

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 14 JANUARI 2008

Namiddag

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

du

LUNDI 14 JANVIER 2008

Après-midi

La séance est ouverte à 14.22 heures et présidée par M. François Bellot.

De vergadering wordt geopend om 14.22 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 **Samengevoegde interpellaties en vragen van**

- de heer Jan Mortelmans tot de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de slechte score van de NMBS inzake stiptheid" (nr. 2)
- de heer Jan Jambon tot de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de structurele problemen bij de NMBS" (nr. 3)
- de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het meten van de treinvertragingen" (nr. 1046)
- de heer Guido De Padt aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de dienstverlening van de NMBS" (nr. 1056)
- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de attesten van vertraging die door de NMBS worden uitgereikt" (nr. 1187)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "structurele vertragingen bij de NMBS" (nr. 1226)
- de heer Willem-Frederik Schiltz aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de stiptheidscijfers van de NMBS en het overleg met de vakbonden" (nr. 1233)

01 **Interpellations et questions jointes de**

- M. Jan Mortelmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les mauvais résultats de la SNCB en ce qui concerne la ponctualité" (n° 2)
- M. Jan Jambon à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les problèmes structurels à la SNCB" (n° 3)
- M. Jean-Luc Crucke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la mesure du retard des trains" (n° 1046)
- M. Guido De Padt à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les services de la SNCB" (n° 1056)
- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les attestations de retard délivrés par la SNCB" (n° 1187)
- M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les retards structurels à la SNCB" (n° 1226)
- M. Willem-Frederik Schiltz à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les chiffres de régularité de la SNCB et la concertation avec les syndicats" (n° 1233)

01.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, ik zal bondig zijn, want ik heb gezien dat er heel wat op de agenda staat vandaag.

Mevrouw de minister, collega's, voor enkele duizenden reizigers gold vanmorgen opnieuw het motto: de trein is altijd een beetje lijden. Op de lijn Turnhout-Brussel en de lijn Antwerpen-Charleroi was het immers weer van dat: er waren vertragingen van wel meer dan een halfuur. Op de lijn Turnhout-Brussel ging het vanmorgen blijkbaar om een treinstoring die zich in Tielen had voorgedaan. Als ik mij goed herinner, is het niet de eerste keer dat dit daar gebeurt.

Ik spreek dus uit ervaring, maar ik haal er ook de cijfers van de spoorwegspecialist en journalist Hermal Welter bij. Daaruit blijkt dat de stiptheid van het treinverkeer bijna net zo slecht is als in het historisch slechte jaar 1998. Volgens Welter heeft in 2007 slechts 47% van de treinen volgens het boekje gereden. In 1998 reden 88,9% van de treinen met maximum vijf minuten vertraging bij aankomst. In 1994 was de stiptheid zelfs gestegen tot 93,2%, maar in 2007 is dat opnieuw gedaald tot 89,3%. In 2006 bedroeg het totaal aantal afgeschafte treinen 9.359, in 2007 12.325. De cijfers van de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers gaan in dezelfde richting, en ook Infrabel zelf moet toegeven dat het met de stiptheid de slechte kant is opgegaan.

Volgens de NMBS-groep heeft dat voornamelijk te maken met een aantal incidentele zaken zoals technische defecten aan het spoor, de bovenleiding, de signalisatie, het rollend materieel, alsook met een aantal werkonderbrekingen van het personeel. Volgens ex-staatssecretaris Tuybens heeft het met de lethargie van de NMBS-top te maken. Ik heb dat woord eens opgezocht, want lethargie kennen wij allemaal wel, wij spreken dat wel eens uit, maar dat is een toestand van geestelijke ongevoeligheid en in de tweede betekenis een ziekelijke slaapzucht. Het moet met de NMBS-top dus wel bijzonder erg zijn gesteld, als de voormalige staatssecretaris dat zegt. Hij zegt dat natuurlijk nu. Hij heeft dat nooit zo gezegd toen hij staatssecretaris was.

Volgens specialisten heeft de slechte situatie van de spoorwegen - de stiptheid is bij uitstek een indicatie van hoe het met het bedrijf is gesteld - te maken met diverse factoren.

De oorzaken zijn voornamelijk structureel. De achteruitgang begon toen de NMBS in drie bedrijfseenheden werd gesplitst. Sindsdien is er volgens de spoorwegspecialist sprake van een gebrekkige coördinatie tussen de verschillende bedrijfsniveaus. Ook de onervarenheid op de werkvloer - vooral bij Traffic Control en in de seinhuizen -, de talloze defecten aan het treinmaterieel en aan de infrastructuur zijn oorzaken.

Wat Traffic Control betreft, spreken oud-verkeersleiders zelfs over een complete chaos, niettegenstaande een investering van ongeveer 7,5 miljoen euro. Men slaagt er bij incidenten en onregelingen niet in om snel orde op zaken te stellen.

Mevrouw de minister, u bent nu minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven tot 23 maart 2008. Wat er daarna komt, is nog altijd compleet onduidelijk. U hebt als belangrijke taak de onderhandelingen over de beheerscontracten op te starten. Ik zal daarop straks terugkomen.

Volgens mij staan er u nog andere belangrijke uitdagingen te wachten. Een daarvan is nu onmiddellijk de stiptheid van de treinen aanpakken. Stiptheid is erg belangrijk als we willen dat de reizigers het vertrouwen blijven behouden en dat het reizigersvervoer in stijgende lijn blijft gaan.

U hebt vorige week reeds verklaard dat een aantal zaken moet worden onderzocht om die stiptheid te verbeteren, onder meer via het bonussysteem en via een koppeling van de stiptheid aan een prijsverhoging. Behoudens vergissing van mijnentwege bestaat die koppeling reeds en is ze ingeschreven in het beheerscontract. Op die manier lukt het blijkbaar niet. Meer zelfs, ik stel vast dat de ombudsman bij de NMBS meent dat de band tussen tarifaire aanpassingen en stiptheid in de overgangsfase zelfs moet worden losgelaten omdat dat volgens hem een aantal remmingen zal wegnemen om op die manier een beheerscontract te verkrijgen dat een duidelijker engagement kan zijn voor alle betrokken partijen.

Het klinkt mooi om de stiptheid te laten afhangen van het al of niet verhogen van de tarieven of van het al of niet toekennen van bonussen aan het personeel in het algemeen en aan de NMBS-top in het bijzonder. Die top trekt zich daarvan echter niets aan. Als hun variabel loongedeelte 100.000 tot 125.000 euro bedraagt en zij daarvan 10.000, 20.000 of 30.000 euro moeten laten vallen, zullen zij volgens mij niet van honger of dorst omkomen. Ze zullen het zelfs niet merken als ze hun rekeninguittreksels niet bekijken.

Waar mijns inziens eerst en vooral werk van moet worden gemaakt, is van een efficiëntere en voornamelijk eenvoudiger structuur, van een betere coördinatie, van het einde maken aan de politieke benoemingen, van het weghalen van achter hun bureautje van bureaucratische mannen en vrouwen en van hen meer in de werkelijkheid te plaatsen, van een betere samenwerking en luisterbereidheid met de gebruikers van het spoor, met de BTTB en met het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS en van een efficiëntere investeringspolitiek.

De prijzen laten afhangen van de stiptheid van de treinen heeft mijns inziens weinig zin. Indien de NMBS 90% haalt met een meetsysteem dat bovendien sterk voor verbetering vatbaar is, mag ze de prijzen doen

stijgen. Waarom zou ze de moeite doen om 100% te halen?

Mevrouw de minister, er is dus bijzonder veel werk aan de winkel. Ik zou dus graag van u vernemen welke maatregelen u hebt getroffen om de genoemde toestand te verhelpen.

01.02 Jan Jambon (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn interpellatie ligt in dezelfde lijn als de interpellatie van de vorige spreker.

Naar aanleiding van de gebrekkige dienstverlening de voorbije dagen bij de NMBS stelde Bruno Tuybens, uw voorganger, weliswaar voormalig staatssecretaris, in De Morgen van 27 december 2007 dat bij de top van de verschillende bedrijfseenheden van de NMBS een nefaste moedeloosheid heerst over de structurele problemen bij de NMBS.

Volgens spoorwegkenner Herman Welter was 2007 een absoluut dieptepunt inzake stiptheid van de Belgische treinen. Een nieuwe meetmethode, die maandelijks resultaten aflevert, dringt zich dan ook op. Bovendien moeten de stiptheidsstatistieken en overigens elke communicatie over de resultaten van de NMBS worden vergeleken met vooruitstrevende, Europese spoorweglanden, zoals Nederland of Duitsland.

Voor de NMBS-top is het al te gemakkelijk de leek via communicaties te verdrinken in een binnenlandse goednieuwsshow. Bovendien moet het verder verhogen van de variabiliteit van de bezoldiging van de NMBS-top in functie van de resultaten worden doorgevoerd.

Alsof die bedroevende stiptheidsprestaties nog niet genoeg slecht nieuws zouden zijn, zou de NMBS volgens een recente studie per reizigerskilometer de meest gesubsidieerde zijn van Europa. Dat is een paradox want met name Vlaanderen is een zeer dichtbevolkt gebied waar reizigerskilometers goedkoper zouden moeten zijn. Volgens de heer Welter begon de achteruitgang inzake stiptheid op het moment van de opsplitsing van de NMBS. Deze opsplitsing werd weliswaar op Europees aansturen doorgevoerd maar in België werd met de NMBS-holding een overbodig derde niveau gecreëerd, wat bijkomende coördinatieproblemen met zich heeft meegebracht. Ik vraag mij af welke toegevoegde waarde u ziet in dat derde niveau.

Graag had ik de minister willen vragen welke visie zij op de problemen bij de NMBS heeft en met welke grondige maatregelen zij deze structurele problemen bij de NMBS wil verhelpen.

01.03 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, madame la ministre, loin de moi l'intention de vous critiquer de quelque façon, puisque vous venez à peine d'entrer en fonction. Cela dit, les chiffres sont là, et le moins que l'on puisse dire est qu'ils ne sont pas bons pour l'année 2007. Naturellement, ce fait engendre plusieurs insatisfactions chez l'utilisateur et aussi chez le contribuable, qui paie pour que les trains fonctionnent. Le train existe depuis plus longtemps que la Belgique, et nous évoquons un problème qui dure depuis des années. En l'occurrence, les trains semblent ne pas arriver à l'heure, et quand je dis "semblent", c'est un euphémisme.

Le constat est d'autant plus amer que même les chiffres font l'objet de contestations. C'est un peu comme dans une manifestation quand les versions des policiers et des manifestants divergent. De même, les observations chiffrées produites par la SNCB et les usagers sont très différentes. Pour compliquer le dossier, nous avons appris que la SNCB ne prend pas en compte les trains annulés, les retards de moins de cinq minutes, les correspondances ratées. Tout est en place pour que nous ne soyons jamais d'accord sur les chiffres.

Si nous nous référons aux données apportées par les personnes qui ne sont pas payées pour les maîtriser, nous aboutissons à la conclusion qu'un train sur deux n'arrive pas à l'heure.

Madame la ministre, comment parvenir à objectiver une méthodologie ne souffrant aucune contestation? Comme nous l'a appris un théorème en humanités, $A+B$ est égal à AB . Il doit donc bien y avoir un calcul sur lequel on doit pouvoir s'accorder.

Dans ce cadre-là, entendez-vous bien rencontrer l'ensemble des parties intéressées? Je parle en premier lieu des représentants de la SNCB, cela va de soi, mais aussi des gestionnaires du réseau et des organisations qui représentent les usagers.

Ensuite, vous semble-t-il possible d'esquisser un calendrier? Je sais bien qu'aucun ministre n'aime être tenu par cette contrainte, mais il importe que des signes soient donnés et des délais précisés.

Peut-être vous sera-t-il plus facile de répondre à mon autre question: est-ce une vraie priorité pour votre ministère?

Quels sont les critères qui doivent impérativement être retenus afin de permettre une analyse objective de la chose? En ma qualité de parlementaire, je pense qu'il n'y a rien de plus désagréable que de parler non pas sur des vérités différentes, mais de parler sur des éléments épars, sans fil conducteur. Pour l'instant, une analyse objective me semble impossible. Il est donc plus que temps que vous mettiez de l'ordre dans le dossier.

01.04 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik zal de problemen niet opnieuw in beeld brengen. Het is genoeg geweten dat ons openbaar vervoer, in het bijzonder het vervoer per spoor, af te rekenen heeft met een aantal problemen en gebreken die volgens mij op termijn het huidige succes van de NMBS, dat niet miskend mag worden, er zitten namelijk meer reizigers op de trein, kunnen hypothekeren. Ik denk onder meer aan een gebrek aan stiptheid, overvolle treinen, stations die niet altijd proper, goed onderhouden en klantvriendelijk zijn en deels ook een malaise bij de personeelsleden zelf.

Mevrouw de minister, ik moet u niet overtuigen dat de situatie vrij ernstig en erg is, in die mate zelfs dat het goed zou zijn dat u daarin, als huidig bevoegd minister, met een heel grote dynamiek zou interveniëren. U was er ook, maar ik weet niet of u de toespraken hebt gehoord van de NMBS-toplui vorige week. Ik heb een beetje de indruk dat de topmensen het niet altijd heel ernstig nemen. Men verwijst naar het succes dat men heeft en naar het feit dat meer mensen gebruikmaken van het openbaar vervoer. Waarschijnlijk is dat dan nog te danken aan het feit dat er zoveel files zijn in ons land. Ik denk dat de NMBS goed scoort omdat de mensen de moed niet meer hebben om met de wagen naar het werk te rijden.

Mevrouw de minister, hoe wilt u deze situatie verhelpen? Het gebruik van het openbaar vervoer is een steeds groter wordend aandachtspunt van de vorige en de huidige regering. Het is ook met zoveel woorden vertolkt in het regeerakkoord. Men heeft het hier even gehad over de opsplitsing van de NMBS. Ik meen dat er een soort anachronisme leeft, met dien verstande dat men vaststelt dat de NMBS-Holding het gros van het personeel onder haar bevoegdheid heeft, terwijl de exploitatiemaatschappijen NMBS en Infrabel in feite meer, en bijna voor 100%, te maken hebben met het personeel, zonder daar absoluut hun zeg over te hebben. Ik meen dat dit bijgeschroefd en omgeturnd moet worden. Misschien kunt u, via het beheerscontract, een insigne geven om het personeelsbeleid meer te leiden naar de maatschappijen die bezig zijn met de exploitatie.

U hebt vorige week in de plenaire vergadering al voor een stuk geantwoord op een vraag over de stiptheid van de treinen. Ik meen dat dit ook het voorwerp zou moeten zijn van een resultaat- of inspanningsverbintenis. Bent u van plan daarvan werk te maken? De mensen liggen daarvan werkelijk wakker, niet als het om een, twee of drie minuten gaat, maar als men vaststelt dat er op de lijnen van het noorden van het land naar Brussel momenteel nog altijd problemen zijn.

De ombudsman van de NMBS heeft vorige week – u was daar ook bij – bevestigd dat de klachten blijven duren. Er waren niet alleen klachten kort na de invoering van de nieuwe regeling; de klachten blijven duren.

Op welke manier zal daaraan tegemoetgekomen worden?

01.05 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, madame la ministre, sur la question de la ponctualité, je me permettrai une petite remarque préliminaire: en effet, la ponctualité dépend d'autres facteurs plus structurels. Quand on m'explique qu'il y a des sillons de 3 minutes, 20 par heure sur chaque voie sur la jonction Nord-Midi, on comprend qu'il y a toujours un risque de perdre cette ponctualité qui est fortement liée à la capacité du réseau, à l'équipement en voitures et au type de voitures qu'on met sur les voies ainsi qu'au personnel affecté à ces tâches, étant donné que le nombre d'usagers augmente.

J'ai été moi-même confrontée un jour à un cas plutôt absurde: nous étions coincés dans une gare, attendant un train qui n'arrivait pas ou qui avait été supprimé; certaines personnes se rendant à leur travail avaient donc besoin d'un certificat de retard. Elles ont demandé ce certificat de retard dans la gare où nous étions, la gare de départ, et on le leur a refusé: elles devaient aller demander ce certificat de retard dans la gare d'arrivée. Cela peut paraître logique mais en même temps, c'est un écueil supplémentaire: après leur trajet,

ces personnes devaient encore faire la file à un guichet pour demander un certificat de retard. C'est un détail mais cela pourrait faciliter la vie des usagers de pouvoir demander un certificat de retard dans la gare d'arrivée comme dans celle de départ, pour autant que le retard du train puisse être estimé, ce qui était le cas et ce qui l'est souvent. Je vous remercie de me donner une réponse quant à cet aspect particulier.

01.06 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het probleem is reeds uitgebreid geschetst. Ik ga proberen heel bondig te zijn.

De laatste weken en maanden is er inderdaad veel beroering ontstaan rond de vele treinvertragingen. Die vertragingen zijn zeker en vast nog versterkt door de problemen die ontstonden bij de omschakeling naar een nieuw uurrooster en enkele stakingen.

Als we de commentaren van woordvoerders van de NMBS horen dan wordt zelden naar zichzelf verwezen. Men zoekt altijd wel ergens een oorzaak voor: een staking, een koperdiefstal, de regen, de vrieskou... Op een bepaald ogenblik heeft men zelfs eens gezegd dat de vertragingen te wijten waren aan het feit dat de mensen zelf te traag op- of afstappen. Het lijkt mij belangrijker en zinvoller dat wij hier in de commissie vooral kijken naar de structurele problemen en kijken hoe wij aan die structurele problemen een oplossing kunnen bieden. Vandaar een aantal vragen.

Ten eerste, volgt de minister de redenering van de NMBS dat de meeste vertragingen het gevolg zijn van oorzaken waar de NMBS zelf geen of weinig controle over heeft?

Ten tweede, de werking van de verschillende entiteiten. Werken de verschillende entiteiten – de holding, Infrabel en de NMBS als exploitant – voldoende samen of is er zoals sommige experts zeggen een groot probleem met de interne communicatie binnen de NMBS-groep in zijn geheel?

Ten derde, zijn de huidige inspanningen die de NMBS levert om het spoorwegnet uit te breiden voldoende om het stijgende treinverkeer op te vangen? We weten ook dat er sprake is van een zekere filevorming op het spoor op een aantal heel drukke lijnen die het groeiproces kunnen vertragen. Kan dat investeringsproces niet worden versneld om aan die files tegemoet te komen? Welke besluiten zult u daaruit trekken wanneer er een nieuw meerjareninvesteringsprogramma wordt opgesteld of wanneer wordt gewerkt aan die nieuwe beheersovereenkomst?

Ten slotte ook de vraag welke maatregelen u van plan bent te nemen om de vele vertragingen met heel wat structurele oorzaken weg te werken tussen vandaag en 23 maart?

01.07 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, naar aanleiding van de cijfers over de stiptheid hebt u in de media aangekondigd dat u onder andere overleg met de vakbonden zou plegen. U kondigde daar aan dat u alleen met de erkende vakbonden aan tafel zou zitten. Ik stel mij dan volgende vraag.

De OVS is weliswaar een niet-erkende vakbond, maar wordt door zijn leden toch als dusdanig erkend. Als u niet met hen rond de tafel gaat zitten, het zijn net zij die aanstuurden op de najaarsacties die wij gezien hebben, denkt u niet dat er dan mogelijk een impasse dreigt te ontstaan tussen enerzijds de erkende vakbonden en anderzijds de niet-erkende vakbonden?

De **voorzitter**: Dat is voor de volgende vraag.

01.08 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, het debat over de vakbonden is het tweede hoofdstuk vanmiddag. Mijnheer Schiltz, u bent nieuw en minder vertrouwd met de procedures van het huis. Ik wil u signaleren dat iedereen in de rij moet gaan staan voor dat debat.

01.09 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer Van den Eynde, hij heeft wel het woord gekregen van de voorzitter.

01.10 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Dan maak ik de opmerking ten opzichte van de voorzitter.

01.11 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Ik heb een vraag ingediend over de problemen met de stiptheid en heb gevraagd op welke manier de minister denkt daaraan te verhelpen door de onderhandelingen met de vakbonden aan te gaan, waarbij zij een deel van de vakbonden niet aan tafel uitnodigt. Dat is kort

samengevat mijn vraag.

01.12 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Dat valt toch onder het tweede debat!

01.13 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, dat was het eerste deel van mijn vraag. Dat was mijn eerste vraag.

01.14 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, ik zal eerst een algemeen antwoord formuleren en dan specifiek ingaan op de concrete vragen die gesteld zijn. Het gaat over verschillende thema's. Ik ga dus eerst de algemene inleiding geven en dan ga ik in op de concrete vragen.

