet kan herinneren of hij het bewuste compartiment al dan niet heeft aangedaan. Uit het relaas van één van de drie opgesloten reizigers begrijp ik ook dat de opeenvolging van de gebeurtenissen effectief anders was: het licht is pas uitgegaan nadat de trein was afgezet in het rangeerstation, niet aan het perron zelf. Anders zouden toch wel vragen kunnen rijzen.

U mag de mensen die dit binnen de NMBS-Groep voor u voorbereiden vragen om, als zij zomaar een opsomming geven van eventuele maatregelen, toch ook eens na te kijken wat er concreet ter plaatse te vinden is.

U weet dat Hasselt in Limburg ligt en Limburg is altijd wat later als het aankomt op investeringen door Infrabel, NMBS en dies meer. De verwijzing dat op elektronische borden zou kunnen worden vermeld dat er niet mag worden ingestapt, lijkt mij redelijk lichtzinnig, omdat het station van Hasselt niet over elektronische borden beschikt.

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

17 **Samengevoegde vragen van**

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de recente bevorderingen bij Belgacom door de CEO" (nr. 20746)
- de heer Peter Dedecker aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de bevordering van Sandrine Nelissen-Grade tot directeur Public Affairs bij Belgacom" (nr. 20829)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de promotie van Sandrine Nelissen-Grade tot de topfunctie 'VP Group Public Affairs' bij Belgacom" (nr. 20838)

17 **Questions jointes de**

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les récentes promotions octroyées par le CEO chez Belgacom" (n° 20746)
- M. Peter Dedecker au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la promotion de Mme Sandrine Nelissen-Grade au poste de directrice Public Affairs au sein de Belgacom" (n° 20829)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la promotion de Mme Sandrine Nelissen-Grade à la fonction dirigeante de 'VP Group Public Affairs' chez Belgacom" (n° 20838)

17.01 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, deze vraag werd begin november ingediend en ik zal de inhoud ervan dus licht aanpassen.

Op een bepaald moment was het vertrouwen tussen de CEO en de raad van bestuur van Belgacom zoek. Welke impact heeft dat op de bevorderingen die de CEO recent heeft gedaan? In dat verband denk ik aan een medewerkster die tot *vice-president* werd benoemd. Ging de raad van bestuur akkoord met die bevordering?

Wanneer merkt de raad van bestuur op dat een bevordering door de CEO manifest nadelig is voor het bedrijf? Is de raad van bestuur dan bevoegd om de bevordering alsnog ongedaan te maken?

17.02 **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, begin november, in het heetst van de strijd, toen de donderwolken boven Didier Bellens samenpakten, voelde de toenmalige CEO zich geroepen om nog snel iemand die bekend stond als zijn beschermeling, mevrouw Sandrine Nelissen-Grade, te benoemen tot zogenaamde VP Group Public Affairs.

Dat is een directeursfunctie bij Belgacom, met als belangrijkste taak het onderhouden van de politieke relaties. Die benoeming heeft er alleszins niet voor gezorgd dat de relatie tussen de regering en de heer Bellens ingrijpend is gewijzigd, maar het doet toch de wenkbrauwen fronsen. Die positie werd tot voor kort ingevuld door een andere beschermeling van de heer Bellens, met name Philip Neyt. Hij moest echter de baan ruimen omdat hij volgens de heer Bellens te weinig had gelobbyd rond de nieuwe Telecomwet.

Bij Belgacom zelf werd de promotie op ongeloof onthaald. Men vond het ook een opvallende zet, omdat men het zag als een laatste wanhoopspoging. 'De ratten verlaten het zinkende schip' en 'de schaapjes op het droge brengen' zijn hier gepaste uitspraken.

In welke mate is een dergelijke benoeming mogelijk? Hoe werd de promotie van mevrouw Sandrine Nelissen-Grade tot VP Group Public Affairs gemotiveerd door de raad van bestuur. Gebeurde de benoeming conform de regels van Belgacom?

Wat zijn de contractuele bepalingen omtrent deze promotie?

Staat u achter de benoeming? Zo ja, waarom? Zo nee, welke maatregelen werden genomen door u of door de raad van bestuur?

17.03 **Minister Jean-Pascal Labille**: Mevrouw de voorzitter, zoals ik al verschillende keren heb aangegeven, valt het personeelsbeheer van Belgacom, zoals bij alle overheidsbedrijven, onder het dagelijks beheer en niet onder de voogdijminister. De wet van 1991 is op dat punt zeer duidelijk.

Het komt mij dus niet toe om mij over individuele medewerkers van het bedrijf uit te spreken. De vraag valt onder de beheersautonomie die aan het management van Belgacom is toevertrouwd. Ik zal op dit precies geval geen commentaar leveren.

17.04 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, het klopt natuurlijk dat het personeelsbeheer onder het dagelijks beheer valt. Het is echter ook zo dat de raad van bestuur effectief de taak heeft om te waken over de belangen van het bedrijf. Daarom heb ik ook nooit naar u verwezen, maar naar de raad van bestuur, die daarin een rol te spelen heeft.

17.05 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik begrijp dat Belgacom zich natuurlijk achter bepaalde regels kan verschuilen zodat u niet de nodige toelichting moet geven.

Als ik mij niet vergis, hebt u echter in dezelfde periode duidelijk gesteld dat de speeltijd over was. Ook al had de bel het einde van de speeltijd al aangekondigd, toch joeg men nog snel die benoeming erdoor. Ik denk dat dit was om u uit te dagen. Nu neemt u gewoon voldoening en zegt u dat de autonomie van Belgacom ter zake geldt. Als er beslissingen worden genomen, ook op het vlak van personeel, moeten die de belangen van Belgacom dienen, en dus ook de belangen van u als vertegenwoordiger van de voornaamste aandeelhouder. Ik betwist dat dit het geval is bij deze benoeming. U of de regeringscommissaris hadden ter zake minstens verduidelijking kunnen geven over de mate waarin die benoeming de belangen van Belgacom heeft gediend.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 20827 van de heer Thiéry en vraag nr. 20862 van de heer Luykx worden omgezet in schriftelijke vragen.

18 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de verhoging van de tarieven bij de NMBS" (nr. 20867)

18 Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la hausse des tarifs de la SNCB" (n° 20867)

18.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, op 8 november raakte bekend dat vanaf februari 2014 de prijs van een treinticket gemiddeld stijgt met 1,44 %. De prijs van abonnementen stijgt met 1,2 %, die van standaardbiljetten met 2,5 %.

In de huidige beheersovereenkomst staat dat het tarievenbeleid geregeld wordt via de artikelen 14, 15 en 16. Voor trajectkaarten en schoolkaarten is in een koppeling voorzien met de prestaties op het vlak van regelmaat. Voor andere producten stelt de beheersovereenkomst dat de jaarlijkse prijsstijging niet hoger mag zijn dan die van de gezondheidsindex.

Mijnheer de minister, kunt u bevestigen dat de geplande stijging niet hoger is dan die van de gezondheidsindex?

Is voor de berekening van de tarieven voor trajectkaarten en schoolkaarten rekening gehouden met de regelmaat, die ons niet zeer hoog lijkt te zijn?

Bent u bereid bij het opstellen van de nieuwe beheersovereenkomst verder te gaan in het koppelen van de tarieven aan de prestaties op het vlak van stiptheid? Of breder, zal ook de kwaliteit van de dienstverlening erin staan?

18.02 Minister Jean-Pascal Labille: De NMBS bevestigt mij dat de jaarlijkse verhoging van de tarieven de gezondheidsindex niet overstijgt en dit jaar net als de andere jaren uitgevoerd wordt volgens het beheerscontract. Dat geldt ook voor de trajectkaart en de schoolkaart. Bij de bepaling van de stijgingspercentages worden factoren als stiptheid en de evolutie van de gezondheidsindex in aanmerking genomen.

De prijsstijging van de abonnementen blijft beperkt tot de stijging van de gezondheidsindex, na aftrek van een penaliseringsfactor voor het niet-behalen van de stiptheidsdoelstellingen. De impact was positief in 2009,

+1 %, en in 2010, +0,3 %.