Ik meen dat de interpellanten gelijk hebben wanneer zij stellen dat de stiptheid een cruciale aangelegenheid is en dat wij daar allemaal bekommerd om moeten zijn, omdat het de basis is van het vertrouwen van de klanten in de NMBS en dus ook van het vertrouwen in de overheid als geheel. Dat is dus een punt dat onze aandacht vergt. Toch durf ik ervoor te pleiten – het is zeker en vast geen verwijt, want ik heb het ook gemerkt in de vragen – dit niet te snel eenzijdig te benaderen of te snel conclusies te trekken wat dat betreft. Ik meen dat wij goed moeten beseffen dat stiptheid een thema is waar heel wat zaken mee verbonden zijn: de spoorwegen zelf, de rijpaden, de personeelsbezetting, en andere. Er zijn uiteraard verschillende elementen die meespelen.

Ik vraag dus – maar ik weet niet in welke mate wij dat kunnen inplanten in onze werkzaamheden en of dat in het verleden misschien al is gebeurd – een analyse ten gronde te maken over stiptheid, misschien met mensen van de NMBS zelf, zodat wij niet te eenvoudige conclusies trekken en zodat wij het debat ten gronde aangaan.

Ik wil dat doen, want ik vind dat wij ten gronde alle elementen moeten onderzoeken die ertoe kunnen leiden dat de NMBS betere resultaten neerzet. Dat blijft uiteraard de verantwoordelijkheid van de NMBS, maar wij moeten zoeken hoe wij in de verhouding tussen de overheid – de regering – en de NMBS, bepaalde elementen deel laten uitmaken van de beheersovereenkomst om zo kort mogelijk op de bal te kunnen spelen. Wij moeten ook nagaan waar wij van overheidswege verantwoordelijkheid moeten opnemen om de NMBS toe te laten in de praktijk de stiptheidscijfers te kunnen behalen.

Zoals gezegd, stiptheid zal een belangrijk deel uitmaken van de nieuwe beheersovereenkomsten die gesloten zullen worden. Daarbij speelt een aantal elementen. Uiteraard ga ik de onderhandelingen hier niet voeren, maar ik wil wel even aanvoeren welke richtingen wij zien.

Ik ben het er helemaal mee eens dat wij in eerste instantie zullen moeten kijken hoe wij de stiptheid gaan meten. Het is helemaal niet aangewezen dat daarover blijvend discussies zijn en dat er een soort onvrede ontstaat, alsof de NMBS de cijfers niet transparant genoeg maakt of dingen verbergt, of meetmethodes gebruikt die geen correct zicht geven. Dat zijn zaken die niet goed zijn voor de sfeer en evenmin voor het vertrouwen dat essentieel is in de verhouding tot elkaar.

Kortom, ik vind dat het voor zich spreekt – en dat de NMBS daarvoor ook vragende partij moet zijn – dat wij nu duidelijk, eens en voor altijd, akkoord moeten gaan over de meetmethodes en dat wij die meetmethodes dan ook neerzetten. Ik meen dat dit moet gebeuren in overleg met de betrokkenen, met de gebruikers, zodat ook zij die methodes mee kunnen evalueren en hun goedkeuring eraan kunnen geven. Ik meen dat die meetmethodes dan ook moeten worden opgenomen in de beheersovereenkomst zelf.

De meetmethodes en wat men meet moeten daarin staan, niet alleen het globale. Ik meen dat wij verder moeten gaan dan het globale en dat er dieper ingegaan moet worden op een aantal lijnen. Dat moet transparant gemaakt worden. Kortom, die meetmethodes, transparantie en overleg, vormen een essentieel element.

Een tweede element is de koppeling die ik heb gemaakt met betrekking tot de prijsverhoging. Ter correctie, vandaag staat er in de beheersovereenkomst inderdaad een koppeling, maar die is enkel ten voordele van de NMBS. Dat is natuurlijk niet datgene waarover wij zouden wensen te onderhandelen. Bij ons zou het voordeel op zijn minst bij de gebruiker moeten liggen, want hij is er het slachtoffer van of – als dat een te zwaar woord is – degene die er nadeel van ondervindt. Het is onze bedoeling dat de nadelen die men ervan ondervindt, op een of andere manier kunnen worden gecompenseerd. Vandaag staat in de beheersovereenkomst dat de NMBS een prijsverhoging mag doorvoeren en dat die prijsverhoging, vanaf het

moment dat zij een stiptheidsgraad van 90 procent bereikt, hoger mag zijn dan de prijsverhoging die normaal gezien is afgesproken. De koppeling van vandaag tussen de prijsverhogingen en de stiptheid is dus ten voordele van de NMBS en niet ten voordele van de gebruiker. Wij willen het mechanisme in omgekeerde zin ingang doen vinden in de nieuwe beheersovereenkomst.

Een derde element dat hier aan bod wordt gebracht, heeft te maken met de structuur. Er worden vragen gesteld over de structuur.

Ik denk dat we moeten oppassen om opnieuw in eindeloze debatten terecht te komen door heel die structuur, die deel heeft uitgemaakt van afspraken en akkoorden, helemaal opnieuw in vraag te stellen en te gaan kijken of de NMBS, de Holding en Infrabel een nieuwe structuur nodig hebben. Jullie kennen allemaal de geschiedenis, misschien zelfs beter dan ikzelf. Uiteindelijk is de splitsing van de structuur er gekomen om tegemoet te komen aan de Europese regelgeving. Ik ben het wel met jullie eens dat er een evaluatie kan zijn van een aantal elementen en dat gemaakte afspraken uit het verleden misschien nog moeten verfijnd worden.

Voor mij is het uitgangspunt heel duidelijk. Wat is er nodig om tot een goede bedrijfsvoering te kunnen komen? Kunnen er efficiëntiewinsten in de organisatie geboekt worden, met de huidige, bestaande structuren? Als ik de mensen op het terrein beluister, hoor ik dat er zich in het beheer van de stations soms nogal wat anomalieën voordoen, dat het zinvol kan zijn om die onder de loep te nemen en te kijken hoe we dat operationeel het beste regelen. Er zijn vandaag afspraken wat de Holding doet en wat de NMBS zelf doet, wie welke taken op zich neemt en hoe men met elkaar in communicatie treedt. De vraag is of dat misschien verfijnd kan worden. Kunnen er misschien een aantal operationele efficiëntiewinsten geboekt worden door een aantal elementen uit de structuren te bekijken, zonder dat – wat mij betreft – de structuren an sich dienen aangepast te worden. Ik denk dat we veeleer moeten streven naar een verfijning, operationalisering en efficiëntiewinst vanuit een goede bedrijfsvoering dan dat we een groot debat zouden voeren over de structuren an sich, waarbij ik niet weet waar we dan al dan niet zouden belanden. Ik weet ook niet of de gebruiker daarbij het beste gebaat zou zijn.

Ik heb gemerkt dat er, door de beperktheid van de huidige beheersovereenkomst, weinig manieren zijn om te responsabiliseren.

Die beperking hebben wij toch wel gemerkt in de beheersovereenkomsten van vandaag. Er zijn weinig manieren om te responsabiliseren. Er is een overeenkomst tussen de regering en de respectievelijke onderdelen van de structuur. We merken dat het enige sanctiemiddel er eigenlijk in bestaat de dotaties niet te leveren. Ik denk dat we op zoek moeten gaan naar zaken die toch iets meer responsabiliserend kunnen werken, waarbij er meer regelmogelijkheden in de beheersovereenkomst zelf zitten. In de beheersovereenkomsten zelf zullen we ook moeten werken met toch wel wat duidelijkere doelstellingen die wat meer objectiveerbaar en meer meetbaar zijn. Dat zal niet alleen het geval zijn voor de stiptheid zelve.

Dat kan ik meegeven als algemene inleiding.

Ik wens nu graag wat dieper in te gaan op de vragen die gesteld zijn.

Zoals jullie natuurlijk wel weten, liggen er aan de basis van de teruglopende stiptheid verschillende oorzaken zoals bijvoorbeeld storingen van infrastructuur, defecten aan het rollend materieel. Het aantal defecten ligt niet hoger dan de voorgaande jaren, maar er zijn momenteel ook een aantal investeringswerken bezig. Ik denk dat we al die elementen mee voor ogen moeten houden.

Ik ben het wel eens met de mening die hier naar voren werd gebracht. Het betaamt natuurlijk niet, wanneer men wordt ondervraagd over stiptheidscijfers, dat er altijd externe oorzaken zijn. De analyse ten gronde moet worden gemaakt over alle elementen. Daarmee ben ik het zeker en vast eens.

Als wij in de toekomst nog meer willen focussen – wat volgens mij politiek verantwoord is – op zo veel mogelijk mensen op de trein om aan de mobiliteitsproblematiek te verhelpen, moeten wij wel beseffen dat er investeringen zullen moeten gebeuren. We moeten beseffen dat er ook werken zullen plaatsvinden die ook een hinder met zich mee zullen brengen. Er is dus een spanningsveld tussen enerzijds de groei die we ambiëren, met kwaliteit van dienstverlening, en anderzijds de daarvoor noodzakelijke investeringen die ook hinder met zich meebrengen. Hoe zullen we al die zaken op een redelijke manier met mekaar kunnen verzoenen? Ik durf vandaag niet garanderen dat wij op al die parameters 100% zullen kunnen scoren. We

kunnen niet tegelijkertijd een superambitieuze plan hebben aangaande investeringen en groei, en tegelijkertijd de stiptheid nastreven. Er kan dan wel een actieplan worden opgesteld. Ik vind dan wel dat dat zeer transparant moet zijn. We moeten dan ook kunnen uitleggen waarom we welke keuzes maken en wat de gevolgen zijn van die keuzes.

Op de structuur ben ik al voldoende ingegaan. Nu wil ik wat dieper ingaan op de wijze waarop de NMBS het overleg aangaande de stiptheid organiseert. Er is de Task Force Regelmaat onder het voorzitterschap van de NMBS-holding en met vertegenwoordiging van de directeur-generaal van de operationele directies van de andere vennootschappen. Er is ook een centraal begeleidingscomité onder het voorzitterschap van Infrabel en met de rechtstreekse verantwoordelijken van de verscheidene operationele diensten. Dan zijn er nog de Regionale Opvolgingscomités Regelmaat onder voorzitterschap van de districtdirecteuren en met de regionale verantwoordelijken van de operationele entiteiten. Door middel van die organisatie wordt gestreefd naar een zo goed mogelijke samenwerking tussen de verschillende entiteiten die noodzakelijk is om ook een goede integrale kwaliteit te kunnen blijven leveren in de toekomst.

Het niveau van stiptheid is een resultante van verschillende factoren zoals een goede infrastructuur met voldoende beschikbare capaciteit alsook een goede planning – natuurlijk – van de rijpaden, wat de verantwoordelijkheid is van Infrabel; voldoende beschikbaar rollend materieel, en dat in goede staat; een goede planning van de beurtregelingen van zowel het materieel als uiteraard van het treinpersoneel zelf.

Die stiptheid werd in 2007 beïnvloed door een aantal externe factoren zoals het nieuwe fenomeen van kabeldiefstal, om er maar één te noemen.

De drie maatschappijen hebben ondertussen reeds een aantal gemeenschappelijke actieplannen uitgewerkt om die stiptheid enerzijds op korte termijn aan te pakken - want daar drong zich inderdaad actie op -, maar ook op middellange termijn alsook op lange termijn en die stiptheid te verbeteren. Deze actieplannen worden maandelijks geüpdatet en worden opgevolgd in de drie directiecomités.

Op de vraag of het overgrote deel van de oorzaken van het stiptheidsverlies structureel of niet-structureel gebonden zijn, moeten we in de eerste analyse stellen dat het niet-structureel gebonden is. Ik blijf er echter bij dat wij voldoende elementen zullen moeten blijven grondig onderzoeken. Het kan niet zijn dat men zegt dat er een aantal fluctuaties zijn zoals bijvoorbeeld kabeldiefstal en dat dit de oorzaak is geweest van de problemen van de stiptheid en dat nu het dossier afgesloten is. Dat zou een beetje te kort door de bocht zijn.

Dat sluit niet uit dat goede coördinatie, op alle vlakken, tussen de drie vennootschappen bewaard moet blijven en daar waar nodig versterkt en verrijkt zal moeten worden.

De operationele taken wat organisatie en opvolging in realtime van het treinverkeer betreft zijn bij infrastructuurbeheerder Infrabel en bij de vervoersoperator NMBS geplaatst. De holding staat in voor de opvolging ervan, de rapportering en de optimalisering van de kwaliteit van de dienstverlening en dat via die taskforce waarin de vertegenwoordigers van de drie naamloze vennootschappen zetelen. Door middel van deze organisatie streeft men naar een zo goed mogelijke samenwerking tussen deze verschillende entiteiten.

De oprichting van Traffic Control, u hebt daar ook naar verwezen, heeft als doel de opvolging van het treinverkeer in realtime gecentraliseerd te kunnen uitvoeren vanuit één commandocentrum. Dat is wel belangrijk. Daarover mogen geen misverstanden ontstaan. Het is belangrijk om weten dat elke vertraging geanalyseerd en onderzocht wordt. Het is niet zo dat er daarvan geen weet is. Elke vertraging wordt geregistreerd en onderzocht, zodat er structurele maatregelen kunnen worden getroffen indien die noodzakelijk zouden zijn.

Deze structuur is op het vlak van uitbouw en werking gebaseerd op de centralisatie van de seinbediening in 31 elektronisch bediende seinposten met een ruim actievelde. De volledige uitvoering van dit concentratieplan is voorzien voor einde 2012.

Er is inderdaad een instroom van nieuw personeel op alle niveaus van de maatschappij. Dat is dus ook zo bij Traffic Control en bij de seinhuizen. Ik wil echter toch zeggen dat het personeel dat instaat voor de regelingen van het treinverkeer natuurlijk eerst een grondige en doorgedreven vorming krijgt alvorens terecht te komen in deze toch wel complexe aangelegenheden. Ze worden dan ook nog begeleid. Daarvoor is er een specifiek coachingsysteem opgezet. De meeste equipes worden samengesteld uit twee ervaren

bedienden en een nieuwkomer. Het aantal ervaren mensen dat van de vroegere gewestelijke verkeersleidingen komt en nu op Traffic Control werkt, ligt trouwens heel wat hoger dan oorspronkelijk gepland was omdat er vragen waren over de personeelsbezetting.

Ik ga nu even specifiek in op de vragen van de heer Crucke.

Les statistiques de ponctualité d'Infrabel ne sont ni enjolivées ni surfaites. Elles sont basées sur la mesure de tous les trains dans leur gare de destination. Les trains qui traversent la jonction Nord-Midi sont également mesurés dans la première gare de cette relation.

Les méthodes utilisées ont été jugées correctes lors de différents audits effectués par le passé.

Ces statistiques de ponctualité établies de manière objective et scrupuleuse reflètent aussi une tendance à la baisse.

Les enquêtes organisées par d'autres organisations sont basées sur des données partielles.

Ik wil daaraan toch toevoegen dat het item het voorwerp van een debat zal uitmaken.

C'est un point qui sera rediscuté avec la SNCB et les usagers du rail.

La communication sur les statistiques relatives à la ponctualité sera élargie. Outre les chiffres globaux existants qui seront conservés afin de pouvoir continuer à suivre la tendance générale, des données statistiques supplémentaires seront publiées.

Il s'agira notamment du nouvel indice global de ponctualité tenant compte de la ponctualité aux nombreux points intermédiaires. Les gens s'en plaignent et c'est vraiment important. Ces statistiques complémentaires ont fait l'objet d'une discussion lors de la réunion avec les parties prenantes. Les méthodes de mesure en soi ne sont pas revues, mais cet élément sera discuté lors des accords de gestion.

Outre les indices globaux de ponctualité, une série de statistiques complémentaires relatives à la ponctualité seront publiées à partir de 2008: distinction entre heures de pointe et heures creuses, en week-end, pour la ponctualité globale et la ponctualité de dix lignes radiales vers Bruxelles; ponctualité globale en fonction aussi du type de train.

Par ailleurs, ces chiffres sont déjà repris sur le site d'Infrabel – www.infrabel.be – pour le premier semestre de 2007. En outre, les données suivantes seront également publiées à partir de 2008: ponctualité des 8 grandes liaisons, indice de ponctualité supplémentaire tenant compte des résultats relevés dans un certain nombre de points de mesure intermédiaires situés le long du trajet du train; ponctualité à l'arrivée dans plusieurs grandes gares situées en dehors de Bruxelles, comme Antwerpen, Gent, Leuven, Liège, Namur et Charleroi; indice de ponctualité supplémentaire tenant compte d'une pondération en fonction du nombre de voyageurs dans les trains, ainsi que du nombre de correspondances, réalisé dans une sélection de gares, comme Brugge, Gent-Sint-Pieters, Zottegem, Antwerpen, Mechelen, Leuven, Mons, Charleroi, Namur et Liège.

In antwoord op de heel specifieke vraag van mevrouw Snoy kan ik het volgende zeggen.

La décision de ne délivrer les attestations de retard que dans la gare d'arrivée et non dans la gare de départ est liée, d'une part, au souci de la SNCB de renseigner de la manière la plus précise possible ses différents clients et, d'autre part, à une demande des employeurs souvent amenés à neutraliser tout retard supérieur à 10 minutes pour leurs employés travaillant hors horaire variable.

Sachant qu'il est très rare qu'un retard de train n'évolue pas dans un sens ou l'autre au cours de son trajet, cette précision ne peut donc être obtenue que dans la gare d'arrivée (enregistrement formel du retard), la gare de départ devant se limiter à ne mentionner que le retard probable d'un train.

Ik wil graag nog heel specifiek antwoorden op de bijkomende vragen van de heer Van Hecke die verwezen heeft naar de investeringen en er vragen over heeft gesteld. Het is zo dat het meerjareninvesteringsplan 2008-2012 voorzag in investeringen in de NMBS-groep voor die periode ten belope van 10,5 miljoen euro. Ik heb een opsplitsing van die rubrieken. Ik weet niet of ik die even mondeling overloop of ze toevoeg aan het

verslag? Als men de rubrieken groepeerde die betrekking hebben op de ontwikkeling van nieuwe transportcapaciteit op het vlak van infrastructuur, dan stellen we vast dat deze 44% van het totale plan dekken. Om de realisatie van bepaalde werken te versnellen, werd een beroep gedaan op de techniek van prefinanciering en privaat-publieke samenwerking ten belope van 1,6 miljard euro. Het is duidelijk dat de outputvereisten die we in de beheersovereenkomsten zullen opnemen uiteraard niet los gezien kunnen worden van de investeringsbehoeften. Het is belangrijk dat dit ook op een correcte manier gebeurt.

Wanneer men mij vraagt naar de timing, dan is het essentieel dat we bepaalde zaken ten gronde evalueren. Er zijn twee opties. We kunnen de oude beheersovereenkomsten nemen en een aantal punten en komma's wijzigen. Dan zal ik zeer snel met de nieuwe beheersovereenkomsten naar het Parlement kunnen komen. Anderzijds kunnen we ook een aantal zaken ten gronde wat breder onder de loep nemen. We kunnen dan bijvoorbeeld niet alleen kijken naar de kwantiteit maar ook naar de kwaliteit. Een grondige analyse van bijvoorbeeld de behoefte aan investeringen in rollend materieel en andere zaken is dan noodzakelijk om de langetermijnplanning te kunnen maken. Afhankelijk van het mandaat dat ik daaromtrent krijg, of die opties al dan niet ondersteund kunnen worden, ben ik absoluut voorstander van het werken op deze manier in plaats van alleen een aantal punten en komma's in de bestaande overeenkomsten te wijzigen. Uiteraard is er ook het budgettair kader van deze regering waarmee we rekening zullen moeten houden wanneer we deze plannen maken.

Er is een vraag gesteld over de Corporate Security Service. Die heeft in samenwerking met de technische diensten van Infrabel werk gemaakt van het in kaart bijbrengen en bijhouden in een database van alle gevallen van koperdiefstal. Daarnaast worden er zowel preventieve als curatieve en repressieve maatregelen genomen. Omdat het blijkbaar zo'n belangrijk aspect was van het gedeelte externe factoren moest dit uiteraard geremedieerd worden. Er is een heel pakket aan maatregelen daaromtrent. Ik zal het kort even overlopen.

Op vraag van de Corporate Security Service werd door het federaal parket een werkgroep Metaaldiefstallen opgericht onder leiding van de federale politie. De procureurs des Konings werden aangeschreven, zowel door Infrabel als door NMBS Holding, om de problematiek ter harte te nemen en deze diefstallen te kwalificeren als kwaadwillige belemmeringen van het spoorverkeer. In het kader van de gerichte acties van Securail werden bijkomende, ook nachtelijke, acties uitgevoerd. Daarbij werden in totaal ongeveer vijftig daders op heterdaad betrapt. Momenteel wordt onderzocht om een mobiele bewaking tussen 22 en 6 uur op permanente basis in te stellen.