De doelstellingen worden sinds 2010 niet meer behaald, met een impact op het tarief van minus 1 % in 2011 en 2012 en van minus 0,89 % in 2013 en minus 0,49 % in 2014.

De kwestie van de tariefbepaling zal natuurlijk het voorwerp uitmaken van onderhandelingen in het kader van het nieuw beheerscontract met de NMBS en Infrabel. Zelf ben ik er niet van overtuigd dat de sanctiemaatregelen van de spoorwegonderneming hun vruchten hebben afgeworpen. Ik zal er in elk geval voor pleiten om van de stiptheid in de toekomst een determinerend element te maken bij de bepaling van de variabele bezoldiging van de gedelegeerd bestuurder van de NMBS en van Infrabel.

18.03 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ik dank de minister en ik hoop terdege dat hij zijn engagement waar kan maken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 20876 van mevrouw Dierick, vraag nr. 20885 van mevrouw Temmerman, vraag nr. 20949 van de heer De Potter en vraag nr. 20957 van mijzelf worden omgezet in schriftelijke vragen.

19 Question de Mme Jacqueline Galant au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le fonctionnement du nouveau centre de tri de la poste à Ghlin" (n° 20986)

19 Vraag van mevrouw Jacqueline Galant aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de werking van het nieuwe sorteercentrum van bpost in Ghlin" (nr. 20986)

19.01 Jacqueline Galant (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, bpost est en train de mettre en place son nouveau modèle de distribution, baptisé "Vision 2020". À terme, il ne restera que quatre centres de tri et de distribution de courrier pour le Hainaut: Mouscron, Tournai, Ath et Ghlin.

Le nouveau centre de tri de bpost de Ghlin fonctionne depuis le 12 novembre dernier. Ce mégacentre de tri s'étale sur près de 2 500 m² et accueille déjà plus de 120 facteurs. Et ce n'est qu'un début car, pour le moment, seules les tournées de Mons et de Jurbise ont été rapatriées à Ghlin.

Les autres centres de distribution (Saint-Ghislain, Boussu, Soignies, etc.) seront également centralisés là-bas au fur et à mesure. Les facteurs de Jurbise, dont je suis la bourgmestre, sont sur place depuis le 25 novembre. Concrètement, les facteurs de ma commune doivent d'abord se rendre à Ghlin pour prendre leur courrier avant de revenir à Jurbise pour faire leur tournée.

Le porte-parole de bpost promet qu'il n'y aura pas de problème supplémentaire pour les facteurs. Un véhicule est mis à disposition de ceux qui doivent désormais passer par Ghlin avant de partir en tournée. bpost a mis des véhicules à disposition des facteurs qui circulaient à vélo. Les 19 facteurs montois qui circulaient à vélo en ville doivent également d'abord passer par Ghlin. Pour ce, ils disposent d'un vélomoteur. Mais il faut voir l'état de la route qui mène au centre. Je vais personnellement chercher, chaque matin, le courrier de l'administration communale de Jurbise. Je peux vous dire que le chemin est très lugubre, très insécurisé et que l'état de la route est pitoyable.

Les syndicats s'inquiètent des conditions de sécurité dans lesquelles les facteurs effectueront leur travail, d'autant qu'ils seront désormais dehors huit heures par jour, avec la réorganisation du tri et la distribution du courrier. Les vélomoteurs ne sont peut-être pas les véhicules qui offrent le plus de sécurité.

Monsieur le ministre, quels dispositifs ont-ils été mis en place pour garantir la sécurité des facteurs? De quels types de véhicules ces derniers sont ou seront-ils équipés? Comment le choix de ces véhicules a-t-il été fait? Quelles étaient les possibilités ou alternatives envisageables? Le centre est fonctionnel, mais il n'a pas encore été inauguré officiellement, et il doit encore accueillir des tournées supplémentaires. Le fonctionnement du centre évoluera-t-il à terme? Des mesures supplémentaires concernant la sécurité seront-elles prises? Les facteurs recevront-ils des recommandations et/ou des formations spécifiques quant aux mesures de sécurité à prendre?