De opslagplaatsen van de kabel- en andere metalen zijn op dit moment onvoldoende beveiligd, hetzij met afsluitingen, alarmsystemen en camerabewakingen, hetzij door menselijke aanwezigheid. Ook daartegenover wordt een plan gezet.

De diefstallen hebben zich echter verplaatst van de opslagplaatsen naar de kabelsleuven op de in dienst zijnde lijnen, waardoor behalve de materiële schade ook het productieproces van de spoorwegen gevoelig werd aangetast. Op dat vlak moet nog worden bekeken hoe het probleem kan worden aangepakt.

Het systematisch neerleggen van klachten bij de politie werd opgedragen aan de technische diensten, zodat ook op dat vlak het probleem kan worden geremedieerd.

Een interne sensibiliseringscampagne werd binnen de NMBS Groep opgestart, teneinde de waakzaamheid op het terrein voor iedere spoorwegman of -vrouw te bekomen.

Samengevat, ik ben absolute voorstander en pleit er ook voor dat wij in de commissie voor de Infrastructuur een analyse zouden kunnen maken van de verschillende elementen die de stiptheid beïnvloeden en daarover een debat ten gronde erover zouden kunnen voeren. Uiteraard ben ik dan ook bereid om mijn verantwoordelijkheid terdege op te nemen in de onderhandelingen van de beheersovereenkomst, waarvan ik al een aantal lijnen heb aangegeven.

01.15 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw zeer uitgebreid antwoord dat ik nog eens grondig zal nalezen, als het verslag straks binnenkomt.

Eerlijkheidshalve moet ik zeggen dat ik in elk geval een aantal hoopvolle zaken heb vastgesteld, zeker inzake het wijzigen van de meetmethodes, evenals inzake de koppeling tussen de tarieven en de compensatie voor de mensen en wat betreft de structuur. Voor dat laatste gaat u echter blijkbaar niet verder

dan het behoud van de eigen structuur, maar dan met een efficiëntere manier om de zaken te behartigen.

In elk geval zijn er een aantal zaken waarin wij ons zeker kunnen terugvinden. Niettemin zullen wij, om een beetje zachte dwang uit te oefenen en er wat druk achter te zetten, een motie indienen waarin wij een aantal zaken vragen. Ten eerste vragen wij om zo vlug mogelijk te starten met de onderhandelingen met de NMBS-top en om werk te maken van een efficiënte en eenvoudige structuur, zonder politieke benoemingen. Wij vragen ook om de stiptheidsmetingen te laten organiseren in functie van de reizigers in plaats van in functie van het criterium om de tarieven te mogen verhogen. In de toekomst, als u nog minister blijft, moet u, inzake in de investeringsplannen en de beheersovereenkomsten, voorrang verlenen aan de stiptheid, de regelmaat en de veiligheid.

01.16 Jan Jambon (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, op mijn beurt wens ik u hartelijk te danken voor uw omstandige uitleg. Ik wil twee punten aanstippen.

Wij hadden het over de structuur. Natuurlijk heb ik geen enkel probleem met de opsplitsing tussen de exploitatie en de infrastructuur. Hetgeen bij ons echter vragen oproept is de rol van de holding en de toegevoegde waarde van de holding boven die twee andere maatschappijen.

Ik kom dan aan de bedrijfsvoering zelf in verband met de stiptheid. Ik heb mij in mijn commerciële activiteiten steeds voorgehouden dat de beste klanten de beste service moeten krijgen. Dat is het uitgangspunt. Wij merken vandaag dat, wat de stiptheid betreft, de drukst bezette lijnen, namelijk Brussel-Antwerpen en Antwerpen-Brussel, met per definitie de beste klanten, met de grootste problemen worden geconfronteerd. Ik zou bij een aanpassing van de maatregelen uitgaan van een zo goed mogelijke service aan de drukst bezette lijnen en dan afzakken in het netwerk naar de minder drukbezette lijnen.

01.17 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, je tiens également à remercier la ministre pour sa réponse très complète.

Cela dit, pour ma part je n'ai pas critiqué la méthode de la SNCB même si je pense qu'elle doit être objectivée et objectivable.

Madame la ministre, vous avez donné un certain nombre de critères qui permettent de dire que l'analyse ira très loin. Et c'est tant mieux!

Il était important que la SNCB comprenne qu'un retard du train de 2 minutes peut entraîner un retard d'une heure pour le voyageur. En effet, si un voyageur rate sa correspondance en raison d'un retard de 2 minutes, il devra attendre le prochain train, et ainsi parfois perdre une heure de temps. Dans une logique commerciale, cette donnée doit également être intégrée.

En outre, il n'est plus admissible d'entendre la SNCB dire, comme ce fut le cas au mois de décembre, qu'elle n'a pas de solution à apporter au problème de retard via son plan d'entreprise. Comme vous l'avez dit, le problème est effectivement complexe, mais il est important que la SNCB fasse savoir qu'elle met tout en œuvre pour le solutionner.

Il en va de même au niveau du retard en tant que tel. Il est normal que l'utilisateur connaisse la raison du retard du train. Des communications sont faites dans les trains. Il est important que celui qui doit subir le retard reçoive au moins une explication. Comme cela a été évoqué, il peut s'agir de causes tout à fait extérieures comme le vol de câbles, etc. Nous savons que cela existe. Cependant, l'utilisateur doit pouvoir être rapidement informé.

Enfin, permettez-moi de vous rassurer, madame la ministre. Si les chiffres sont mauvais, ils peuvent toujours être améliorés. Nous ne pouvons donc que souhaiter que les prochains chiffres seront bons, ce qui nous permettra de vous applaudir.

Cela dit, permettez-moi également de vous dire qu'il ne s'agit pas d'une question de mauvais chiffres, il s'agit surtout de se battre pour améliorer le service. En effet, en la matière, c'est le problème de qualité qui est essentiel.

01.18 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ook op mijn beurt bedankt voor het uitgebreide antwoord. Ik denk dat het goed is dat we het debat daarover hier eens kunnen voeren.

Het zijn niet de grote staatszaken waarmee wij ons hier bezighouden maar ze zijn daarom niet minder belangrijk omdat ze te maken hebben met een heel pak mensen die 's morgens en 's avonds op de trein stappen.

Ik wou het toch even hebben over de structuren, mevrouw de minister. Als je als lokaal mandataris iets wilt doen rond een station, een spooroverweg of een treinspoor moet je eens proberen om de juiste man of vrouw op de juiste plaats naar uw stad- of gemeentehuis te krijgen. Ambtenaren zijn een week bezig met het vinden van de juiste persoon die ter zake bevoegd is, de holding voor een station, Infrabel voor een spoorlijn en de NMBS voor de treinen. Ik denk dat er op dat vlak enige bijsturing nodig is. Wanneer u spreekt over bevoegdheidsallocaties of het wijzigen daarvan, lijkt het mij goed om dit ook even mee te nemen.

Mevrouw de minister, ik denk dat het goed is dat de NMBS de reiziger meer en beter informeert over de rechten waarover hij beschikt op het ogenblik dat die reiziger te maken heeft met vertragingen. Ik denk dat men de moed moet hebben om wanneer een trein een zodanige vertraging heeft dat er sprake kan zijn van een schadevergoeding, dit ook af te roepen op de trein. Er zijn overal omroepinstallaties. Men zou de mensen ook een papiertje kunnen meegeven waarin hen wordt gewezen op de mogelijkheden die zij hebben. Nu heb ik de indruk – ik heb dit zelf al meegemaakt als regelmatig treingebruiker – dat men daarover het stilzwijgen bewaart terwijl die informatie via de treinbegeleiders toch zou kunnen worden verschaft.

01.19 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, madame la ministre, je maintiens mon désaccord avec votre réponse. J'estime que devoir demander un certificat de retard à l'arrivée occasionne un retard supplémentaire. Je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas demander ce certificat dans la gare de départ, lorsqu'il est possible d'estimer le retard. Très souvent, le nombre de minutes de retard est affiché et, sur la base de celui-ci, on pourrait rédiger un certificat qui soit le plus proche possible de la réalité.

Monsieur le président, beaucoup de questions ont été posées aujourd'hui. Je me permets d'attirer votre attention car nous avons posé toute une série de questions aux responsables d'Infrabel, de la SNCB et du holding sur le même sujet. Ceux-ci nous avaient promis une réponse écrite. Quand l'aurons-nous à disposition car cela interfère constamment avec les réponses de Mme la ministre?

Le **président**: C'est une question de jours, semble-t-il!

01.20 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik denk dat een aantal interessante zaken is meegedeeld. Het voorstel om een analyse ten gronde te maken over de problemen, over de meetmethode, over de oorzaken van de stiptheid, is een goede zaak. Dat kunnen wij in de commissie ook daadwerkelijk doen. Ik ben ook tevreden dat u het eens bent met het feit dat de NMBS niet altijd de oorzaken extern moet gaan zoeken, maar dat men ook in eigen boezem mag kijken.

Ik ben wel verrast met uw uitspraak dat de problemen niet structureel zouden zijn. Als de oorzaken op het eerste gezicht niet structureel zijn, moeten ze punctueel zijn en als ze punctueel zijn, kennen wij ze en als ze opgelost zijn, zouden de problemen opgelost moeten zijn. Ik zie de laatste weken niet snel oplossingen komen, waardoor ik vrees dat het toch iets structureels moet zijn. Een aantal zaken is natuurlijk wel punctueel, maar misschien is een aantal zaken ook wel structureel. Ik denk dat het debat ten gronde inderdaad nuttig kan zijn om daarop dieper in te gaan.

Ik denk dat iedereen het ermee eens dat de belangrijkste doelstelling moet zijn ervoor te zorgen dat zoveel mogelijk mensen op een kwaliteitsvolle manier de trein kunnen nemen. Wij staan voor zeer grote uitdagingen. De laatste cijfers tonen opnieuw een stijging van het aantal auto's en wij zien ook de gevolgen voor het milieu daarvan. De cijfers van de stijgende longkanker worden verbonden aan de luchtkwaliteit en het fijn stof. Ik denk dat wij die doelstelling ook voor ogen moeten houden. Wij moeten ervoor zorgen dat er waardevolle initiatieven zijn voor een kwaliteitsvolle dienstverlening en een milieuvriendelijke manier om het vervoer te kunnen organiseren.

01.21 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik wil mij eerst even tot de heer Van den Eynde richten. U had mij gevraagd om mijn vraag op te splitsen in stukken en mij te beperken tot het eerste deel van mijn vraag omdat ik daarin de verbinding heb gelegd tussen de stakingsacties van de niet-erkende vakbonden en uiteraard de evidente gevolgen op de stiptheid. Mijnheer Van den Eynde, die vraag is wel

geagendeerd, dus ik hoop dat u er genoeg mee kunt nemen dat ik even van mijn oren maak en aan de minister vraag om alsnog op het eerste deel van mijn vraag te willen antwoorden.

De **voorzitter**: De minister heeft het woord.

01.22 Minister **Inge Vervotte**: Ik kijk wat dat betreft naar de voorzitter omdat ik begrepen heb dat het punt opnieuw zal worden geagendeerd. Ik wil daarop gerust antwoorden maar ik kijk daarvoor naar u. Ik ga graag ook eerst even in op de andere elementen.

Een eerste reactie is voor de heer Mortelmans want ik ben vergeten iets te vermelden. U hebt verwezen naar de vrees die leeft bij de ombudsman om een prijstarifiering te koppelen aan de stiptheid. Ik heb het over een cascade-effect; je komt overeen wat je zult meten, hoe je dat zult meten enzovoort, en als daarover geen discussie meer bestaat, is er volgens mij geen bezwaar om heel duidelijk te formuleren dat het niet halen van een bepaalde stiptheid betekent dat er geen prijsverhoging kan worden doorgevoerd. Er zijn verschillende pistes mogelijk die moeten worden onderzocht. De essentie is dat degene die schade ondervindt, daarvoor moet kunnen worden gecompenseerd. Ik heb al gelezen dat de algemene teneur die bestaat, wil dat indien dit gebeurt men nog meer aan de cijfers zal gaan oefenen. Ik zou dit te allen tijde willen vermijden. Ik wil hiervoor ook geen verantwoordelijkheid opnemen. Objectieve, meetbare en goede indicatoren moeten worden vastgelegd zodat daarover geen discussie meer kan bestaan. De koppeling daarna zou volgens mij een positief element kunnen zijn omdat de gebruiker dan geen compensatie zou kunnen krijgen buiten de compensatieregeling om. Daarover zullen we hoogst waarschijnlijk nog debatteren.

Ik ben het helemaal eens met de uiteenzettingen van de heren Crucke en De Padt. Communicatie en informatie zijn essentiële elementen en dit zal ook aan bod moeten komen in de gesprekken die wij zullen hebben. De NMBS is een dienstverlenend bedrijf dat in eerste instantie klantgericht moet zijn. Mensen zijn geen onredelijke wezens en indien werken een vertraging van 20 minuten zullen opleveren, wat soms gebeurt als men infrastructuurwerken moet doen op een bepaalde lijn, dan moet men ervoor zorgen dat de mensen daarvan goed geïnformeerd zijn. Op die manier kunnen mensen uitkijken naar een alternatief. Dat is immers mijn uitgangspunt dat straks ook aan bod zal komen in de vraag rond de vakbonden, want op die manier stelt men hen in de mogelijkheid om te zoeken naar alternatieven als er geen andere oplossingen zijn. Daarvoor is echter goede informatie nodig en daaraan zal zeker de nodige aandacht moeten worden besteed. Die informatie moet toegankelijk zijn, ze moet op regelmatige basis worden herhaald, ze moet duidelijk en transparant zijn en men moet zich uiteraard niet schamen om uit te leggen wat de oorzaak is en meestal is dit redelijkerwijs te verklaren.

Het is duidelijk dat het meestal verklaringen zijn waarmee de mensen niet tevreden zullen zijn, maar dat is niet de optie. Zij moeten op zijn minst weten wat de oorzaak is van de vertragingen, vertragingen die uiteraard zoveel mogelijk moeten worden vermeden.

Mijnheer Van Hecke, ik begrijp uw opmerking. U vraagt zich af of bijvoorbeeld “werken” structureel of niet structureel worden genoemd. Dat zijn zaken die we moeten bekijken. Toen we het hadden over de structuren had ik geen aanwijzing dat de hoofdoorzaak van de verminderde stiptheid zou liggen in de structuur. Die analyse deel ik persoonlijk niet. Ik denk dat er andere oorzaken zijn.

Ik heb wel niet toevallig het woord “stations” in de mond genomen. Ik denk dat er daar wel problemen zijn. Als we het hebben over structuren en problemen, situeren deze zich volgens mij eerder op het niveau van de stations, en de operationaliteit ter zake, dan op het niveau van de stiptheid. Indien er een verband zou zijn tussen beiden, is dat weer een element dat moet worden opgenomen. Ik denk dat het eerder in die richting zal gaan wanneer de analyses moeten worden gemaakt.

Ik kijk naar de voorzitter om te zien of ik mag antwoorden op de vraag van de heer Schiltz.

De **voorzitter**: Doet u maar.

01.23 Minister **Inge Vervotte**: Wat moet u allemaal weten? Ik zal het heel kort hebben over het OVS en de rest van mijn antwoord zal ik u straks geven.

Met betrekking tot de OVS heb ik gesteld dat ik niet formeel met hen in onderhandelingen ga. U kunt mijn reacties daaromtrent terugvinden op Belga. Het enige dat ik heb verklaard, is dat de formele onderhandelingen gebeuren via de erkende en representatieve vakorganisaties. Dat is noodzakelijk

aangezien het sociaal overleg een aantal spelregels kent die duidelijk bepaald zijn. Indien men zich niet meer zou houden aan die formeel afgesproken spelregels, dan zou er pas sprake zijn van een sociaal conflict.

Wat ongenueanceerd en verkeerdelijk - al of niet bewust of onbewust - naar buiten is gekomen als dat ik niet zou willen luisteren en praten met de OVS is een heel andere aangelegenheid. Als men mij vraagt of ik formeel zal onderhandelen met OVS, antwoord ik neen. Ons sociaal overleg heeft spelregels die duidelijk bepaald en overeengekomen zijn.

Als men mij vraagt of ik die groep personeelsleden en OVS links laat liggen, antwoord ik neen. Wie zou ik zijn om, als mensen terechte bekommernissen hebben en over informatie beschikken die ertoe kunnen bijdragen om de operationaliteit en de werking van de NMBS en dus de dienstverlening ten goede te doen komen, daar niet naar te luisteren? Als die informatie terecht is, waarom zouden we ze niet willen meenemen in de gesprekken?

Dat is een nuanceverschil dat duidelijk moest worden aangetoond. Ook de betrokken personen van OVS zijn daarvan op de hoogte. Ik heb immers niet nagelaten daarover zelf contact te nemen met hen opdat zij ten minste zelf over de juiste informatie zouden beschikken en niet over de malinformatie die ik weet niet waar vandaan komt. Ik heb daarover echter geen oordeel te vellen.

01.24 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, het Parlement heeft altijd het laatste woord.

Mevrouw de minister, ik vraag mij af waarom wij de prijzen zouden verhogen, wanneer de reiziger recht heeft op een kwaliteitsproduct en sowieso verlangt dat de stiptheid 100% is. Waarom zouden wij dan de prijzen laten verhogen? Integendeel, wij moeten van die idee afstappen. Er kan in geval van stipte treinen geen prijsverhoging zijn maar wel een goede compensatieregeling, die op de reiziger is gericht, in geval de treinen niet stipt rijden. Wij moeten in die zin denken en niet in de richting van het invoeren van een prijsverhoging, wanneer de treinen stipt rijden. Dat is volgens mij achterhaald.

01.25 Minister Inge Vervotte: Dat is niet mijn redenering. Mijn redenering is dat in de beheersovereenkomst in het algemeen er zaken staan die de gezondheidsindex kunnen volgen. Op dat vlak ben ik van mening dat wij misschien eens moeten nadenken of het niet mogelijk is om, indien bepaalde resultaten niet worden gehaald, op te leggen dat de NMBS geen prijsverhoging mag doorvoeren. Dat is één aspect.

Het andere aspect dat u aanhaalt, en dat ik zeker wil bekijken, is de compensatieregeling.

Er zijn echter verschillende elementen waarvoor wij meer regelmogelijkheden in de beheersovereenkomst zouden kunnen opnemen dan de mogelijkheden die wij vandaag hebben. Vandaag is er een koppeling, die echter alleen in het voordeel van de NMBS is. Ik wil dan ook een koppeling in het voordeel van de gebruiker even bekijken.

Moties Motions

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.
En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Jan Mortelmans en Francis Van den Eynde en mevrouw Barbara Pas en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellaties van de heren Jan Mortelmans en Jan Jambon
en het antwoord van de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven,
vraagt de regering

- onmiddellijk te starten met het overleg met de NMBS-top;
- werk te maken van een efficiënte en eenvoudige structuur zonder politieke benoemingen;
- de stiptheidsmetingen te organiseren in functie van de reizigers;
- in de investeringsplannen en beheersovereenkomsten voorrang te verlenen aan de stiptheid, de regelmaat en de veiligheid."

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Jan Mortelmans et Francis Van den Eynde et Mme Barbara Pas et est libellée comme suit:

“La Chambre,

ayant entendu les interpellations de MM. Jan Mortelmans et Jan Jambon
et la réponse de la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques,
demande au gouvernement

- d'entamer immédiatement la concertation avec la direction de la SNCB;
- de mettre en place une structure efficace et simple exempte de nominations politiques;
- d'organiser les mesures de la ponctualité en fonction des voyageurs;
- d'accorder la priorité dans les plans d'investissements et les contrats de gestion à la ponctualité, à la régularité et à la sécurité.”

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Jef Van den Bergh.

Une motion pure et simple a été déposée par M. Jef Van den Bergh.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

02 Samengevoegde interpellatie en vragen van

- de heer Francis Van den Eynde tot de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het stakings- en vakbondsbeleid bij de NMBS" (nr. 4)
- de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de Onafhankelijke Vakbond voor Spoorwegpersoneel en het sociaal overleg bij de NMBS" (nr. 1044)
- de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de invoering van een minimale dienstverlening bij de NMBS" (nr. 1045)
- de heer Hans Bonte aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de waarborg van de continuïteit van de dienstverlening" (nr. 1115)

02 Interpellation et questions jointes de

- M. Francis Van den Eynde à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la politique en matière de grèves et de syndicats à la SNCB" (n° 4)
- M. Jean-Luc Crucke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le Syndicat indépendant pour cheminots et le dialogue social à la SNCB" (n° 1044)
- M. Jean-Luc Crucke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'instauration d'un service minimum à la SNCB" (n° 1045)
- M. Hans Bonte à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la garantie de la continuité des services aux citoyens" (n° 1115)

02.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de maand december werd, wat de spoorwegen betreft, niet alleen gekenmerkt door een aantal vertragingen, die daarnet aan bod gekomen zijn, maar ook door een aantal stakingsacties. Stakingsacties bij de spoorwegen zijn altijd zeer vervelend voor het publiek want wie naar zijn werk gaat met de trein – en het is toch de bedoeling dat wij dat zoveel mogelijk doen, al was het maar om de files te bestrijden – krijgt het moeilijk om op tijd op kantoor of op de werf te zijn wanneer de trein behoorlijk wat vertraging oploopt ten gevolge van een staking.

Die stakingen zijn zo mogelijk nog erger wanneer zij plaatsvinden op de vooravond van Kerstmis of van Nieuwjaar, omdat iedereen die avonden uiteraard graag op tijd thuis is.

Wanneer er gestaakt wordt in een overheidsbedrijf, mevrouw de minister, is dat – en ik zal voorzichtig zijn – op zijn minst altijd gedeeltelijk de schuld van het beleid. Mocht u twifelen aan mijn woorden, durf ik u te verwijzen naar een dame die u ongetwijfeld goed kent en die, ondanks haar jonge leeftijd, een serieuze geschiedenis van strijdbaar syndicalisme in een overheidsbedrijf achter de rug heeft.

De stakingen hadden in dit geval – ik verwijs naar de daarnet al aangehaalde vakbond OVS – vooral te maken met informatiegebrek, of met door de directie van de spoorwegen te laat gegeven informatie aan het personeel, met als gevolg een zeer slecht humeur bij die personeelsleden die uiteraard ook zeer graag weten waar zij Kerstavond of oudejaarsavond zullen doorbrengen. Dat staat volgens mij buiten kijf.

Bovendien waren in dit geval de stakingen volgens mij het gevolg van een nog andere, misschien meer

principiële, fout van het beleid, te weten dat de vakbond die de stakingen op het getouw heeft gezet, niet erkend is. Die vakbond kan, zoals u daarnet nog bevestigde, niet aan de sociale onderhandelingen deelnemen, ook al bent u, mevrouw de minister, zo vriendelijk ook met die mensen wel eens contact op te nemen. Ik geloof u wanneer u dat vertelt. Maar – ik verwijs nogmaals naar die dame die u goed kent, met haar syndicaal verleden – er is nog een verschil tussen een gesprek met het beleid en officiële onderhandelingen. Ik meen dat u dat niet zult tegenspreken.

Wij hebben te maken – niet alleen bij de spoorwegen trouwens, maar u bent bevoegd voor de spoorwegen en daarom ondervraag ik u vandaag daarover – met een serieus democratisch deficit inzake de organisatie van het syndicalisme in dit land. Dat weet u ook. Er zijn een aantal kleurvakbonden die zich als het ware van een soort monopoliepositie hebben verzekerd. Die kleurvakbonden hebben ervoor gezorgd dat er in feite geen andere spelers op hun terrein kunnen komen. Wanneer er zich dan toch een andere speler aandient – dat kan best gebeuren, want ondanks alles blijft de vrijheid van vereniging een grondwettelijk recht in dit land – dan staat die letterlijk buitenspel. Wanneer er zich dan sociale conflicten aandienen – ik druk mij voorzichtig uit – dan bemoeilijkt dat op zijn minst heel de zaak.

Bijgevolg was mijn vraag aan de regering die het overheidsbedrijf NMBS onder haar bevoegdheid heeft, en in het bijzonder aan de betrokken minister, of het niet tijd wordt om op dat vlak na te denken over wat u daarstraks de vastgelegde regels inzake sociaal overleg noemde. Ik meen dat dit bijzonder belangrijk is. U weet dat bij de NMBS de OVS bestaat. Er zijn nog andere overheidsinstellingen waar andere niet-erkende, maar toch sterk gestructureerde, vakbonden actief zijn. Ik denk bijvoorbeeld aan het ministerie van Financiën. Ik weet dat dit niet onmiddellijk uw zorg is en u bent niet de minister die het sociaal overleg moet organiseren, maar u zou toch iets in gang kunnen zetten, al was het maar om te beginnen bij de NMBS, toch een van de grootste werkgevers in dit land. Zij heeft dus zeker een voorbeeldfunctie. Behalve het feit dat er eindelijk syndicale democratie in het verschiets zou komen in dit bedrijf, zou het ook wat meer mogelijkheden bieden tot onderhandelen wanneer er een vakbondsactie wordt gevoerd.

Het tweede gedeelte van mijn interpellatie, mevrouw de minister, betreft het verhaal van de minimale dienstverlening. Ik zei daarnet al dat wanneer de spoorwegen staken, zij een heel stuk van het land, namelijk al degenen die voor een of andere reden met de trein reizen, gijzelen – dit laatste woord durf ik nu wel gebruiken. Sommigen hebben die trein misschien alleen maar nodig op kerstavond, anderen gebruiken de trein om dagelijks naar het werk te gaan. Het is duidelijk dat het publiek acties van die aard meer dan beu is.

Mevrouw de minister, ik denk niet dat ik iemand die vroeger regelmatig met de trein van Mechelen naar Brussel kwam, moet vertellen wat er zich allemaal afspeelt in een station wanneer de treinen niet meer rijden ten gevolge van een staking. Dat is een chaos. Niemand weet nog wat of hoe. Iedereen maakt zich ongerust over het tijdstip waarop hij of zij ter bestemming zal zijn.

Ten gevolge van het toch nogal groot aantal stakingen de jongste jaren bij de spoorwegen, rijst dan de vraag om eindelijk voor een minimale dienstverlening te zorgen. Ik weet dat het een delicate zaak is. Het heeft immers met het stakingsrecht te maken. U zult mij hier niet het recht op staken in twijfel horen trekken. Ik denk dat dit zeer belangrijk is. Maar – ik richt mij nu tot de goede collega's van de sp.a – elk recht en elke vrijheid wordt begrensd door het recht en de vrijheid van anderen. Ik neem aan dat een echte sociaaldemocraat, mevrouw Detiège, dat niet zal tegenspreken. Wanneer de reizigers gegijzeld worden ten gevolge van een al dan niet verantwoorde syndicale actie, denk ik dat men zich vragen mag stellen. Ik geef toe dat het delicaat is.

Ik vernam uit de pers – u zult mij straks al dan niet gelijk geven – dat de roep of de eis om die minimale dienstverlening te organiseren op dit ogenblik door twee regeringspartijen gedragen wordt; door de heel belangrijke partij van de eerste minister en door de nog veel belangrijker partij van een van de vice-eerste ministers. Ik bedoel belangrijk in aantal stemmen. Over de rest spreek ik mij hier niet uit.

Mijn vraag is de volgende. Hoe ver is het daarmee gevorderd? Kan men die minimale dienstverlening inderdaad organiseren? Werden er reeds in onderhandelingen voorzien? Zo ja, met welke vakbonden? Zou men, ten minste voor de minimale dienstverlening, niet met alle vakbonden kunnen onderhandelen, ook met deze die niet erkend zijn, maar wel duidelijk – geachte collega's van de sp.a – heel wat arbeiders en werknemers van de NMBS vertegenwoordigen? Ik neem aan mevrouw Detiège dat elke werknemer u heilig is.

Mevrouw de minister, ik dank u bij voorbaat voor uw antwoord.

02.02 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, madame la ministre, ce sont deux questions qu'on retrouve dans l'interpellation de M. Van den Eynde.

J'avoue avoir été surpris de lire la dépêche Belga qui fait référence à l'article dans le journal "De Standaard".

Vous y disiez de pas vouloir recevoir le syndicat indépendant des cheminots (le SIC) parce qu'il ne siège pas au comité paritaire et qu'il ne serait pas représentatif – je le mets au conditionnel car je n'oserais pas, pour ma part, affirmer une telle chose et bien que vous ayez déjà répondu tout à l'heure partiellement à la question.

Dès lors, je me pose deux questions.

1. Qu'est-ce qu'un syndicat représentatif dans la fonction publique où l'on n'a pas, comme dans le privé, des élections syndicales et où l'on ne peut dès lors pas, sur cette base, affirmer qu'un syndicat représente les travailleurs qui l'ont élu? Se base-t-on uniquement sur le nombre d'affiliés? Si tel est le cas, c'est dangereux. C'est comme si un jour on disait que siègent au Parlement les partis en fonction du nombre d'adhérents et d'affiliés! Il est donc nécessaire, selon moi, de donner une définition à ce terme.

2. Il faut constater que pour un syndicat qui ne serait pas représentatif, l'action qui a été menée a connu un certain succès et a, en tout cas, causé des désagréments aux citoyens.

Pendant cette période de l'année où il y a peut-être moins d'usagers, il ne faudrait pas oublier que certains doivent se rendre impérativement à leur travail parce qu'autres n'y sont justement pas ou encore que certains autres voyagent épisodiquement d'un bout à l'autre du pays dans leur famille. On constate donc tout de même une certaine mobilité.

Le fait de refuser de recevoir ce syndicat n'a-t-il pas eu pour conséquence d'amplifier l'action menée?

J'en viens maintenant au service minimum.

Chaque fois qu'il y a des mouvements de grève, cette question revient à l'ordre du jour. C'est en raison de cette répétitivité qu'il faut un jour pouvoir la trancher. D'autres pays ont légiféré en la matière avant nous. On parle beaucoup de M. Sarkozy en France. Ce n'est pas le premier. Regardez l'Italie. On considère souvent ce pays, avec son côté florentin, comme étant le pays où tout est possible mais des règles sont néanmoins établies. Je ne dis pas à Mme la ministre qu'elles sont respectées – c'est autre chose – mais le législateur est intervenu.

Une chose est certaine: nous sommes d'accord sur le constat.

Chaque fois qu'il y a un mouvement, l'utilisateur est pris en otage! Or il n'y a pas de bons ou de mauvais otages. Il n'y a pas de raisons légitimes ou illégitimes de prendre des otages. Une fois que quelqu'un est pris en otage, c'est contre son gré et c'est inacceptable. Référons-nous à ce qui vient d'être dit par quelqu'un qui vient d'être libéré. C'est fondé. Priver quelqu'un d'une liberté essentielle est inadmissible!

Ce que je vous demanderais, madame la ministre, c'est que le sujet soit débattu. Et le soit en dehors des idéologies de chacun. Sinon, on connaît la position des uns et des autres, on ne va pas avancer. L'un va avoir une position plus conservatrice, l'autre une position plus réformatrice, et ce n'est pas le but. Le but, c'est de se dire qu'un service doit être rendu, pour lequel l'utilisateur a payé, et qui relève du droit des contrats (le ticket ou l'abonnement n'est rien d'autre qu'un contrat entre un prestataire et un locataire de services). Quand un contrat n'est pas accompli, il y a dommage. Le dommage doit pouvoir être indemnisé, peut-être par un tiers lorsqu'il est perturbateur du contrat.

Ensuite, il faut le faire en ayant en tête la qualité du service. On revient à la première question. A une époque de développement durable où on pousse tout le monde, à raison, à prendre les transports publics, on ne peut pas y mettre ce qu'on appelle une clause de qualité.

Vous savez que MM. Bacquelaine et Chastel ont déposé une proposition de loi en la matière, qui a été modifiée pour tenir compte d'observations faites par le Conseil d'État.

Madame la ministre, premièrement, partagez-vous ce constat en ce qui concerne "l'otage" qu'est l'utilisateur?

Deux, pouvez-vous vous prononcer sur le fait que ce débat doit être éclairci? Qu'il faut une solution dans un timing raisonnable? J'ai parlé tout à l'heure de solution rapide, je parle maintenant de solution raisonnable pour ne pas heurter certaines idéologies, mais on ne fait pas d'omelettes sans casser d'œufs.

Trois, pouvez-vous dire quels sont les contacts que vous comptez prendre pour aboutir dans ce dossier? J'ai vu vos déclarations, je pense qu'il y a une petite modification dans l'une ou l'autre déclaration, mais je pense que vous êtes foncièrement pour la qualité du service public, le respect de l'utilisateur, et que vous souhaitez, j'aimerais vous l'entendre dire, sans devoir remettre le droit de grève en cause, ce que nous ne faisons pas en tant que libéraux réformateurs, qu'il y ait aussi des limites à ne pas franchir et pour lesquelles il faut que les uns et les autres acceptent des solutions.

02.03 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, ik weet niet of het noodzakelijk is dat ik het huidige systeem met de representatieve organen uiteenzet. Moet ik dat nog eens toelichten, of kom ik meteen ten gronde?

(...): (...)

02.04 Minister **Inge Vervotte**: Goed, ik kom meteen ten gronde. Het bestaande systeem is gekend.

U weet ook dat het sociaal overleg tussen het management en de vakbonden over een nieuw sociaal akkoord opgestart is op 7 januari. Dat is iets helemaal anders, dus ik ben niet verantwoordelijk voor mogelijke stakingen die daaruit voortvloeien. Dat terzijde.

Het debat over een staking kunnen we, denk ik, vandaag niet uitputten, maar wel wil ik de volgende elementen aanbrengen.

Niemand is vragende partij voor een staking. Dat is altijd mijn uitgangspunt geweest. Noch het personeel, noch het management, noch de parlementsleden, noch de overheid, niemand is vragende partij voor een staking. Ik ben het dus eens met degenen die zeggen dat al het mogelijke gedaan moet worden om stakingen dan ook te vermijden.

Voor mij is een staking een mislukking of een falen van het sociaal overleg. Wij zijn, denkelijk toch, een land waarin sociaal overleg een belangrijke plaats inneemt. Ik denk trouwens ook dat wij door een goed werkend sociaal overleg in staat zijn geweest om onze welvaart en ons welzijn uit te bouwen tot het niveau dat we vandaag kennen en dat we willen blijven behouden. Ik denk dat, te allen tijde, het sociaal overleg iets is waarvan we weten dat het de bedoeling heeft om te responsabiliseren, om ervoor te zorgen dat iedereen zich betrokken voelt bij het bereiken van een goed resultaat, en dat we daarom dan ook maximaal moeten blijven responsabiliseren.

Ik geloof er dus niet in dat telkenmale bepaalde zaken worden opgelegd buiten het sociaal overleg. Dat kan misschien op korte termijn zeer aantrekkelijk klinken, maar in de feiten leidt het alleen tot een verdere vervaging van responsabilisering van degenen die in de praktijk verantwoordelijkheid ter zake zouden moeten opnemen.

Dat is een eerste reflectie.

Wat vind ik belangrijk? Welnu, ik wil overleggen met degenen die verantwoordelijk zijn voor het sociaal overleg om na te gaan hoe we kunnen komen tot – laat ik het zo noemen – een verfijning, een evaluatie, een verbetering van een verantwoordelijk en goed werkend sociaal overleg in onze overheidsbedrijven en ook in onze overheidsdiensten. Dat zullen wel twee aparte debatten worden, maar ook in de overheidsdiensten zullen we het daarover hebben. Daarmee doe ik helemaal geen uitspraak over het feit of nu het sociaal overleg al dan niet werkt, want ik vind niet dat ik de elementen daartoe heb. Wel vind ik dat wij moeten kunnen aantonen aan de burgers dat wij vanuit de overheid onze verantwoordelijkheid nemen om ervoor te zorgen dat mensen op de dienstverlening kunnen rekenen.

In het overleg zijn er twee spelers: de vakorganisaties en het management. Soms is er nog een derde speler, wanneer het om overheidsbedrijven gaat, namelijk de overheid. Het overleg zal dus niet alleen met de vakbonden plaatsvinden, maar met de vakbonden én het management. Waar namelijk de

verantwoordelijkheid ligt van een actie, daarover durf ik soms geen uitspraken te doen.

In het gesprek dat ik met de vakbonden en het management zal houden, zal ik geen enkel taboe hebben. De spelbrekers van het sociaal overleg mogen wat mij betreft ook besproken worden. Ik denk dat ik ter zake geen enkel taboe heb en dat zal voor mij deel uitmaken van een globaal pakket dat zal worden onderhandeld. Het zou goed zijn om een verantwoordelijk en goed werkend sociaal overleg te hebben in onze overheidsbedrijven en overheidsdiensten.

Wat betekent het als wij zeggen dat wij al het mogelijke willen doen om ervoor te zorgen dat mensen kunnen rekenen op die kwaliteitsvolle dienstverlening? Welke dienstverlening willen wij garanderen? Betekent dit bijvoorbeeld één trein per uur? Is dat wat wij willen als dienstverlening? Ik zou dat bij wijze van spreken niet graag verkopen en ik wil daarvoor ook geen verantwoordelijkheid opnemen omdat ik denk dat het ronduit onverantwoordelijk en onveilig zou zijn om naar zulke systemen te gaan.

Welke informatie willen wij leveren? Willen wij dat ze recht hebben op informatie? Willen wij dat ze recht hebben op alternatieven zodat hun mobiliteit wel kan worden gegarandeerd? Betekent die dienstverlening dat wij van mening zijn dat de mensen recht hebben op een compensatie? Dienstverlening verzekeren, heeft dus vele aspecten en kan op vele manieren worden ingevuld. Ik denk dat wij alle elementen goed onder de loep moeten nemen en niet te eenzijdig een aantal beslissingen moeten nemen die misschien onuitvoerbaar, onhaalbaar en zelfs onveilig zijn.

Dit is wat ik de komende weken wil doen. Hoe zal ik te werk gaan? Het eerste is natuurlijk een evaluatie van de bestaande regelingen. Laten wij duidelijk zijn. Ik heb hier de cijfers bij van de acties van de voorbije jaren. Als ik daaruit even mag citeren: er is in 2005 één nationale actie geweest, in 2006 geen en in 2007 één. Als men kijkt naar de lokale acties, dan waren dat er in 2005 twee, in 2006 elf en in 2007 negen. Ik denk dat wij moeten kijken waar de grootste problemen zitten. Wat zijn de evaluaties van de bestaande regelingen? Ik wil uiteraard bekijken hoe afspraken kunnen worden gemaakt over stakingsaanzeggingen, procedures, bemiddelingen en vooral ook bekijken wat wij moeten doen met wilde acties. De grootste problemen zijn er met onaangekondigde acties. Die zijn ook heel onaangenaam voor de mensen. In welke mate kunnen wij ter zake duidelijk afspraken maken, met meer pertinente procedures?

Ik wil uiteraard een evaluatie maken van de regelingen in het buitenland. Als er in het buitenland al een aantal beslissingen zijn genomen die werken, dan moeten wij deze elementen op tafel kunnen leggen. Ik zou uiteraard ook graag de aanbevelingen van de Internationale Arbeidsorganisatie mee in ogenschouw nemen want ik denk dat het geen enkele zin heeft regelingen uit te werken als andere instanties later andere richtlijnen uitwerken. Hetzelfde geldt trouwens voor het Europees Hof waar ter zake een aantal zaken hangende zijn. Ik denk dat al deze elementen mee in rekening moeten worden gebracht.

Het overleg over een goed werkend en verantwoordelijk sociaal overleg kan voor mij dus gaan over de spelregels van het sociaal overleg en zal gaan over de stakingsaanzeggingen, over de wilde stakingen, over schade, redelijke schade en dies meer. Dat zijn elementen die ik de komende dagen graag met de vakbonden en het management zal doornemen, vertrekkende van een evaluatie van de bestaande regelingen en dit respectievelijk voor de overheidsdiensten en de overheidsbedrijven.

02.05 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, ik heb gemerkt dat CD&V al een gewone motie heeft ingediend. Ik kan dus niet anders, om de mensen niet te affronteren, dan een motie van aanbeveling in te dienen. Dat is een kwestie van solidariteit met CD&V.

Mevrouw de minister, hartelijk dank voor uw antwoord. Ik ben het met u eens dat niemand vragende partij voor een staking is, zeker niet in Vlaanderen, en in dit geval zeker de reizigers niet. Die hebt u niet vernoemd, maar u zult er ook aan hebben gedacht. Dat is een eerste zaak.

Ik dank u ook omdat u zei over een sociaal overleg te willen praten en geen enkel taboe ter zake te zullen aanvaarden. Dit stel ik werkelijk op prijs. Het is niet eenvoudig om dat te zeggen, zeker niet met uw achtergrond, en dat bedoel ik niet als kritiek. Ik feliciteer u daarmee zelfs, alleen zal ik u af en toe aan die uitspraak herinneren. Dat zult u best begrijpen. Ik zal u dus af en toe vragen hoever het daarmee zit. Dat is de taak van de oppositie.

U vroeg wat een gegarandeerde minimale dienstverlening precies inhoudt en dat is inderdaad - op dat vlak heeft u opnieuw gelijk - misschien niet zo eenvoudig te formuleren. U vroeg of één trein per uur minimaal is?

Welnu, ik meen dat wij dat hier niet kunnen zeggen, niet de minister en niet de parlementsleden. Dit moet gebeuren in overleg tussen de sociale partners en dat zijn, wat mij betreft, alle sociale partners. Ik heb het dus over de vertegenwoordigers van alle werknemers.