19.02 Jean-Pascal Labille, ministre: Madame Galant, si on libéralisait un peu moins! Non?

Madame la présidente, madame Galant, bpost met en place son plan 2020 qui doit lui permettre d'adapter son organisation le plus efficacement possible à l'évolution à la baisse des volumes, notamment en générant des économies d'échelle au niveau de l'infrastructure, sans pour autant affecter la qualité du service à la population et ainsi maintenir une situation financière saine pour l'entreprise.

Le nouveau centre logistique Mail Center de Mons situé à Ghlin s'inscrit dans ce plan et le centre devient ainsi un des 60 centres mail que bpost crée dans l'ensemble du pays. Il remplace plus de 300 bureaux distributeurs actuels. La construction de ce nouveau Mail Center répondait à une nécessité logistique. L'ancien bâtiment situé rue des Canonniers enclavé en ville ne répondait absolument plus aux nécessités logistiques actuelles. Si les facteurs de Jurbise ont rejoint aujourd'hui ceux de Mons, c'est principalement parce que le bail du bâtiment qu'ils occupaient arrivait à échéance le 31 décembre.

Vous avez raison de le souligner, la sécurité est une priorité absolue pour bpost et les moyens de locomotion mis à disposition du personnel le sont sur base de cette approche. S'il est nécessaire d'adapter ceux-ci à une réalité de terrain, bpost s'engage à procéder à ces modifications. Toutes les informations ad hoc sont en outre dispensées au personnel.

19.03 Jacqueline Galant (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je vous invite à venir avec moi chercher le courrier tous les matins. Les facteurs sont en révolution depuis qu'ils ont déménagé et je ne suis pas sûre que bpost ait réellement fait des économies notamment par rapport au bâtiment qu'elle louait pour les facteurs qui assurent la distribution des deux communes de Jurbise et de Lens. Ce nouveau bâtiment est très éloigné des deux communes concernées. Je ne parle pas de Mons.

En outre, rien n'est indiqué et il n'y a aucun éclairage. En cette saison, avec le verglas, c'est une vraie patinoire pour y accéder. Ils sont dans un "trou noir" au fin fond de Ghlin, près d'une usine très polluante. Je doute dès lors que tout ait été bien réfléchi lorsqu'on a choisi le lieu pour installer ces facteurs qui font un travail déjà très pénible et très peu rémunéré. Vous me direz que c'est leur choix mais je trouve qu'il faut faire attention aux conditions dans lesquelles ils travaillent, notamment aux conditions de sécurité. Je répète qu'il s'agit d'un endroit non éclairé et très lugubre.

19.04 Jean-Pascal Labille, ministre: L'actionnaire privé qui est entré dans le capital et qui a été soutenu par un certain nombre de partis, dont le vôtre, sort de bpost. C'est une excellente nouvelle!

19.05 Jacqueline Galant (MR): Cela n'a strictement rien à voir avec les conditions dans lesquelles les facteurs travaillent!

19.06 Jean-Pascal Labille, ministre: (...)

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

20 Vraag van mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nieuwe CAO 2013-2014" (nr. 20990)

20 Question de Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la nouvelle CCT 2013-2014" (n° 20990)

20.01 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in de algemene beleidsnota van 14 november 2013 wordt aangegeven dat bpost zich in het raam van de nieuwe cao 2013-2014 ertoe verbindt zich meer voor te bereiden op de vergrijzing en op de toenemende moeilijkheden bij bepaalde activiteiten, zoals de aanpassing van de arbeidsorganisatie voor de oudste werknemers, stressbegeleiding, aandachtiger beheer bij fysieke ongeschiktheid alsook sensibilisering en steun aan de personeelsleden door de opstelling van een gezondheidsplan.

Bovendien worden betere arbeidsvoorwaarden en financiële voorwaarden voor de hulpagenten evenals maatregelen voor de eindeloopbaan en een administratieve vereenvoudiging vooropgesteld.

Ik heb een aantal vragen over de bepalingen.

Kan u een uitgebreidere toelichting geven bij de bepalingen die de cao bevat over de problematiek van fysieke en mentale belasting van de postbodes?

Hoe past de cao binnen het ruimere personeelsbeleid en de toekomstvisie van bpost, inzonderheid de hervormingsplannen in het kader van de Visie 2020?

Werd bij het opstellen van de cao rekening gehouden met de studie inzake de fysieke belasting die door de VUB werd uitgevoerd? Komen de bepalingen in de cao tegemoet aan de opmerkingen en de aanbevelingen in bedoelde studie? Zo ja, op welke manier komen zij eraan tegemoet?

Ten slotte, wordt met de aangepaste arbeidsvoorwaarden en financiële voorwaarden tegemoetgekomen aan de problematiek van de hulppostmannen, waarover ook een juridisch geschil loopt? Zal de problematiek van de ongelijke vergoeding voor hetzelfde werk aldus worden verholpen?

20.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mevrouw de voorzitter, bpost verklaart dat de cao en het kaderakkoord van december 2012 werden gesloten tegen de achtergrond van de opengestelde postmarkt en het steeds toenemende gebruik van elektronische communicatie.

Om het hoofd te bieden aan de bestaande concurrentie en te anticiperen aan de concurrentie die zich aftekent, is bpost tot een grondige herstructurering van de activiteit van de postbedeling overgegaan. De taken die aan de uitreiking voorafgaan, worden geautomatiseerd. De uitvoering ervan worden in de vijf industriële mailcentra geconcentreerd. Daardoor moeten de postbodes minder voorbereidende arbeid verrichten en neemt de uitreiking zelf een groter deel van de werkdag in beslag.

Deze nieuwe werkwijze stelt het bedrijf voor uitdagingen op het vlak van welzijn op het werk.

In het kader van de cao werd met de sociale partners afgesproken dat volgende acties worden ondernomen.

Er komt een reflectie over de aanpassing van de organisatie van het werk, met inbegrip van de ergonomie, om zo te beantwoorden aan de behoeften en de karakteristieken van oudere personeelsleden.

Er komt een begeleiding van stress, met het herkennen van de aanwezigheid van symptomen van stress, een sensibiliseringscampagne, herstel en begeleiding enzovoort.

Er komt een versterkt en aandachtig beheer van de gevallen van fysieke ongeschiktheid, met een sensibilisering en ondersteuning van personeelsleden om hun fysieke conditie te verbeteren en de uitwerking van een gezondheidsplan.

Het onderzoek naar de fysieke belasting van postbodes uitgevoerd door de vakgroep Menselijke Fysiologie van de Vrije Universiteit Brussel kwam er precies in uitvoering van deze welzijnsclausule in de cao.

De cao bevat ook een aantal bepalingen voor de categorie hulppostman, die betrekking hebben op een baremieke verhoging, de selectie- en promotieprocedures, de verhoging van de nominale waarde van de maaltijdcheques tot 6 euro en de participatie in de niet-recurrente bonus.

Een cao 2014-2015 is in voorbereiding. Er kan niet ingegaan worden op lopende juridische geschillen.

20.03 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik heb heel veel begrip voor de hervormingen en de herstructureringen bij bpost.

Ik wil nog eens benadrukken dat ik het heel belangrijk vind dat de fysieke en de mentale belasting een belangrijk aandachtspunt in de nieuwe cao moet zijn, gezien de signalen die wij van sommige werknemers ontvangen.

Bpost moet voor mij streven naar een duurzaam en correct evenwicht tussen, enerzijds, de legitieme verzuchtingen van de werknemers en, anderzijds, de hervormingsplannen die bpost levensvatbaar moeten houden in die vrijgemaakte markt.

Ik ben ook blij te horen dat bpost rekening zal houden met wat uit de studie blijkt over de fysieke en de

mentale belasting die bpost zelf bij de VUB heeft besteld. De vaststellingen uit de studie zullen door het bestuur van bpost zeker en vast in rekening worden gebracht in de nieuwe cao.

Ik blijf het dossier volgen. Ik ben benieuwd hoe het zal evolueren met de werknemers en met de fysieke en mentale belasting van de postbodes.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Collega's, we komen aan de laatste vraag voor vandaag.

Ik herhaal dat de resterende vragen kunnen worden omgezet in schriftelijke vragen. De antwoorden zullen aan het secretariaat van de commissie bezorgd worden, gemaild worden en eveneens geregistreerd.