Volgens mij moet het echter mogelijk zijn om te streven naar het volgende. Wanneer zich een staking voordoet, dan moeten de reizigers ten minste weten waar zij aan toe zijn. Ik kan als reiziger best begrijpen dat het spoorwegpersoneel in staking is. Dat zal iedereen van ons wel kunnen begrijpen. Als ik echter in een of ander station van dit land sta te wachten, zou ik wel willen weten wanneer ik op vervoer kan rekenen. Ik moet dus niet alleen het slachtoffer zijn van de staking door het feit dat ik veel tijd verlies, maar ik wil ook weten wanneer er zeker vervoer is. Ik denk dat dit iets is wat zou moeten kunnen worden geregeld. Dat dit vervoer niet zo comfortabel zal zijn als gewoonlijk – bij de NMBS is het trouwens vaak niet meer zo comfortabel, maar dat is een ander debat – en dat het vervoer meer tijd in beslag zal nemen, daar kan ik mee leven.

Mevrouw de minister, u zou eens moeten zien hoe het er in Brussel-Zuid aan toegaat op stakingsdagen.

Dan ziet men een massa mensen die met hun boekentas van het ene perron naar het andere lopen. Wat later moeten ze alweer elders gaan kijken en dan lopen ze terug door de grote hal in een andere richting. Dat is vreselijk om te zien. Dat zou men moeten kunnen vermijden.

Een laatste opmerking is de volgende. U zegt dat er nationale en lokale acties zijn. Dat is juist. Het is echter zo dat lokale acties bij de spoorwegen heel vaak nationale gevolgen hebben. Ik bedoel dat men een staking in Charleroi tot in Antwerpen voelt en dat men een staking in Luik tot in Oostende voelt. Dat geldt ook omgekeerd, het moet immers niet altijd het zuiden van het land zijn dat geviseerd wordt. Bij de spoorwegen zijn er misschien theoretisch lokale acties, maar in de praktijk zijn ze allemaal min of meer nationaal.

02.06 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, je veux remercier Mme la ministre pour sa réponse précise. Nous n'allons certes pas éterniser le débat en la matière, mais il était important qu'il figure à notre agenda. Précédemment, madame la ministre, j'ai siégé au sein d'un parlement régional. Lorsque j'y évoquais le système des TEC, le ministre Antoine me renvoyait systématiquement vers le fédéral, comme si la loi de 1948 était insuffisante. Or, nous sommes au fédéral et lui qui était favorable à cette mesure verra sans doute son parti, le cdH, soutenir cette conception d'un service minimal.

Mais vous avez raison, il faut pouvoir constater ce qui se pratique à l'extérieur. Vous avez demandé ce dialogue. La loi française - en effet, une cadence d'un train par heure est-elle un service minimal plus risqué que zéro train? – ne définit pas elle-même ce que ce dernier doit comprendre. La loi française renvoie, pour ce faire, vers le service de négociation sociale entre employeurs et employés. Cela mérite l'analyse évidemment, c'est une toute nouvelle législation et ce faisant, on répond à ce besoin de dialogue social ainsi qu'aux besoins de services auxquels les utilisateurs de la SNCB peuvent légitimement prétendre.

In fine, je m'adresserai davantage au président de notre commission. Vous me donnez réellement l'impression de vouloir vous pencher à fond sur ce dossier et je vous en félicite. Aussi, en notre qualité de parlementaires, pourrions-nous vous aider en la matière en procédant à une série d'auditions. Car c'est peut-être ici que les interlocuteurs peuvent venir nous dire ce qu'ils en pensent. Peut-être que notre commission, monsieur le président, s'enorgueillerait d'avoir des auditions les plus larges possibles sur le sujet, ce qui permettrait d'affiner la réflexion et de parvenir – c'est le rêve de chacun – à un consensus.

Je formule cette proposition. À vous de voir comment vous la gérerez. Je pense que ce serait une manière d'enrichir le débat et de ne pas en faire un contentieux, ce qui ne servirait à personne.

Moties **Motions**

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.
En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Jan Mortelmans en Francis Van den Eynde en mevrouw Barbara Pas en luidt als volgt:

“De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Francis Van den Eynde

en het antwoord van de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven, beveelt de regering aan

1. dringend bij de NMBS de nodige stappen te ondernemen om eindelijk in dit overheidsbedrijf syndicale democratie te bekomen. Dit wil zeggen ervoor te zorgen dat de niet erkende vakbonden, die nochtans kunnen aantonen dat zij door hun syndicale acties behoorlijk wat personeel achter zich hebben staan, bij sociale besprekingen worden betrokken;
2. ervoor te zorgen dat er een einde komt aan het feitelijke monopolie van een aantal kleurvakbonden bij de spoorwegen;
3. met het oog op de verdediging van de belangen van de reizigers van de NMBS, ook ten tijde van stakingen een minimale dienstverlening te bekomen."

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Jan Mortelmans et Francis Van den Eynde et Mme Barbara Pas et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Francis Van den Eynde
et la réponse de la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques,
recommande au gouvernement

1. de prendre à la SNCB les mesures urgentes nécessaires pour enfin instaurer la démocratie syndicale au sein de cette entreprise publique, c'est-à-dire faire en sorte que les syndicats non reconnus, qui sont cependant en mesure de démontrer que, par le biais de leurs actions syndicales, ils bénéficient du soutien d'une large part des membres du personnel, puissent participer aux négociations sociales;
2. de mettre fin au monopole de fait que détient un certain nombre de syndicats affichant une appartenance politique à la SNCB;
3. d'obtenir en vue de la protection des intérêts des voyageurs de la SNCB qu'un service minimum soit organisé en cas de grève."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Jef Van den Bergh, Jean-Luc Crucke en Guido De Padt.

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Jef Van den Bergh, Jean-Luc Crucke et Guido De Padt.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.
Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

Le **président**: Si Mme la ministre n'y voit pas d'inconvénient, je pense qu'il serait utile d'organiser des auditions pour une de nos prochaines réunions. Y a-t-il une majorité de membres qui souhaitent que l'on organise des auditions. Dans l'affirmative, il va de soi que le secrétariat vous contactera les uns et les autres afin que vous proposiez des personnes à auditionner.

Tous les groupes seront consultés. Ce sont des auditions sur le service de base. Êtes-vous d'accord d'organiser des auditions sur ce sujet? (*Assentiment*) Nous organiserons des auditions lors d'une prochaine séance sur le service public minimum.

J'invite maintenant M. Van den Bergh à me remplacer. Un certain nombre de questions orales sont transformées en questions écrites. Raisonnablement, nous pouvons aller cette fois jusqu'au point 21. Les points suivants seront reportés à la prochaine séance. Je l'annonce pour ne pas bloquer inutilement mes collègues en ces lieux.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.
Président: Jef Van den Bergh.

03 Questions jointes de

- M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la diminution de l'offre de la SNCB" (n° 1003)

- M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'offre ferroviaire supplémentaire depuis le 9 décembre 2007" (n° 1009)

03 Samengevoegde vragen van

- de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de vermindering van het aanbod van de NMBS" (nr. 1003)

- de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het

bijkomend treinaanbod sinds 9 december 2007" (nr. 1009)

03.01 François Bellot (MR): Monsieur le président, madame la ministre, il y a quelques semaines, la presse a fait état des déclarations de l'administrateur délégué de la SNCB qui envisageait la suppression de trains aux heures creuses. Je cite: "Pour réaliser le taux de croissance qu'on nous demande, c'est-à-dire 25% de voyageurs en plus entre 2006 et 2012, il faut abandonner certaines choses. Par ailleurs, la question est de savoir aujourd'hui si on doit continuer à faire rouler des trains quasiment vides en heures creuses, alors que cela coûte près de 500 euros par jour et par voyageur, soit la consommation énergétique d'une voiture pendant deux mois."

Alors que tout le monde est d'accord pour accroître la part des transports en commun afin de limiter la production de gaz à effet de serre et de fluidifier la circulation sur nos routes, la SNCB semble vouloir faire le contraire.

Madame la ministre, pouvez-vous nous informer plus en détail en ce qui concerne l'éventualité d'une telle réduction de l'offre de la SNCB pendant les heures creuses. Au cas où cette réduction serait envisagée, pouvez-vous nous donner les détails ou la stratégie suivie pour y arriver, à savoir le timing, l'ampleur, les lignes concernées ainsi que les justifications éventuelles. Cette problématique ne cache pas uniquement les aspects économiques mais aussi les aspects environnementaux.

J'en viens à ma seconde question. Madame la ministre, pourriez-vous me faire connaître la répartition en nombre de kilomètres parcourus des trains en Flandre et en Wallonie? L'offre des trains a augmenté de 1,9 million de kilomètres depuis le 9 décembre dernier. Comment se répartissent ces kilomètres supplémentaires entre la Flandre et la Wallonie?

03.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, monsieur Bellot, il est vrai que la SNCB examine actuellement quels sont les trains et les relations les moins occupés du service intérieur au niveau du rendement écologique, financier et sociétal.

Aucune décision n'a encore été prise quant aux modalités d'application. En tout état de cause, l'ampleur de cette réduction éventuelle sera minimale par rapport à l'offre globale de la SNCB. Par ailleurs, des solutions de transport alternatif seront étudiées pour la clientèle. Les critères dont il sera tenu compte pour procéder au choix seront, comme indiqué ci-avant, économiques, sociétaux et écologiques. Il s'agira également de pouvoir définir une alternative.

Par ailleurs, le coût par voyageur d'un train sous-occupé est très élevé. Il est dès lors préférable d'affecter les moyens de production à des relations à plus grand potentiel. En outre, le bilan écologique d'un train fortement sous-occupé n'est pas positif.

Les différents critères existants seront examinés de façon globale. Toutefois, s'il s'avère que le bilan n'est pas positif au niveau écologique et économique, nous verrons s'il existe des alternatives et si une décision doit être prise à ce niveau. À l'heure actuelle, aucune décision n'a encore été prise.

En réponse à votre deuxième question, depuis le 9 décembre dernier, la production de trainkilomètre pour une journée classique de semaine s'établit comme suit:

- en Wallonie: 37,7%, soit 90.358 trainkm;
- en Flandre: 54,6%, soit 130.903 trainkm;
- à Bruxelles: 7,7%, soit 18.499 trainkm.

Par rapport à la période précédente, l'augmentation est de l'ordre de 1,2 million de trainkm sur une année et non pas de 1,9 million comme indiqué dans la question.

Ce total de 1,2 million de trainkm se répartit comme suit:

- en Flandre, 936.292 trainkm;
- en Wallonie, 276.200 trainkm, soit 23% du total.

03.03 François Bellot (MR): En ce qui concerne ma première question, je peux m'imaginer que si la SNCB devait diminuer l'offre de trains dans le cadre bien défini dont vous avez parlé et que s'il y avait transfert sur d'autres modes de transport, le bus par exemple, la SNCB susciterait ou financerait la mise en œuvre.

03.04 Inge Vervotte, ministre: Ce n'est pas le but, mais je ne peux pas vous répondre là-dessus maintenant. Actuellement, nous examinons l'efficacité dans les domaines écologique, financier et social et nous étudions les alternatives possibles. Aucune décision n'a encore été prise à ce niveau et il n'y a pas eu de discussion à propos du financement. Mais si cela devait se produire, ce ne sera pas de la responsabilité de la SNCB.

03.05 François Bellot (MR): Je vous remercie.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

03.06 François Bellot (MR): Je propose de transformer ma question n° 1004 en question écrite, monsieur le président.

04 Question de M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la mise en veilleuse de nouveaux tronçons de ligne TGV en Belgique" (n° 1005)

04 Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het getalm met de inbedrijfstelling van nieuwe TGV-baanvakken in België" (nr. 1005)

04.01 François Bellot (MR): Monsieur le président, madame la ministre, cette question a déjà été abordée lors d'une précédente réunion. Elle est plus longue que les autres, mais elle mérite qu'on s'y attarde.

L'Europe exige l'interopérabilité des trafics et des véhicules qui circulent et souhaite, à un terme le plus rapproché possible, généraliser un seul système d'exploitation, à savoir l'ETCS.

Deux sections de ligne à grande vitesse TGV sont aujourd'hui terminées, mais ne sont pas utilisées à leur pleine capacité, voire pas du tout, pour des raisons qui, socio-économiquement, sont inacceptables, découlant des choix du type de signalisation.

Le fait invoqué est l'application de la directive européenne 96/48 transposée en Belgique via la loi belge du 8 avril 2000.

Sur cette base, la SNCB a prévu, pour les deux tronçons Liège – frontière allemande et Anvers – frontière néerlandaise, d'installer immédiatement le système unique européen ETCS. Or ce système a pris un retard important de mise au point si bien qu'aujourd'hui, nous nous trouvons avec des investissements colossaux en infrastructure et matériel ne permettant pas d'être pleinement utilisés, voire pas du tout utilisés, puisque la signalisation n'a pas été installée.

Confrontée aux mêmes défis, la France a fait le choix d'installer un équipement de bord bi-mode, intitulé TVM ETCS simplifié et qui pourra basculer ultérieurement quand les équipements au sol ETCS auront été validés. D'ailleurs, l'Europe n'interdit pas de passer par cette phase intermédiaire; elle l'a même soutenue puisqu'elle a cofinancé le double système de signalisation sur la ligne TGV Est, Paris-Strasbourg.

Par contre, en Belgique, la SNCB a rejeté son propre système national TDL, bien qu'il figurât en toutes lettres dans l'annexe du document européen sur l'interopérabilité. La Belgique n'avait pas jugé bon à l'époque de s'inscrire dans cette logique, considérant qu'elle pourrait disposer de la technologie ETCS qui, aujourd'hui, tarde à être validée et empêche donc les lignes TGV belges d'entrer en service. La conséquence est que, sur des lignes telles que Bruxelles-Louvain, la vitesse de croisière est de 160 km/h alors qu'elle pourrait être portée à 200, voire 220 km/h.

Une solution existe, par exemple, pour utiliser la section Liège-Hergenrath. Elle consisterait à constituer un canton sur la section, c'est-à-dire de permettre de circuler sur la voie, certes à vitesse réduite, mais à utiliser une voie qui, pour l'instant, ne laisse passer que quelques trains permettant d'assurer le contrôle de la ligne et de valider la continuation de son niveau de service, sans plus.

J'en viens à mes questions.

Madame la ministre pourrait-elle m'éclairer sur la programmation de l'ouverture des lignes en fonction de l'installation du système ETCS dont on sait combien il tarde à venir?

Pouvez-vous m'indiquer pourquoi le protocole d'accord fixant la procédure technique entre la SNCB, la NS et la DB n'a pas été mis à exécution pour permettre le passage des systèmes de signalisation en vigueur dans les trois pays en toute sécurité et sans rupture sur les lignes à grande vitesse?

Ensuite, il semblerait que les lignes concernées aient été équipées du seul système ETCS sur le sol, mais que les véhicules circulant aujourd'hui de Paris à Bruxelles vers les Pays-Bas et vers l'Allemagne ne soient équipés que de l'ATVM-430, du KVB de la dernière génération. Est-ce exact? Si c'est le cas, le matériel roulant devra lui aussi faire l'objet de refontes importantes sur le plan technique.

Enfin, les rames équipées de nouvelles générations du matériel de correspondance ETCS ont-elles déjà été commandées? Et quand pourront-elles circuler sur l'ensemble du tracé PBKAL?

Je vous remercie, madame la ministre.

04.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, monsieur Bellot, j'espère que mes explications seront suffisamment claires, car elles sont quelque peu techniques.

Pour la ligne à grande vitesse, la L4, vers les Pays-Bas, les ETCS version 2.2.2 sont installés depuis l'été 2006. Plusieurs types de matériels ferroviaires y ont été testés. Il s'est trouvé qu'à la suite de spécifications imprécises dans les normes STI, plusieurs interprétations ont été émises par les différents fabricants. L'Europe a dès lors rédigé une spécification adaptée: la version 2.3.0.

Depuis le mois de septembre 2006, l'équipement ETCS est adapté à la nouvelle version 2.3.0. Plusieurs essais ont, entre-temps, été effectués avec l'équipement de bord ETCS en provenance de plusieurs fabricants: Alstom, Siemens, etc.

En collaboration avec les Pays-Bas, il est à présent procédé à des essais transfrontaliers, en vue de mettre à disposition la totalité de la ligne reliant Anvers et Amsterdam pour le début du mois d'avril 2008.

En ce qui concerne la ligne à grande vitesse L3, en direction de l'Allemagne, les travaux préparatoires sont en train d'être exécutés en vue d'installer l'équipement ETCS dès que les essais vers les Pays-Bas seront terminés. Cette ligne pourrait donc être testable à partir de l'été 2008 et devenir opérationnelle dès novembre 2008 pour le trafic ferroviaire au moyen de la norme ETCS.

Les Pays-Bas et la Belgique ont opté pour ce système, car les Pays-Bas ne possédaient pas de dispositif prévu pour circuler à 300 km/h.

L'ETCS est le système qui a été choisi pour faire office de standard dans toute l'Europe. L'ETCS est disponible chez plusieurs fabricants. L'ETCS sera également installé sur les lignes conventionnelles en Belgique et aux Pays-Bas.

Lors du choix à opérer, il avait déjà été décidé que le Thalys et l'ICE 3 seraient équipés de l'ETCS également dans le cadre du TGV Est. La Belgique a, par conséquent, fait le même choix pour la ligne 3. En Allemagne, l'EBA a également décidé que la ligne entre la frontière belge et Aachen devait être équipée de l'ETCS.

À l'heure actuelle, le Thalys vers Amsterdam (EBA) est uniquement doté de la TVM et d'un équipement TBL2 certifié illimité. Le Thalys vers Cologne (PBKA) est équipé de la TVM et du système TBL2, tandis que l'ICE 3 est équipé du système TBL2 et de la LZB.

L'installation de l'ETCS sur le Thalys est en cours et plusieurs essais ont déjà été effectués sur la ligne 4 avec un prototype. Pour le PBA et le PBKA, la SNCF a commandé l'équipement ETCS auprès de la firme Ansaldo STS. La SNCB a commandé le STM TBL à Alstom Charleroi. La SNCF réalise l'intégration du système ETCS avec le STM sur les rames Thalys PBA et PBKA en commençant par le parc PBA. Ces rames seront toutes équipées de l'ETCS et du STM pour août 2009. L'exploitation sur la ligne 4 est prévue à partir d'octobre 2008 et l'exploitation sur la ligne 3, rame PBKA, est quant à elle prévue à partir de juillet 2009. J'espère ainsi avoir répondu à votre question.

04.03 François Bellot (MR): Madame la ministre, j'ai suivi le fil de votre exposé. J'ai bien compris mais cela doit être très difficile à traduire. Je trouve néanmoins un peu dommage, alors que les infrastructures sont

terminées, qu'on ait pris un peu de retard. C'est sans doute lié à des protocoles d'accord de l'Europe et à des retards techniques. Cela signifie que, pendant quelques mois, l'investissement va générer des intérêts intercalaires sans qu'il n'y ait de rentrées financières. Je suppose que ce sont les sociétés de TGV qui devront couvrir et supporter ces charges et ces intérêts intercalaires.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le matériel roulant sur les lignes 161-162 Bruxelles-Luxembourg" (n° 1006)

05 Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het rollend materieel op de lijnen 161-162 Brussel-Luxemburg" (nr. 1006)

05.01 **François Bellot** (MR): Madame la ministre, dans le plan d'investissements actuellement mis en œuvre par la SNCB, les lignes 161 et 162 font l'objet de gros investissements, les derniers sur ces lignes ayant eu lieu en 1956 lors de la préparation de l'exposition universelle. Suite à l'abandon temporaire ou définitif – je ne me prononcerai pas sur ce sujet – du projet EuroCapRail permettant de liaisonner Bruxelles, Luxembourg, Strasbourg et Bâle en un temps réduit, particulièrement sur le territoire belge, des travaux d'adaptation des voies sur les lignes 161 et 162 sont programmés et entamés à certains endroits.

Première observation: au moment d'opérer ces choix, ne serait-il pas indiqué d'opter pour un équipement de signalisation au sol et des équipements qui y sont liés permettant le passage à l'avenir de trains pendulaires sans compromettre entre-temps le passage des convois IC-IR et autres plus classiques? En effet, le train pendulaire permettrait de gagner au moins 20 minutes sur la ligne entre Bruxelles et Luxembourg en plus des 17 minutes que les investissements programmés sur les voies vont permettre de gagner.

Deuxièmement, la SNCB envisage-t-elle l'acquisition de matériel pendulaire permettant de fonctionner sur la ligne Bruxelles–Luxembourg–Strasbourg–Bâle sous tension 3.000 volts, 15.000 volts et 25.000 volts? Cette opportunité existe aujourd'hui car il n'est pas possible de commander de tels convois par petites séries mais nous avons appris que la Suisse vient de passer une commande relativement importante de tels trains, si bien qu'une extension du marché pourrait être envisagée par la SNCB pour la ligne entre Bruxelles et Bâle. Mme la ministre pourrait-elle nous faire connaître son avis sur la signalisation au sol comme sur le matériel roulant de type pendulaire?

05.02 **Inge Vervotte**, ministre: La signalisation des lignes 161 et 162 a été entièrement modernisée avec un système informatisé de signalisation extrêmement performant. Si, dans le futur, on décidait de mettre en œuvre du matériel roulant pendulaire sur cette ligne, le système EBP-PLB peut très simplement être équipé avec l'appareillage complémentaire nécessaire pour ce type de trains. Le choix qui a été opéré en faveur de ce système de signalisation est donc compatible avec le matériel pendulaire.

Il convient toutefois de signaler que la mise en œuvre de matériel pendulaire nécessite l'adaptation de l'entrevoie et donc de la signalisation et des lignes caténaires, le renforcement de la voie, l'élargissement du gabarit des tunnels et l'adaptation des passages à niveau.

Enfin, l'accroissement de la vitesse dans les courbes induit une augmentation corrélative des coûts de maintenance de la voie, les efforts transversaux sur celle-ci étant significativement augmentés.

L'acquisition du matériel pendulaire n'a pas encore été envisagée à ce jour. La SNCB continue toutefois à examiner différentes possibilités pour améliorer les performances de l'axe, mais celle-ci est tributaire de l'infrastructure, des accords entre l'État luxembourgeois et la SNCF pour la mise en service d'une relation directe TGV Luxembourg-Strasbourg, de la capacité de la ligne classique en France, très chargée en marchandises et qui doit subir de nombreux travaux, de la stratégie de la SNCF et de la volonté des régions qui exploitent le TER.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'utilisation de trains couplés sur la ligne 162-161" (n° 1007)

06 Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven

over "het inzetten van gekoppelde treinstellen op lijn 162-161" (nr. 1007)

06.01 François Bellot (MR): Monsieur le président, madame la ministre, sur un certain nombre de lignes, le système du couplage pour permettre le cabotage semble être une solution intéressante. Ainsi, pourquoi ne pas utiliser ce système sur la ligne 162 – 161?

Je vous donne un exemple. Des convois pourraient quitter Bruxelles en direction de Namur, en ne s'arrêtant à aucune gare. À Namur, la première partie du train continuerait en IC-IR et la seconde partie en omnibus vers Jemelle, Libramont ou Ciney.

Il semble en effet que des trains à double étage fassent le convoi complet de Bruxelles jusqu'à Arlon alors qu'une partie du convoi suffirait jusque Ciney, voire Jemelle, et que la seconde partie pourrait poursuivre sa route jusqu'à Arlon. Le lendemain matin, le regroupement se ferait dans la gare de séparation et s'enrichirait progressivement des voyageurs qui, à l'approche de Bruxelles, entrent dans les trains de plus en plus nombreux.

La SNCB compte-t-elle mettre en œuvre ce système de cabotage de manière plus intense?

06.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, l'idée d'accoupler et de découpler les trains présente des avantages certains pour la clientèle: confort pour la clientèle qui reste dans le même train et pas de risque lié à une correspondance. Cette solution a d'ailleurs été appliquée dans le passé sur l'axe Bruxelles-Namur-Luxembourg mais elle n'est plus applicable actuellement.

Deux convois circulent toutes les heures entre Bruxelles et Namur, à savoir l'ICG Bruxelles-Luxembourg et l'ICM Bruxelles-Namur-Liers-Dinant. Ces convois nécessitent, en heure de pointe, des compositions maximales pour absorber le flux important de clientèle. Dans le cas de l'ICG, il s'agit de voitures M6 à deux niveaux. Dans la configuration actuelle de l'ICG (une seule locomotive), les trains ne peuvent être scindés ou accouplés à Namur. La scission ou l'accouplement des trains à Namur nécessiterait la présence de deux locomotives, comme c'est le cas dans le convoi ICE Tongeren-Knokke-Blankenberge. En outre, l'utilisation des voitures M6 n'est pas recommandée pour les trains L vu l'allongement des temps de parcours.

La SNCB ne perd cependant pas cette idée de vue dans le cas d'une révision profonde de l'offre permettant d'assurer la liaison Bruxelles-Luxembourg avec un type de matériel plus adapté à une liaison scindée en IC et L.

06.03 François Bellot (MR): Madame la ministre, je vous remercie. Je pense effectivement que c'est une des solutions pour accroître l'offre sans trop devoir investir dans du matériel. Il faudrait trouver les matériels adaptés qui peuvent être compatibles avec une partie du convoi en M6 et une autre partie plus légère et moins coûteuse, qui pourrait, sur les sections où le train circule en régime L, être mieux adaptée à ce régime que la voiture M6.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Questions jointes de

- **M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le matériel roulant qui sera utilisé sur les lignes RER" (n° 1011)**

- **M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la mise en place du matériel roulant sur les lignes RER" (n° 1012)**

07 Samengevoegde vragen van

- **de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het rollend materieel dat op de GEN-lijnen zal worden ingezet" (nr. 1011)**

- **de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de inbedrijfstelling van het rollend materieel op de GEN-lijnen" (nr. 1012)**

07.01 François Bellot (MR): Madame la ministre, à propos du RER, pouvez-vous préciser si le matériel roulant utilisé sur les lignes RER sera de type classique ou sera du matériel plus léger permettant des accélérations plus importantes et des distances de freinage plus courtes, de sorte de gagner du temps dans les manœuvres de démarrage, de décélération et d'arrêt?

La question suivante a trait au même point. Dans le cadre de la mise en place du matériel RER, la SNCB envisage-t-elle ou non la présence d'un accompagnateur? Si oui, la procédure IOT sera-t-elle d'application dans les procédures de départ des trains ou y a-t-il d'autres dispositions envisagées, puisque la procédure IOT fait perdre au minimum 1,5 minute par départ?

07.02 Inge Vervotte, ministre: Le cahier des charges relatif à l'acquisition des rames RER a été rédigé sur base de spécifications techniques définies dans la note approuvée par le Conseil des ministres du 14 décembre 2006. Ces spécifications précisent un certain nombre de caractéristiques techniques en termes de nombre de places, de longueur, d'accessibilité, de vitesse et d'accélération, qui tiennent compte du type d'exploitation prévue. Il s'agit de matériel adapté mais suffisamment standardisé. Les détails techniques sont repris dans la décision du Conseil des ministres, que j'ai chez moi et que je peux mettre dans le rapport.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Questions jointes de

- **M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la répartition des investissements de la SNCB entre la Flandre et la Wallonie" (n° 1013)**

- **M. Maxime Prévot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la clé de répartition des investissements de la SNCB pour l'année 2008" (n° 1213)**

08 Samengevoegde vragen van

- **de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verdeling van de NMBS-investeringen over Vlaanderen en Wallonië" (nr. 1013)**

- **de heer Maxime Prévot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verdeelsleutel voor de NMBS-investeringen in 2008" (nr. 1213)**

08.01 François Bellot (MR): Madame la ministre, pourriez-vous préciser, à 0,5% près, quels ont été les taux de répartition des investissements SNCB entre la Flandre et la Wallonie en 2004, 2005 et 2006?

Pourriez-vous remettre les tableaux d'investissements portés en compte, tels que déterminés par la SNCB dans la clé 40/60?

08.02 Maxime Prévot (cdH): Monsieur le président, avant de compléter la question, je voudrais revenir sur l'ordre des travaux.

Étant donné que je fais malheureusement partie du lot des questions "post 22", que je n'aurai pas le loisir de pouvoir être présent à la prochaine réunion en raison d'un déplacement à l'étranger et que M. Bellot a eu l'extrême gentillesse de transférer quelques-unes de ses questions orales en questions écrites, accepteriez-vous, dans votre grande bonté, que ma question soit considérée comme la question 21bis et qu'elle soit posée aujourd'hui avant de clôturer la séance?

Je soumets cette demande à votre réflexion. En attendant, je vais poser ma question jointe n° 1213.

Madame la ministre, des informations parues dans la presse récemment laissaient entendre que les investissements pour l'année 2008 de la Holding, d'une part, et d'Infrabel, d'autre part, qui s'élèvent à un montant d'un peu plus de 805 millions d'euros, ne respecteront pas la clé de répartition 60/40 entre la Flandre et la Wallonie.

L'analyse des chiffres montre que l'investissement lié à l'extension de capacité est plus important en Flandre (près de 67% du total pour 33% à peine en Wallonie). D'après ces informations, cette situation aurait même suscité une question du commissaire du gouvernement.

Cette situation est d'autant plus regrettable que dans le Sud du pays, on souffre déjà d'un déficit inquiétant d'investissements dans l'infrastructure ferroviaire alors que les projets d'extension ne manquent pas.

Dès lors, mes questions sont simples.

Les informations que je rapporte ici sur la base de la presse sont-elles exactes? Dans l'affirmative, que comptez-vous faire pour corriger cette situation dès cette année afin de respecter la clé de répartition? À défaut, un rattrapage est-il prévu dans les années à venir? Quelles mesures comptez-vous prendre dans le

cadre du futur contrat de gestion afin de veiller à faire respecter la clé de répartition entre les Régions par le groupe SNCB?

08.03 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, monsieur Bellot, pour 2004, il est question de 198,5 pour la Wallonie et de 298 pour la Flandre. La clé de répartition régionale est donc respectée.

Dans un souci pratique, je vous remettrai un exemplaire de ma réponse. Toutefois, je peux d'ores et déjà vous dire que pour 2005, pour la Wallonie, il s'agit de 204,1 et pour la Flandre de 306,1. La clé de répartition 60/40 est également respectée.

Pour 2006, pour la Wallonie, il s'agit de 249,1 et pour la Flandre de 374,4, ce qui correspond encore une fois à la clé de répartition régionale.

Vous savez que la clé de répartition est prévue dans la loi du 22 mars 2002. Cette disposition constitue un élément de droit qui doit être scrupuleusement respecté par le groupe SNCB pour les plans d'investissements consolidés des trois sociétés.

En outre, le budget d'investissement 2008 du groupe SNCB respecte la clé de répartition régionale 60/40 entre la Flandre et la Wallonie.

Je dispose ici d'un tableau mais, afin de faciliter les choses, je préfère le joindre au rapport plutôt que de citer tous les chiffres.

08.04 François Bellot (MR): Madame la ministre, je dois donc déduire de votre réponse que les informations relayées par la presse étaient erronées et que, pour l'année 2008, la clé 60/40 sera scrupuleusement respectée en termes d'investissements. Voilà une réponse qui me réjouit!

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

Le **président**: Je donne la parole à M. Prévot pour poser sa question.

08.05 Maxime Prévot (cdH): Oui, monsieur le président, mais je veux bien la poser en fin de tour afin de permettre aux travaux de se poursuivre dans l'ordre. Je demande seulement de me laisser l'occasion de poser ma question aujourd'hui, car la semaine prochaine, je serai à l'étranger.

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen van de heer Deseyn, nrs. 1014 en 1103, worden omgezet in schriftelijke vragen.

09 Samengevoegde interpellatie en vragen van

- de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de nieuwe beheerscontracten van de NMBS-groep" (nr. 1015)
- de heer Jan Mortelmans tot de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de beheersovereenkomsten van NMBS Holding, Infrabel en NMBS" (nr. 6)
- de heer Maxime Prévot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de vertragingen van de treinen, het treinaanbod in de landelijke gebieden en de manier waarop de NMBS in haar toekomstige beheersovereenkomst tegemoet zal komen aan deze pijnpunten" (nr. 1182)

09 Interpellation et questions jointes de

- M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "les nouveaux contrats de gestion du groupe SNCB" (n° 1015)
- M. Jan Mortelmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les contrats de gestion de SNCB Holding, Infrabel et SNCB" (n° 6)
- M. Maxime Prévot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les retards des trains, la desserte des zones rurales et la réponse à ces enjeux dans le futur contrat de gestion de la SNCB" (n° 1182)

De vraag van de heer De Padt is omgezet in een schriftelijke vraag.

09.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, de beheerscontracten zouden op 31 december aflopen, maar werden van rechtswege verlengd tot op het

ogenblik dat de nieuwe contracten in werking zijn getreden. Volgens de verklaring van de interim-regering zullen er nieuwe beheersovereenkomsten worden onderhandeld met de NMBS.

Mevrouw de minister, vorige week zei u in antwoord op een mondelinge vraag van collega Dedecker dat u inzake prijsstijgingen geen contractbreuk kunt plegen, omdat u gebonden bent aan een beheersovereenkomst met de NMBS. Dat klopt, maar we zijn nu op het punt gekomen dat die beheersovereenkomsten opnieuw kunnen onderhandeld worden. Eigenlijk moest het al gebeurd zijn, maar de paarse regering heeft het dossier voor zich uitgeschoven, zodat dat nu blijkbaar de belangrijkste taak wordt gedurende uw – vooralsnog – drie maanden ministerschap.

Ik zou hieromtrent dus graag uw visie kennen. Wij hebben daarover daarstraks al kunnen spreken, maar ik zou toch nog graag kort uw visie kennen omtrent de krachtlijnen van de nieuwe beheersovereenkomst. Ik stel ook vast dat CD&V, zolang ze in Kamer en Senaat in de oppositie zat – maar ook in het Vlaamse Parlement – altijd ferme taal heeft gesproken over een belangrijk punt in dat beheerscontract en in het samenwerkingsakkoord, dat in de wet staat en waarover zonet een vraag is gesteld. Het gaat namelijk over de 60/40-verdeling, waarover ook in het beheerscontract wordt gesproken en dat inderdaad gebaseerd is op de wet van 2002, als ik mij niet vergis.

U weet goed genoeg dat de 60/40-verdeling voor Vlaanderen bijzonder nadelig is. CD&V en uiteraard ook de N-VA hebben zich daarover in het verleden altijd ferm uitgesproken, opdat die verdeelsleutel zou geobjectiveerd worden.

Laat ik eerst en vooral duidelijk zijn: wat mij betreft, moet het volledige mobiliteitsbeleid worden gesplitst – dat zal u niet verbazen – in afwachting van de onafhankelijke Vlaamse staat, die we hopelijk dit jaar nog mogen meemaken. Dat is volgens mij de enige manier om zelf beslissingen te kunnen nemen en ons lot in eigen handen te kunnen nemen.

Dat gezegd zijnde, zou ik natuurlijk ook graag van u vernemen wat u denkt over de structuur. Daarover hebben we het al gehad. U moet daarop dus niet meer antwoorden. We hebben het ook over de coördinatie en de samenwerking gehad, waardoor de stiptheid van de treinen zwaar achteruit is gegaan. Ook met betrekking tot de administratieve vereenvoudiging, het compensatiesysteem en de tariefformules, hebt u al deels geantwoord op een aantal vragen die ik daarover daarstraks heb gesteld.

Mevrouw de minister, de NMBS staat voor een grote uitdaging. Het is dus belangrijk dat we de visie kennen van de bevoegde minister.

Ik zou ten slotte graag van u vernemen binnen welke tijdspanne u die onderhandelingen wenst af te ronden.

09.02 **Maxime Prévot** (cdH): Monsieur le président, je vais me concentrer sur ma question, bien que j'aie envie de réagir à d'autres propos. Madame la ministre, le 9 décembre dernier, la SNCB introduisait de nouveaux horaires. Force fut de constater que, loin d'apporter le confort de ponctualité aux usagers, ils se sont révélés source de retards et de désagréments nombreux au point d'amener la société à les revoir moins d'un mois après leur entrée en vigueur. Lors des premières interventions, vous avez eu l'occasion d'entendre quelques considérations à cet égard et je ne serai donc pas plus long.

De manière plus interpellante encore, il apparaît que la légitimité des explications fournies aux usagers pose quand même question. Il semble en effet, au travers de nombreux témoignages relayés récemment par voie de presse, que les retards imputés à des raisons techniques sont en réalité la conséquence de problèmes que certains pourraient qualifier un peu vite de dysfonctionnements au sein de l'entreprise. On cite ainsi le manque chronique de personnel, le comportement de certains, comme le cas d'un conducteur de train qui abandonne son poste à 20 km de sa destination en raison de la fin de son service, ou encore l'annulation de trains afin d'éviter que le retard déjà accumulé ne s'aggrave davantage.

Ces comportements et pratiques témoignent pour le moins d'un profond malaise au sein de la société. Le personnel lui-même se sent abandonné et victime de l'agressivité croissante de certains voyageurs ou groupes de voyageurs. Sur certaines lignes, notamment dans le triangle Tubize, Soignies, Braine-le-Comte ou encore en Basse-Sambre, les accompagnateurs se trouvent totalement démunis devant les actes de vandalisme, voire de violence gratuite, et se sentent privés de tout soutien de la part de leur direction.

Madame la ministre, vous avez pointé la négociation du nouveau contrat de gestion de la SNCB parmi vos

priorités; cette annonce a même fait la une d'un quotidien francophone, si je ne m'abuse. Au vu des éléments précités, on constate que ce dossier comporte de nombreux aspects qui ne se limitent pas uniquement à la simple ponctualité des trains. Il n'en constitue pas moins une question majeure pour nombre de nos concitoyens. De plus, à un moment où la mobilité constitue un enjeu majeur de développement durable, il est important de proposer une alternative crédible au déplacement automobile.

À cet égard, il m'apparaît que le nouveau contrat de gestion de la SNCB constitue une opportunité importante pour définir de nouveaux axes en matière de politique de desserte des zones rurales dans notre pays – ne les oublions pas – qui sont confrontées, ces dernières années, à une offre décroissante de services et à une fermeture trop régulière de petites gares de proximité, favorisant précisément l'usage des transports publics à partir d'endroits qui imposent, en raison de leur situation géographique, de plus longs déplacements vers les pôles urbains. Une évaluation des opportunités de réouverture de certaines petites gares était d'ailleurs explicitement prévue dans les accords de feu l'orange bleue sur le volet mobilité.

Aussi, mes questions sont les suivantes. Madame la ministre, dans le cadre de la négociation du nouveau contrat de gestion de la SNCB, de quelle manière vous paraît-il devoir introduire la notion de service minimum? Comme cela a déjà été évoqué tout à l'heure, je vous ferai grâce d'une réponse sur ce point.

Quelles sont les mesures envisagées afin d'améliorer le climat social au sein de l'entreprise? Pouvez-vous me dire quelle place les associations de navetteurs auront dans le processus de négociation? Même si là aussi, vous avez un peu découvert la couronne tout à l'heure. Une meilleure concertation avec les services de transport en commun régionaux, notamment au moment de l'élaboration des nouveaux horaires, ne devrait-elle pas être organisée? Et quelles mesures envisagez-vous d'imposer à la SNCB pour que les retards diminuent drastiquement? Pouvez-vous nous informer sur les mesures que le gouvernement entend, de manière collégiale, mettre en œuvre afin de renforcer la sécurité dans les lignes et dans les gares puisque ce n'est pas de votre seule compétence. Et enfin, et ce n'est pas la moindre de mes questions, quelle politique entendez-vous mener et impulser comme ligne directrice à la SNCB pour que les zones rurales ne soient pas oubliées, qu'elles ne fassent pas à nouveau les frais de la politique du groupe, et que l'offre de service y entame une courbe inverse, c'est-à-dire davantage de services plutôt que la fermeture régulière de ceux-ci.

09.03 **Minister Inge Vervotte:** Mijnheer de voorzitter, ik zal heel kort antwoorden op de vragen die werden gesteld, omdat wij al deels op de materie zijn ingegaan. Ik wil de kwestie ter zake samenvatten.

Het is duidelijk dat de beheersovereenkomst tijdens de komende periode, hoelang ze ook nog mag resten, voor mij een prioriteit zal zijn. Ik ben vandaag natuurlijk volop bezig om de strategische lijnen voor mijzelf uit te zetten.

Wat ik belangrijk vind, is dat de strategische lijnen via een brede feedback van alle stakeholders kunnen gaan. Uiteraard hebben wij overleg met, enerzijds, de FOD Mobiliteit, waarmee er, omdat wij een belangrijke verantwoordelijkheid in de mobiliteitsproblematiek dienen op te nemen, een goed overleg moet zijn. Ook is er de ecologische verantwoordelijkheid die wij omtrent voornoemde problematiek dienen te nemen, wat ook wel enig overleg vergt. Bovendien zijn er natuurlijk de stakeholders zelf: de gebruikers, de gebruikersverenigingen, het management uiteraard, maar ook het personeel. Zij zijn immers allen stakeholders in deze materie.

Wij zijn nu in de consultatieronde beland, waarna wij een aantal strategische lijnen zullen kunnen uitzetten.