21 **Samengevoegde vragen van**

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nieuwe compensatieregeling van de NMBS" (nr. 21028)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de impact van de uitspraak van het Europees Hof op de algemene compensatiepolitiek van de NMBS" (nr. 21071)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de compensatieregeling bij de NMBS" (nr. 21159)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gevolgen van de nieuwe compensatievergoeding aan gedupeerde reizigers en de kritiek van reizigersvereniging TreinTramBus" (nr. 21207)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het in lijn brengen van de compensatiepolitiek van de NMBS met de Europese verordening over de treinreizigersrechten" (nr. 21209)

21 **Questions jointes de**

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le nouveau régime de compensations de la SNCB" (n° 21028)
- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les conséquences de l'arrêt de la Cour européenne sur la politique générale de compensations de la SNCB" (n° 21071)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le système de compensation de la SNCB" (n° 21159)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les conséquences de la nouvelle indemnité de compensation accordée aux voyageurs lésés et la critique de l'association de voyageurs TreinTramBus" (n° 21207)
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'harmonisation de la politique de compensation de la SNCB avec le règlement européen relatif aux droits des usagers du rail" (n° 21209)

21.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik zal het heel kort houden. Gisteren hebben wij ook al even over de compensatieregeling gesproken.

De vrees bestaat dat de spoorwegmaatschappij op de duur meer aan compensaties moet uitkeren dan dat er geïnvesteerd kan worden in een betere dienstverlening. Ook TreinTramBus heeft daarvoor gewaarschuwd. De toegekende compensaties zijn vrij hoog.

Mijnheer de minister, welk bedrag reikt de NMBS momenteel uit in het raam van de compensatieregeling?

Hoeveel reizigers vroegen er in 2013 een compensatieregeling aan?

Hoeveel bijkomend budget zal er uitgetrokken moeten worden naar aanleiding van het arrest van het Europees Hof?

Welke gevallen van overmacht zitten er in de regeling vervat?

Hoe hoog bedraagt de vergoeding bij vertragingen?

Tot slot, ik heb een verhaal gehoord van reizigers die met elkaar afspreken om een compensatie aan te vragen. Zo blijken reizigers soms zelfs een compensatie aan te vragen voor een dag waarop zij met vakantie waren, omdat die dag vrijaf toch niet gecontroleerd kan worden. De betrokken reiziger duidt op het aanvraagformulier aan dat hij vertraging heeft opgelopen, hoewel hij op die dag eigenlijk geen gebruikgemaakt heeft van die trein. De interpretatie van compensaties blijkt dus toch ook door reizigers zeer vrij ingevuld te worden.

21.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik houd het ook kort, hopelijk nog korter dan collega Geerts.

We zitten vandaag eigenlijk met twee regelingen: de Europese minimumregeling en de regeling zoals die is afgesproken in ons land in de beheersovereenkomsten.

Door de uitspraak van het Europees Hof zal België op zijn minst compensaties moeten geven conform de Europese minimumregels. Dat hebben we eerder al besproken. Mogelijk heeft dat ook tot gevolg dat de minimale compensaties die de Europese regelgeving voorschrijft, in het vizier komen. Die minimale compensaties liggen onder de NMBS-compensaties.

Onze vrees zou kunnen zijn dat de NMBS haar compensaties, die breder toegepast moeten worden, op een lager niveau zou brengen.

Mijnheer de minister, wat zijn de intenties van de NMBS met de bestaande compensatieregeling?

Wat is uw visie als minister daarop, met het oog op de onderhandeling over nieuwe beheerscontracten, waarin ook een nieuwe compensatieregeling vervat zal zijn?

21.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, de problematiek is geschetst. Ik voeg graag nog enkele vragen toe.

Welk percentage van de vertragingen was vorig jaar te wijten aan overmacht?

Welk bedrag zou de NMBS vorig jaar extra hebben moeten compenseren als ook overmacht in rekening wordt gebracht?

Kunt u voor 2013 het aantal al binnengekomen eisen en de uitbetaalde bedragen noemen?

Hoe zal de nieuwe compensatieregeling er concreet uitzien? Welk bedrag zal de NMBS jaarlijks extra moeten compenseren volgens de nieuwe compensatieregeling?

21.04 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, er worden een aantal cijfers genoemd in verband met de mogelijke kostprijs van de compensatieregeling. Volgens sommige berekeningen gaat het om 1,2 miljoen euro op 1 stakingsdag.

Ik wil ook graag meer weten over het feit dat de compensatie met terugwerkende kracht zou moeten worden uitbetaald. Met welke bedragen houdt de NMBS rekening? Welke reserves of bronnen zal de NMBS hiervoor aanspreken?

Er zijn voorts ook een aantal terechte opmerkingen van de reizigersvereniging TreinTramBus. Zij vindt dat meer de klemtoon moet worden gelegd op informatie en hulp aan de getroffen reizigers. Ter zake stelde TreinTramBus het volgende: "Als de laatste trein afgeschaft wordt, heb je er niet veel aan dat je ticket van 5 euro terugbetaald wordt, als je vervolgens aan je lot wordt overgelaten. Wie ergens strandt door overmacht of niet, moet desnoods taxi- of hotelkosten vergoed krijgen door de NMBS, en dat gebeurt niet altijd".

De regeling mag volgens TreinTramBus ook niet leiden tot een situatie zoals in Nederland: daar wordt bij winterweer de helft van de treinen afgeschaft in de hoop dat de andere treinen dan min of meer op tijd rijden.

Welke financiële gevolgen zal de nieuwe compensatievergoeding aan gedupeerde reizigers voor de NMBS hebben?

In welke mate wordt rekening gehouden met de kritiek van reizigersvereniging TreinTramBus?

De **voorzitter**: De heer Vandeput is niet aanwezig.

21.05 Minister **Jean-Pascal Labille**: Wat de statistieken betreft die betrekking hebben op de bedragen die door de NMBS ter compensatie worden uitbetaald, alsook het aantal begunstigden, laat de NMBS mij weten dat voor het binnenlands vervoer, dat tot de beheersovereenkomst behoort, voor 2013 in een compensatiebudget is voorzien van iets meer dan 1 miljoen euro. In 2012 heeft de NMBS 80 500 compensatieaanvragen ontvangen, voor een totaalbedrag van 1,3 miljoen euro. De cijfers voor het jaar 2013 zijn nog niet beschikbaar.

Het is niet mogelijk om de exacte bedragen van de compensatievergoedingen te berekenen, mocht het arrest reeds in 2012 van toepassing geweest zijn, aangezien het aantal klachten dat in dat geval ontvangen zou zijn, niet bekend is. De NMBS schat dat voor 2012 40,3 % van de vertragingen veroorzaakt door derden als overmacht beschouwd kan worden.

Volgens de bepalingen van de beheersovereenkomst bedraagt de compensatie bij langdurige vertragingen, van meer dan 60 minuten, 100 % van de prijs van de reis. Bij frequente vertragingen geven 20 vertragingen van 15 minuten recht op 25 % per vertraging en geven 10 vertragingen van 30 minuten recht op 50 % per vertraging. In die regeling wordt geen onderscheid gemaakt tussen de verschillende redenen die als overmacht beschouwd mogen worden.

Het Hof maakt aldus geen onderscheid tussen externe oorzaken die iedereen ondergaat, maar waar de schade in theorie zou kunnen worden verhaald op een verantwoordelijke derde, zoals bijvoorbeeld de fout van een autobestuurder bij een overweg, en de meerderheid van de andere gevallen waar geen verhaal mogelijk is, zoals bijvoorbeeld stakingen, extreme klimatologische omstandigheden, vandalisme, wangedrag van een reiziger.

Wat de opmerking van TreinTramBus betreft met betrekking tot assistentie in geval van afschaffing van de laatste trein, laat de NMBS mij weten dat zij de reizigersrechtenverordening 1371 toepast inzake de opvang en bijstand van gestrande reizigers. Hieronder vallen onder andere het inleggen van taxi's bij afschaffing van de laatste trein.