Eén zaak, aanvullend op alles wat wij daarnet al formuleerden, is mij nu echter wel duidelijk, namelijk dat de kwaliteit van de dienstverlening een heel belangrijk aspect van de beheersovereenkomsten zal worden. Wij hebben evenwel ook een verantwoordelijkheid inzake kwantiteit. In de vorige verantwoordelijkheid die ik droeg, was er ook een spanningsveld tussen kwantiteit en kwaliteit. Als er telkenmale heel veel aandacht aan de kwantiteit wordt besteed – wat noodzakelijk is, omdat wij wensen dat meer mensen van het openbaar vervoer gebruik maken –, dan moet er voor worden gezorgd dat ook de kwaliteit voldoende gewaarborgd blijft. In het andere geval komen wij in een spiraal terecht, die onomkeerbaar is en heel wat negatieve gevolgen kan hebben. Wij zijn nu op een punt gekomen dat wij extra-aandacht aan de kwaliteit van de dienstverlening zullen moeten besteden.

Ik permitteer mij om het communautaire luik hier vandaag niet aan te snijden. Dat zal de komende dagen actueel genoeg zijn. Wij zullen er nog voldoende over kunnen debatteren. Indien het communautaire aspect

ter sprake komt, kunnen wij over mobiliteit en over de werking van de NMBS en andere overheidsbedrijven van gedachten wisselen.

Ik wil ook nog antwoorden op de vragen die de heer Prévot bijkomend stelde.

La SNCB organise la concertation pour l'élaboration des horaires, d'une part, avec Infrabel pour la commande des sillons et, d'autre part, avec les sociétés régionales de transport public (De Lijn, les TEC, la STIB) pour l'alignement des horaires trains-bus, ce qui est très important et doit encore s'améliorer dans le futur. Mais c'est un autre débat. La concertation intermodale relative à l'alignement des horaires a lieu, d'une part, sur le plan national au comité d'orientation créé au sein de la SNCB et qui a de nouveau été constitué, entre les directions concernées de la SNCB-Voyageurs national et les sociétés de transport public; et sur le plan local, d'autre part, entre la SNCB-Voyageurs national et les sociétés de transport public au sein des commissions provinciales de transport.

Quant à la régularité du trafic, le groupe SNCB a mis sur pied un plan d'action qui devrait la renforcer dans les semaines et les mois à venir, comme je l'ai déjà expliqué, à court terme comme à long terme. La situation que vous avez évoquée est connue du groupe SNCB. Dans l'approche stratégique de sécurité intégrée au sein du groupe SNCB, les mesures suivantes ont déjà été prises. La mise en place d'un groupe de travail "lignes 124-96-161" à l'initiative de la direction Securail et du directeur-coordonateur de la police fédérale de Bruxelles; ce groupe de travail se réunit de manière régulière. Les représentants de la zone de police Haute-Senne (Soignies-Braine-le-Comte) et de la zone de police Ouest-Brabant wallon (Tubize) y sont présents. Tous les incidents se déroulant dans les trains circulant sur la ligne 96 et dans les gares de Braine-le Comte, Tubize et Soignies sont évoqués dans ce groupe de travail.

Suite à ce groupe de travail, les services des zones de police des zones mentionnées ont augmenté sensiblement la fréquence de leurs passages dans les gares de la ligne 96. Comme vous l'avez dit, c'est un problème très important. Il faut absolument garantir la sécurité et suivre le problème directement. D'autres mesures spécifiques prises par le corporate security service: la brigade trains de Securail a renforcé sa présence sur la ligne 96, escorte de 2.982 trains durant les onze premiers mois de 2007 pour 429 trains durant la même période en 2006, soit une augmentation de 595% de cette présence sur la ligne 96 de 2006 à 2007. Actuellement, la direction du corporate security service se livre à une analyse du risque d'incidents en matière de sécurité dans le triangle Tubize-Soignies-Braine-le-Comte afin de pouvoir prendre d'autres mesures pour lutter plus efficacement contre l'insécurité de cette partie du réseau.

Tous les incidents se déroulant sur le réseau ferroviaire sont rapportés au central d'appels Securail qui est ouvert 24h/24 et qui offre une écoute et une aide en relayant les demandes d'intervention vers un service de sécurité ou de police.

Le projet Malaga consiste en l'installation de caméras de surveillance dans les 51 gares du réseau. L'installation de caméras à Braine-le-Comte et à Soignies est prévue dans la phase 3 du projet Malaga, entre 2009 et 2010. La SNCB va accélérer la mise en place des caméras pour ces deux gares car cela s'avère nécessaire. En ce qui concerne la gare de Tubize, la mise en place de caméras est à l'étude.

La desserte des zones rurales a lieu en fonction du potentiel du marché, en concertation avec les sociétés régionales de transport public. Cette desserte sera, à l'avenir, alignée sur les besoins locaux. C'est naturellement aussi notre souci.

09.04 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, u hebt weer een aantal hoopvolle antwoorden gegeven, behalve wat het communautaire gedeelte betreft. Ik vind dat toch wel jammer. In het verleden hoorde ik hier de CD&V-collega's over deze materie ferm uit de hoek komen. Ik heb natuurlijk ook de verkiezingstoespraken gezien en het verkiezingsprogramma gelezen, maar zodra men in de regering zit, durft men er niets meer over te zeggen. Ik vermoed ook dat wij er in de toekomst nog maar weinig zullen over horen. Ik vind dat bijzonder jammer en daarom vind ik dat het Parlement zich daarover maar eens moet uitspreken, een van de volgende weken, op het ogenblik dat mijn motie over die zaak, die ik nu zal indienen, ter stemming wordt voorgelegd. Op dat ogenblik kunnen wij daarover nog eens van gedachten wisselen. Ik hoop dat er geen eenvoudige motie komt, zodat het Parlement zich op een effectieve wijze kan uitspreken over die zaak.

09.05 Maxime Prévot (cdH): Madame la ministre, je vous remercie de vos réponses. Mes réactions seront mesurées, car ce qui est excessif est généralement insignifiant.

En ce qui concerne d'abord les horaires, j'entends bien qu'il existe déjà une concertation avec les sociétés régionales, et je m'en réjouis. Je partage votre opinion lorsque vous dites qu'elle doit certainement être intensifiée à l'avenir en vue d'une meilleure coordination. Nous rencontrons tous les jours des citoyens - et vous aussi certainement, puisque vous n'êtes pas une ministre enfermée dans sa tour d'ivoire - qui nous interpellent sur les incohérences entre les heures d'arrivée de certains bus et le départ de plusieurs trains.

Ensuite, vous avez évoqué la sécurité qui constitue un critère essentiel, mais pas seulement dans les gares. Si celles-ci vont être équipées de plus de caméras, c'est évidemment tant mieux, mais cette question concerne aussi les wagons eux-mêmes. Je pense en particulier au personnel et aux contrôleurs qui se sentent parfois insécurisés et à qui il arrive d'être victimes d'actes violents. C'est aussi, sinon peut-être d'abord là, que la sécurité doit être renforcée sur le réseau.

Enfin, j'y insiste, s'il n'y a qu'un élément à retenir dans mon intervention, c'est bien le problème des zones rurales - et en particulier les provinces de Namur et de Luxembourg, dont la géographie est particulière. Vous avez rappelé, madame la ministre, que le groupe SNCB se montrait attentif envers ces zones au regard des potentialités du marché. Bien entendu, cet aspect légitime doit être pris en compte, mais de grâce qu'il ne soit pas le seul! Au-delà des potentialités, il convient de s'intéresser surtout aux nécessités. Dans une perspective proche de celle du service universel, je rappelle que notre pays n'est pas uniquement composé de pôles urbains, mais qu'il comprend aussi des zones rurales. Tout le monde adore passer des vacances dans les Ardennes, mais il est certain - compte tenu de la géographie de ces provinces - que les investissements n'y sont pas de la même importance qu'ailleurs dans le pays. Je peux le concevoir, mais cet investissement doit-il pour autant ne pas être exécuté? Certainement pas. Nous avons une responsabilité à l'égard de ces gens en termes de services de transport. Nous ne pouvons quand même pas les pénaliser parce qu'ils ont choisi de vivre dans un cadre verdoyant.

Il me paraît assez paradoxal que ce soient les gares situées dans ces zones rurales, qui sont peut-être - au regard d'un critère unique de rentabilité - les moins bien positionnées, qui fassent les frais de la politique du groupe SNCB. Or si nous voulons réduire le coût écologique - responsabilité que vous avez déclaré vouloir assumer -, il serait judicieux de maintenir une offre de service de transports en commun à destination de ces personnes qui, sinon, doivent atteindre les centres urbains éloignés à l'aide de leur voiture. Et c'est donc là que l'on ferme les petites gares!

Vous avez affirmé être attentive à la qualité et à la quantité des services, mais veillez également à leur proximité. C'est une troisième notion qu'il faut garder en mémoire. Que vous dirigiez votre département pendant trois mois ou trois ans, peu importe: je suis sûr que vous laisseriez un formidable souvenir à la population, notamment rurale, si vous deveniez la ministre qui imprimait un mouvement à rebours de celui qui l'a été depuis quelques années. De la sorte, vous vous montreriez réellement attentive à tous les Belges, et surtout à ceux qui vivent en zone rurale.

09.06 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, ik wil nog even kort reageren.

Ik deel uiteraard de bekommernis dat ook in de minder stedelijke gebieden mobiliteit een recht is dat moet worden gegarandeerd. Ik denk dat de sleutel van het antwoord daarop precies moet liggen in een veel beter overleg tussen de Gewesten, het federale niveau, de NMBS en degenen die verantwoordelijk zijn voor het openbaar vervoer door middel van bussen, en misschien zelfs ook nog via nieuwe systemen die in de toekomst nog verder kunnen worden ontwikkeld, zoals onder andere het belbussysteem dat wij in Vlaanderen al kennen.

Ik vind het heel belangrijk dat men nagaat hoe men vanuit een visie van mobiliteit die dienstverlening kan garanderen. Ik durf u vandaag niet het engagement te geven dat ik vind dat die dienstverlening helemaal moet worden verstrekt door de NMBS. Een trein is natuurlijk geen bus en een bus is geen trein. Ik vind dat de NMBS af moet van haar visie van mensen van A naar B te vervoeren. We moeten een mobiliteitsvisie kunnen ontwikkelen. Die mobiliteitsvisie moet wel worden ontwikkeld met de anderen die ter zake ook verantwoordelijkheid dragen.

Ik wil het debat helemaal niet verergeren. We hebben immers heel weinig tijd en we willen toch wat resultaten. Ik vind het echter wel belangrijk te zien wie welke taken op zich neemt om die dienstverlening van mobiliteit te kunnen garanderen. De verantwoordelijkheid kan niet altijd in hoofdzaak bij de NMBS worden gelegd. Dat is trouwens niet efficiënt op sociaal, noch op ecologisch en financieel vlak. Dat zal voor mij een

belangrijk aandachtspunt moeten zijn.

Ik hoop dat wij in elk geval vooruitgang kunnen boeken. De visie over mobiliteit moet niet alleen worden uitgedragen door de spoorwegen, maar in combinatie met degenen die de verantwoordelijkheid dragen inzake openbare dienstverlening.

09.07 **Maxime Prévot** (cdH): Monsieur le président, je voudrais réagir brièvement aux propos que vient de tenir Mme la ministre. Bien entendu, je partage sur le fond cette volonté de pouvoir renforcer les articulations, les synergies, les responsabilités entre le groupe SNCB et les sociétés régionales de transport. De manière optimale, ces sociétés doivent veiller également à compléter l'offre SNCB. Il ne faudrait pas non plus que la SNCB se dédouane de ses propres responsabilités. Elle doit assumer ses responsabilités par rapport à cette optique de services à devoir rendre. Je n'oserai pas prononcer à nouveau cette notion de service universel, même si intellectuellement, c'est un élément auquel nous devons rester attentifs. Incontestablement! J'espère que vous aurez un dialogue très fructueux avec votre collègue en charge de la Mobilité et par ailleurs, vice-premier, pour trouver des solutions qui répondent aux besoins des usagers du train.

Moties **Motions**

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.
En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Jan Mortelmans en Bruno Stevenheydens en luidt als volgt:

“De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Jan Mortelmans
en het antwoord van de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven,
vraagt de regering

- spoed te zetten achter de onderhandelingen over de beheersovereenkomsten;
- af te stappen van de voor Vlaanderen bijzonder nadelige 60/40-verdeling inzake spoorweginvesteringen;
- de structuren eenvoudiger en efficiënter te maken;
- werk te maken van een klantvriendelijker compensatie- en tariefsysteem.”

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Jan Mortelmans et Bruno Stevenheydens et est libellée comme suit:

“La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Jan Mortelmans
et la réponse de la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques,
demande au gouvernement

- d'accélérer les négociations relatives aux contrats de gestion;
- d'abandonner la clé de répartition 60/40 relative aux investissements ferroviaires, particulièrement néfaste à la Flandre;
- de simplifier les structures et d'en accroître l'efficacité;
- de mettre en place un système tarifaire et de compensation davantage axé sur les clients.”

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Valérie De Bue en door de heren Eric Thiébaud en Jef Van den Bergh.

Une motion pure et simple a été déposée par Mme Valérie De Bue et par MM. Eric Thiébaud et Jef Van den Bergh.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.
Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

10 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aanpassingen aan de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 1025)
- mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de wijziging van de dienstregeling van de NMBS" (nr. 1140)

- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 1161)
- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de dienstverlening van de NMBS in de Kempen" (nr. 1168)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aangepaste dienstregeling van de NMBS tussen Antwerpen en Brussel" (nr. 1204)
- de heer Servais Verherstraeten aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de spoorverbinding Turnhout-Brussel in de aangepaste vernieuwde dienstregeling" (nr. 1217)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "lijn 12" (nr. 1218)
- mevrouw Maya Detiège aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe dienstregeling, de aanpassingen en de monitoring met betrekking tot de lijn Antwerpen-Brussel" (nr. 1249)

10 Questions jointes de

- M. Jan Mortelmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les ajustements apportés aux nouveaux horaires de la SNCB" (n° 1025)
- Mme Kattrin Jadin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les changements d'horaires de la SNCB" (n° 1140)
- Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les nouveaux horaires de la SNCB" (n° 1161)
- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le service offert par la SNCB en Campine" (n° 1168)
- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les horaires modifiés de la SNCB entre Anvers et Bruxelles" (n° 1204)
- M. Servais Verherstraeten à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les nouveaux horaires pour la liaison ferroviaire Turnhout-Bruxelles" (n° 1217)
- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la ligne 12" (n° 1218)
- Mme Maya Detiège à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les nouveaux horaires, les ajustements et le monitoring en ce qui concerne la ligne Anvers-Bruxelles" (n° 1249)

10.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mevrouw de minister, in antwoord op een eerdere vraag over deze problematiek, een van de vele trouwens, antwoordde de voormalige staatssecretaris voor Overheidsbedrijven in december dat er in de komende weken of maanden wijzigingen aan de dienstregeling zouden worden aangebracht. We konden vaststellen dat op maandag 7 januari de dienstregeling voor verschillende lijnen werd aangepast. Op sommige lijnen werden onder meer bijkomende ritten ingezet.

Op de lijn die mij in het bijzonder interesseert en die in het verleden tot op vandaag bijzonder te lijden had onder de dienstregeling, onder vertragingen en storingen, werden ook wijzigingen doorgevoerd, dit echter voornamelijk op het vlak van het extra inzetten van ritten. Het gaat dan om het treinverkeer van en naar de Kempen. De treinen Turnhout-Brussel en de P-treinen Herentals-Lier blijven rijden zoals dat vandaag het geval is. Tijdens de avondspits verandert er niets. Voor reizigers uit Bouwel Nijlen, Kessel en Berlaar, Melkouw, Heist verandert er 's ochtends ook niets. Er is dus enkel een wijziging voor reizigers tijdens de ochtendspits uit Turnhout, Tielen, Herentals en Lier. Het komt er nog altijd op neer dat de huidige uurregeling compleet onvoldoende is. Ik neem aan dat de wijziging van de dienstregeling in de algemeenheid, voor heel het land, gunstig is maar in sommige gevallen komt ze nog steeds niet tegemoet aan de wensen van de pendelaars.

Ik zou dus graag van de minister vernemen of de wijziging die aan de dienstregeling is gebeurd definitief is. Is dit nu het resultaat van de evaluatie van de nieuwe dienstregeling die op 9 december in voege is getreden? Mijn vraag werd ingediend op 28 december. U zult gemerkt hebben dat ik vroeg wanneer mogelijke wijzigingen zouden ingaan. Wij hebben gemerkt dat er op 7 januari aanpassingen zijn gebeurd. Ik zou graag vernemen of dit het nu is. Zullen er nog wijzigingen komen in de eerstvolgende dagen of weken naar aanleiding van de evaluatie van de dienstregeling?

10.02 Valérie De Bue (MR): Madame la ministre, vous n'étiez pas encore en fonction lors de ces changements d'horaire et, à l'époque, l'entreprise a clairement justifié l'adaptation de ses horaires par la perspective d'une augmentation du nombre de voyageurs, la prise en compte de la durée réelle des trajets, la construction du RER, les travaux de modernisation des voiries. Il y avait effectivement un besoin de

modifier certains horaires pour répondre aux critiques. Toutefois, la suppression de points d'arrêt ne me paraît pas avoir été correctement expliquée. À certains endroits, on a supprimé quelques haltes à certaines heures, avec pour conséquence que certaines gares sont moins fréquemment desservies. Outre le désagrément pour les usagers qui doivent modifier leur trajet ou rejoindre une autre gare, il y aura une incidence sur la fréquentation du nombre de passagers dans les gares concernées. Comme beaucoup d'entre nous, j'ai été interpellée par ces étudiants de la région de La Louvière qui ne parviennent plus à rejoindre la gare pour des correspondances et qui voient leur temps de trajet doublé, tant le matin que le soir. À l'heure où on essaye de motiver tout un chacun à trouver des alternatives aux déplacements en voiture, ça semble un peu paradoxal. J'aurais voulu connaître les critères pris en compte pour supprimer ces arrêts et savoir si la suppression d'un certain nombre de points d'arrêt annonce à terme la suppression totale de la desserte de certaines gares, et quelles sont les gares visées.

10.03 David Geerts (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik zal zeer kort zijn en de inleiding overlaten aan anderen. Die inleiding is ondertussen gegeven.

Ik heb een vraag over de treinverbinding tussen de Kempen en Brussel. Tijdens de vorige commissievergadering in december heb ik een constructief voorstel gedaan in verband met de inzet van een P-trein voor de ochtendpendelaars vanuit Herentals. Op 10 december werd er geantwoord dat dat verder onderzocht zou worden door Infrabel. Mij baserend op de gewijzigde dienstregeling zie ik natuurlijk onmiddellijk dat dat voorstel niet voorkomt in de gewijzigde dienstregeling en niet aangehouden werd.

Die gewijzigde dienstregeling biedt volgens mij geen adequaat antwoord op de verzuchtingen van de Kempense reizigers naar Brussel. Het klopt natuurlijk wel dat de capaciteit verhoogd is door de uitbreiding tot 10 M6-toestellen, wat alvast één verbeterd punt is. Het heikele punt blijft natuurlijk een adequate woonwerkverbinding op de uren dat mensen moeten gaan werken.

Ik kom tot mijn vragen.

Ten eerste, wat is de reden dat de piste van een ochtendlijke P-trein vanuit Herentals niet werd overgenomen?

Ten tweede, in welke mate is er overleg gepleegd met de treingebruikers vooraleer men tot de gewijzigde situatie is gekomen?

10.04 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik wil voorafgaandelijk even melden dat collega Verherstraeten hier helaas niet kon zijn en zijn vraag intrekt, maar ik zal zijn vraag overnemen in mijn andere vragen.

Mijn eerste vraag gaat over de nieuwe dienstregeling tussen Antwerpen en Brussel. Kort gezegd, men heeft enkele correcties toegepast sinds 7 januari. Dat heeft een aantal verbeteringen met zich meegebracht. Daarmee zijn echter nog niet alle problemen van de baan. Vooral de cadansering van de treinen, dat wil zeggen de spreiding tussen het vertrek van de verschillende treinen tussen Antwerpen en Brussel, blijft een ernstig probleem. Ik meen dat er in Antwerpen-Centraal gedurende 26 minuten geen enkele trein vertrekt richting Brussel en dan tijdens het volgende halfuur vier à vijf treinen kort na mekaar. Dat is toch een ongelukkige spreiding.

Daarom heb ik volgende vragen. Waarom is er een gap van ongeveer een halfuur gevolgd door een reeks van treinen gedurende dat andere halfuur? Als wij de woorden van collega Jambon daarstraks mogen geloven, de drukste lijn op het NMBS-net zou toch als uitgangspunt genomen moeten worden en van daaruit zou verder opgebouwd moeten worden naar de rest van het land. Vindt de NMBS zoiets aanvaardbaar op een van de belangrijkste verbindingen?

Mevrouw de minister, ten tweede, kunt u enig perspectief openen op een verbetering hiervan?