Zoals ik heb aangekondigd, laat de NMBS mij weten dat zij haar transportvoorwaarden heeft aangepast om het arrest van het Hof van Justitie te respecteren. Voortaan zullen de vertragingen van meer dan 60 minuten worden gecompenseerd, waarbij de gevallen van overmacht zijn inbegrepen. De NMBS geeft aan dat zij sinds het arrest 26 compensatieaanvragen van retroactieve aard heeft ontvangen.

De NMBS bevestigt mij dat deze nieuwe bepalingen sinds 22 november worden meegedeeld op een website, zowel in de algemene voorwaarden als in het deel Klantendienst/Compensatie/Onderdeel – bepaalde gevallen geven geen recht op compensatie. Voor het nationale reizigersvervoer schat de NMBS dat het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie een bijkomende kost, exclusief beheerskosten, met zich meebrengt van ongeveer 890 000 euro per dag van volledig stilgelegd verkeer, bij een algemene staking of in uitzonderlijke weersomstandigheden. De NMBS heeft geen andere cijfers meegedeeld betreffende de globale mogelijke impact van het arrest van het Europees Hof van Justitie.

Wat de toekomst betreft, zal het vraagstuk inzake de compensatie deel uitmaken van de onderhandelingen met de NMBS in het raam van de nieuwe beheersovereenkomsten.

De NMBS heeft mij meegedeeld dat zij het reglement 1371 dat betrekking heeft op het geheel van de spoorwegbedrijven, wil toepassen.

Ik ben voorstander van het garanderen van een betere harmonisering tussen de bepalingen van de beheersovereenkomst en de verplichtingen die door het reglement 1371 inzake reizigersrechten worden voorgeschreven.

Ik zal aandachtig zijn om tegemoet te komen aan de verwachtingen van de gebruikers en er tegelijkertijd op toezien dat er een einde wordt gesteld aan een reeks misbruiken betreffende frequente vertragingen, zoals aangehaald door de heer Geerts.

21.06 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw volledig antwoord.

21.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u ook voor uw antwoord.

Als ik het goed begrijp, zal de uitspraak van het Europees Hof van Justitie tot gevolg hebben dat de compensaties op een lager niveau zullen komen. Vandaag is er in België een 100 % compensatie van een ticket in geval van een vertraging van een uur. De Europese minimumregels spreken voor 50 % terugbetaling ingeval van een vertraging van een uur. Als men in geval van harmonisering de Europese minimumregels zal toepassen, betekent dat een vermindering van de compensatie zoals die vandaag voor de Belgische reizigers geldt.

Ik begrijp dat in zeker zin. Een compensatieregeling zoals Europa die voorschrijft met onze tarieven en manieren van terugbetaling kan heel veel geld gaan kosten. Dat kan uiteindelijk ook de dienstverlening in gevaar brengen. Zo dreigt men in een negatieve vicieuze cirkel terecht te komen.

Toch is het eigenlijk een pervers effect van de uitspraak van het Europees Hof. Ik meen dat onze regeling eigenlijk beter was dan de regeling die in het Europees recht vervat zit, maar we kunnen natuurlijk niet anders dan die Europese regeling volgen. Dat valt te betreuren.

21.08 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor u antwoord.

Ik wil de NMBS toch aanraden om meer in te gaan op de suggestie van TreinTramBus, namelijk dat het niet enkel moet gaan om die compensatie maar ook om de gevolgen van wat die gedupeerde reizigers meemaken. Ik betreur dat men kiest voor de gemakkelijkste oplossing en dat men de minimale tarieven gaat toepassen om ervoor te zorgen dat het budgettair nog klopt. Wanneer mensen getroffen worden door ernstige vertragingen, dan meen ik dat de NMBS haar verantwoordelijkheid moet nemen. Andere transportorganisaties doen dat ook.

Ik meen dus dat het toch wat te gemakkelijk is om alleen die minimale compensatieregels toe te passen zoals Europa ze toelaat. De NMBS zou veeleer een voorbeeldfunctie mogen vervullen, zeker als we weten dat de NMBS op dat vlak nog een enorme inhaaloperatie voor de boeg heeft.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.04 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17.04 heures.*