Ten derde is een heel concrete vraag en daarmee kan ik ook meteen de overstap maken naar de vraag over de Kempen. Kan er geen bijkomende P-trein ingelegd worden vanuit Antwerpen naar Brussel tussen 8.20 uur en 8.50 uur? Als oorzaak voor een gebrek aan veel uitbreidingen gaf de NMBS ons een gebrek aan materieel mee en een gebrek aan treinreizigers. Vermits een P-trein één uur rijdt tijdens de ochtendspits en één uur tijdens de avondspits zou men er toch vanuit kunnen gaan dat men die ook tijdens het volgende uur nog eens extra kan laten rijden. Dat is de zeer concrete vraag. Men moet eens bekijken of het niet mogelijk

is om een extra P-trein in de leggen tussen Antwerpen en Brussel.

Er is een gelijkaardige vraag naar een bijkomende P-trein in de ochtendspits in de Kempen.

Welke criteria hanteert de NMBS om al dan niet een bijkomende P-trein in te leggen? In welke zin beantwoordt de verbinding Turnhout-Brussel daar niet aan? Mogelijk liggen er technische problemen aan de oorzaak en kunt u ons er meer over vertellen.

Ik ga meteen over naar mijn vragen over lijn 12, want het lijkt wel alsof het hele spoorverkeer in de provincie Antwerpen - zowel in de regio Kempen als op de lijn Antwerpen-Brussel en de lijn 12 Antwerpen-Essen - in het honderd loopt. Het gaat om de dienstregeling, de bediening, de frequentie, het gebrek aan capaciteit. Dat heeft zelfs geleid tot de oprichting van een nieuw actiecomité, het actiecomité "lijn12.be", naast het actiecomité Turnhout-Manage in de Kempen, dat we al kenden. In nauwelijks enkele weken tijd heeft het actiecomité al bijna duizend handtekeningen verzameld om een betere dienstverlening te vragen. Enkele van hun eisen lijken mij vrij eenvoudig te realiseren, mits wat goede wil van de spoorwegmaatschappij. Andere zullen wellicht wat meer tijd en inspanningen vragen. Ik som ze kort even op.

Er wordt een aanpassing gevraagd van de dienstregeling op basis van normale werkuren en schooluren. Er wordt gevraagd naar comfortabele treinstellen, naar een einde aan de systematische vertragingen, een halte voor de P-treinen in Antwerpen-Damme en Antwerpen-Oost, een verkorting van de reistijd voor de IR tussen Essen en Brussel, bijkomende haltes voor de Beneluxtrein op lijn 12, het laten doorrijden van de L-trein Roosendaal-Antwerpen richting Brussel, een verlating van de laatste trein van zondag tot donderdag en zelfs nog later tijdens het weekend, en tot slot het verder laten doorrijden van de IR- of L-trein richting Roosendaal. Ik denk dat die laatste vraag veeleer voor de NS is.

In het televisiejournaal verklaarde de woordvoerder van de NMBS dat er geen wijzigingen aan de uurregeling van die spoorlijn doorgevoerd kunnen worden wegens afspraken met de Nederlandse spoorwegen, en zijn wijzigingen enkel mogelijk in december. Ik vond dat een wat verrassende uitspraak.

De capaciteitsuitbreiding van de P-trein was enkele dagen later alweer verdwenen. Op 7 januari had men in een capaciteitsuitbreiding van die trein voorzien, maar enkele dagen later was die alweer weg.

Een ander punt is de verbinding richting Brussel, waar toch heel wat forensen dagelijks heenreizen. De aansluiting op de L-trein Roosendaal-Antwerpen is echt dramatisch slecht, omdat men dan net in die periode van 26 minuten valt, waarover ik het daarnet al had. Dat is in tegenstelling met vroeger, toen een perfecte overstap wel mogelijk was. Dat is dan ook een van de redenen waarom actiecomités van de grond komen: een goede situatie vóór een wijziging van een dienstregeling, maar een slechte erna.

De meest geschikte trein voor leerlingen uit scholen, gelet op het uur, is de P-trein. Net die P-trein stopt niet aan het station waar de meeste leerlingen moeten uitstappen. Ook dat is een bekommernis die sterk leeft rond lijn 12.

Mevrouw de minister, daarom heb ik de volgende vragen.

Ten eerste, klopt het dat een wijziging van de uurregeling onmogelijk is tot december 2009 omwille van bindende afspraken met de Nederlandse Spoorwegen?

Ten tweede, de eisen van het Actiecomité lijn12.be werden naar verluidt overgemaakt aan de NMBS, en misschien ook al aan u als bevoegd minister. Kunt u een idee geven op welke manier zij beantwoord zullen worden? Kunt u enig perspectief bieden op de antwoorden en de mogelijkheden die de NMBS in het vooruitzicht stelt om tegemoet te komen aan de verschillende vragen en dit volgens de daarnet vermelde punten?

10.05 Maya Detiège (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag stond nog niet aan de agenda, maar werd vorige donderdag wel al ingediend.

Sinds de nieuwe dienstregeling horen wij niets dan klachten over de lijn Antwerpen-Brussel. Op 7 januari was er een eerste aanpassing van de dienstregeling, vooral met het oog op een verbetering voor de Antwerpse reizigers, zowel vanuit Turnhout als van op de lijn Antwerpen-Centraal-Antwerpen-Berchem.

De klachten houden echter aan. Uw voorganger, de heer Tuybens, verzekerde mij op 10 december 2007 dat de nieuwe dienstregelingen en de aanpassing ervan op 7 januari zouden worden geëvalueerd.

Ik heb daarom een aantal concrete vragen. Beschikt u reeds over een eerste evaluatie van die aangepaste dienstregeling van 7 januari? Indien ja, kunt u die resultaten dan meedelen? Indien neen, wanneer verwacht u een evaluatie van de aangepaste dienstregeling? Is het mogelijk dat de NMBS de dienstregeling alsnog aanpast om tegemoet te komen aan de verzuchtingen van veel reizigers?

Dat was het eerste luik. Het tweede luik betreft de prijsverhoging vanaf 1 februari. Vanaf dan zouden de treinbiljetten gemiddeld 2,29% duurder worden. Sommige formules zoals Go Pass, Railpass en Key Card worden zelfs 1 euro duurder en dit in tijden dat de mensen reeds worden geconfronteerd met heel wat prijsstijgingen.

De **voorzitter**: (...)

10.06 Maya Detiège (sp.a-spirit): U hebt die niet doorgegeven?

Mevrouw de minister, kunt u gezien de slechte stiptheid niet ingrijpen om de prijsstijging te temperen of teniet te doen?

U hebt al een antwoord gegeven over de stiptheid. U zei dat als er een stiptheid van 90% of meer was, de NMBS dan eventueel de prijzen nog meer mocht verhogen dan was opgenomen in de beheersovereenkomst.

Ik stelde de vraag over de stiptheid op de lijn Antwerpen-Centraal-Brussel in het verleden al aan de heer Tuybens. In oktober 2007 was er een stiptheid van 79,5%. Dat ligt toch wel een stuk onder de globale stiptheid van de axiale lijnen naar Brussel, die in totaal 86,9% zou zijn geweest.

De NMBS gaf toe dat er op die lijn een probleem was. Kunt u daar iets aan doen, eventueel via het beheerscontract? Kunt u die prijsverhoging eventueel tegenhouden? Indien dit niet mogelijk is omdat het als zodanig is opgesteld in het beheerscontract, kan dat in de toekomst worden aangepast?

Ik heb begrepen dat u een aantal zaken wil doen om de reizigers die de dupe zijn van een slecht functioneren, te compenseren. Ik dacht dat dit een van de mogelijkheden zou zijn.

U zegt dat u een compensatiesysteem hebt. Zal u het huidige systeem verbeteren, dat op dit ogenblik tamelijk omslachtig is?

Ik had begrepen dat u op een aantal zaken al had geantwoord. Ik hoop dat u in uw antwoord wat meer nuance kan leggen.

Excuseer mij, maar mijn vraag was tijdig ingediend.

10.07 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, ik wil, vooraleer ik op de meer concrete vragen inga, eerst meer algemeen antwoorden.

Er werd inderdaad al een aanpassing aan de dienstregeling doorgevoerd, zoals u zeker al zal hebben gezien en gehoord. Ik zal daarover straks in detail treden.

Wij blijven voor verdere evaluatie openstaan, wat ook noodzakelijk zal zijn, zeker op een aantal assen waarop problemen blijven opduiken. Wij moeten natuurlijk eerst de uitvoering kunnen stabiliseren. Als er constant wordt gewijzigd, wordt het immers op de duur een hele soep. Wij zullen de problemen dus omzichtig moeten aanpakken. Wij vragen ook heel duidelijk aan de NMBS om de problemen via een goede communicatie, in goed overleg en in alle transparantie aan te pakken.

Het is echter duidelijk dat een aantal aanpassingen werd gedaan. Zij worden nu geïmplementeerd. Wij moeten de kwestie blijven bekijken. Er zullen nog een aantal bijstellingen moeten gebeuren. Het is echter evident dat wij er eerst voor moeten zorgen dat de situatie zich kan stabiliseren, hoewel een aantal specifieke problemen werden gelokaliseerd. In overleg met onder andere gebruikersgroepen kunnen al een aantal bijstellingen gebeuren die misschien niet van die aard zijn dat de hele dienstregeling opnieuw wordt

gedestabiliseerd.

Mijn uitgangspunt is dat aanpassingen moeten kunnen. Wij moeten echter goed opletten dat wij een aantal zaken kunnen stabiliseren. Immers, telkenmale er iets wordt gewijzigd, moet dat gebeuren op basis van grondige evaluatie, van overleg en van zaken die tot verbetering leiden. Dat wil ik zeker benadrukken. Ik ben geen voorstander van een constante wijziging van dienstregelingen. Uiteindelijk moeten wij immers echt wel kunnen aantonen dat de wijziging van de dienstregeling de mensen ten goede komt. Als wij eerst hier en dan weer daar een wijziging doorvoeren, wordt het een soep. Immers, indien aan het ene draadje wordt getrokken, heeft dat een effect op het andere draadje. Ik vraag dus om eventuele aanpassingen goed te onderzoeken.

Ik wil nu heel concreet antwoorden op de vragen die werden gesteld.

De aanpassing gebeurde inderdaad op basis van een evaluatie en op basis van een gedetailleerde opvolging van de klachten van de reizigers zelf.

Mocht het niet voldoende duidelijk zijn, wil ik er nog even op wijzen dat de klachten vooral over het aantal treinen in de piekperiodes gingen, en dan vooral over de capaciteit van de treinen in de piekperiodes, de verschuivingen van het vertrekken en de slechtere aansluitingen. Interessant is dat 83% van de klachten over twaalf lijnen handelden. 32% van voornoemde 83% ging bovendien over lijn 15 Turnhout-Antwerpen-Brussel; 17% ging over lijn 25 Antwerpen-Brussel.

Voor alle twaalf lijnen, omdat daar 83% van de problemen zaten, werden de probleempunten geïnventariseerd en werden er in totaal een dertigtal maatregelen genomen. Ik ga die dertig maatregelen niet opsommen. U hebt ze misschien zelfs al kunnen ervaren. Die aanpassingen zijn ingegaan op 7 januari. Indien nodig kan ik daar bijkomend nog schriftelijke informatie geven.

Ik antwoord nu op de vraag van mevrouw De Bue.

Pour répondre aux questions de Mme De Bue, de manière générale, une modification de la desserte des gares ou points d'arrêt fait suite à un remaniement du service de trains sur la ligne concernée dans le cadre d'une révision du plan de transport. L'objectif visé est multiple: plus grande clarté de l'offre via une homogénéisation du parcours des trains – mêmes arrêts, mêmes temps de parcours pour les trains d'une même catégorie et effectuant la même liaison –, influence positive sur la régularité, libération de capacités dans la jonction Nord-Midi pour la liaison via Bruxelles (Bruxelles-Chapelle et Bruxelles-Congrès), adaptation du service des trains aux restrictions de circulation occasionnées par les travaux d'infrastructure, par exemple la desserte d'Etterbeek est limitée à un train par heure au lieu de deux suite à des travaux de mise à quatre voies.

Une modification dans le sens d'une réduction du nombre d'arrêts a lieu après analyse du nombre de voyageurs concernés dans la gare et des alternatives existantes pour ceux-ci, notamment les trains qui précèdent et ceux qui suivent.

En ce qui concerne la dernière question qui est de savoir à quelles gares ou points d'arrêt il est fait allusion, il me semble y avoir une confusion dans le vocabulaire utilisé: suppression des points d'arrêt, suppression des haltes à certaines heures et suppressions de dessertes. En tout cas, il n'y a pas eu de suppression de points d'arrêt – au contraire, il y a eu une réouverture d'une station – ni de diminution de dessertes conséquentes dans le nouveau service de trains de décembre 2007, hormis la diminution de la desserte d'Etterbeek pour cause de travaux de mise à quatre voies et la fusion de certains trains P qui se suivaient à quelques minutes sur la ligne 124.

Ik kom tot de antwoorden op uw vragen, mijnheer Geerts. Op dit ogenblik beschikken de reizigers uit Turnhout en Herentals over twee mogelijkheden om zich naar Brussel te begeven: eenmaal per uur met een rechtstreekse trein en eenmaal met een overstap in Berchem. De laatste mogelijkheid neemt zeven minuten extra tijd in beslag, als alles correct verloopt. Via deze twee routes kan men om het half uur in Brussel aankomen. In theorie is dat een goed aanbod, maar in de praktijk – dat moeten wij toegeven – is gebleken dat er heel wat uitvoeringsproblemen zijn geweest op deze verbinding.

Wij kunnen daarop nog dieper ingaan. Deze in theorie goede regeling heeft dus in de praktijk niet goed gewerkt, maar wij moeten ook vaststellen dat dit andere oorzaken heeft dan de dienstregeling zelf. Dat moet

verder uitgeklaard worden, met de NMBS en de gebruikers, om ervoor te zorgen dat er zeker geen ruis op deze verbinding zit, zoniet moet opnieuw naar de dienstregeling gekeken worden. Met andere woorden, de NMBS maakt zich vandaag sterk dat de uitvoering ervan niet te maken heeft met de dienstregeling zelf, maar met andere problemen die zich zouden hebben voorgedaan inzake operationaliteit.

Wij beschikken over nauwkeurige cijfers van het verplaatsingsgedrag van de reizigers uit de verschillende stations. Daaruit blijkt dat de stations Geel en Mol, met hun 3.810 reizigers per weekdag, die sinds de nieuwe dienstregeling een goede aansluiting hebben te Herentals met de IC-trein naar Brussel, minstens even belangrijk zijn als de stations Turnhout en Tienen, met 1.855 reizigers. Uit deze cijfers blijkt ook dat de nieuwe rechtstreekse verbinding tussen Turnhout en de provinciehoofdstad Antwerpen niet gehypothekeerd mocht worden ten voordele van bijvoorbeeld de verbinding met Brussel.

Als men de capaciteit bekijkt op lijn 25 Antwerpen-Brussel, met het huidige aanbod, dan laat die niet toe om ieder kwartier een snelle IC- of IR-trein te laten rijden. De gap tussen per uur 26 minuten en per uur 56 minuten is immers te verklaren door de aanwezigheid van de IR-d trein die als een stoptrein fungeert tussen Antwerpen en Mechelen. Ook het internationale treinverkeer bezet rijpaden op de betrokken lijnen. Ook daarmee moet rekening gehouden worden.

De intentie bestaat om vanaf december 2008, samen met de twee ongewijzigde IC-treinen Antwerpen-Brussel-Charleroi, die reeds ideaal gespreid zijn, ook twee echte IR-treinen, namelijk een IR-d tussen Antwerpen en Mechelen, via de snelle lijn 25 te laten rijden, uiteraard met een verbeterde spreiding. Een bijkomende stoptrein moet dan zorgen voor een halfuurdienst voor de stopplaatsen tussen Antwerpen en Mechelen. De L-treinen kunnen dan enkel via de tragere lijn 27 rijden, met als alternatief een halte te Morsel-Liersesteenweg in plaats van Morsel-Oude-God. Deze plannen liggen momenteel ter studie. De realisatie ervan is afhankelijk van de in december 2008 beschikbare rijpaden en, uiteraard, ook van de middelen die daartegenover gesteld moeten worden. Dit maakt dus deel uit van een heel plan.

Op een vraag die daaromtrent werd gesteld kan ik nog antwoorden dat er in het actuele aanbod een IC-trein is met aankomst in Brussel-Centraal om 9.31 uur, met een bezettingsgraad van maximaal 39%.

Niet alleen uit de provincie Antwerpen komt de vraag om bijkomende treinen tijdens de piekuren in te leggen. Ook vanuit andere regio's wordt dat gevraagd. Vooral richting Brussel is de limiet bereikt.

Daarom heb ik daarstraks ook heel duidelijk geformuleerd dat wij de kwaliteit absoluut in het oog moeten blijven houden. Op bepaalde lijnen gaan wij immers werkelijk naar een verzadiging. Ik maak mij daarover wel wat zorgen.

De NMBS verzekert ons dat zij alles in het werk stelt om de dienstregelingen voor de reizigers te blijven optimaliseren. De reizigers uit Turnhout en Herentals beschikken sedert 7 januari 2008 over twee mogelijkheden per uur om zich naar Brussel te begeven. Door de saturatie van de Brusselse noordzuidverbinding genereert een bijkomende trein dan ook een domino-effect van de te wijzigen treinen, met als gevolg opnieuw een groter risico op vertragingen. Vandaar de subtiliteit waarmee wij hiermee moeten omgaan.

Door de uitvoeringsproblemen die zich omwille van problemen van allerlei aard de laatste weken hebben voorgedaan, hebben wij dus nog altijd geen duidelijk inzicht gekregen in het werkelijk verplaatsingsgedrag van de reizigers. Bij regelmatig treinverkeer zullen wij moeten kijken of deze dienstregeling een goed aanbod is voor de reizigers die van de Kempen naar Brussel rijden. Dat zijn de elementen die wij de volgende dagen, weken en maanden in overweging zullen moeten nemen.

Inzake de afspraken met de NS over de treinen die de Belgisch-Nederlandse grens overrijden, het volgende. Voor zover deze treinen in het verkeer in Nederland zijn geïntegreerd en wijzigingen aan de dienstregeling in België ook gevolgen kan hebben voor het verloop van het treinverkeer en de eventuele overstapverbindingen in Nederland, is het niet anders denkbaar dan dat hierover onderlinge afspraken moeten worden gemaakt. Dergelijke wijzigingen gebeuren in principe eenmaal per jaar, en dat is in de maand december, zoals internationaal werd overeengekomen.

Aanpassingen van de dienstregeling, de rijfrequentie of de amplitude van de grensoverschrijdende treinen, zoals de treinen die rijden op de verbinding Brussel-Amsterdam, Beneluxtreinen en Amsterdam-Roosendaal en zoals gevraagd door het actiecomité lijn 12.be, moeten daarom met de NS worden overeengekomen.

Bijkomende haltes voor de Benelux-treinen op de lijn 12 verlengen de rittijd voor de reizigers over langere afstand en zijn vanuit commercieel oogpunt in eerste instantie niet aangewezen. Over een eventuele verlenging van binnenlandse treinen tot over de grens moet dus ook met de NS worden onderhandeld. Bovendien moeten de infrastructuurbeheerders in België en Nederland akkoord gaan met het rijden van bijkomende treinen of treintrajecten op basis van de beschikbare spoorcapaciteit en rekening houdend met het ingezet materieel dat voor beide landen geschikt en bovendien ook nog gehomologeerd moet zijn.

De eisen van het actiecomité lijn 12 zijn ons uiteraard gekend. Momenteel zijn de studies voor de aanpassingen van de dienstregelingen dan ook aan de gang. Deze dienstregelingen kunnen pas in voege treden zodra de internationale treinen gebruik zullen maken van de nieuwe hogesnelheidsspoorlijn naar Nederland. De realisatie van een beter en uitgebreider aanbod op lijn 12 is afhankelijk van de in december 2008 beschikbare rijpaden, materieel en personeel. De antwoorden op de verschillende vragen van het actiecomité en de vooruitzichten van het toekomstig aanbod zullen uiteraard ook in de gesprekken overlegd en meegenomen worden.

Wat de laatste vraag betreft, wil ik inzake de prijsverhoging herhalen wat ik heb gezegd. Vandaag staat in de beheersovereenkomst dat een prijsverhoging kan wanneer die een bepaalde hoogte niet overschrijdt, met name de gezondheidsindex. Indien vandaag een prijsverhoging voorgesteld zou worden, kan ik daar juridisch dus niets tegen doen, want de beheersovereenkomst staat dat toe zolang ze de gezondheidsindex niet overschrijdt. Het element waar de koppeling wel in zit, is dat wanneer de NMBS stiptheidscijfers boven 90% haalt, zij een prijsverhoging mag doorvoeren die hoger is dan de stijging van de gezondheidsindex.

Ik kan een prijsstijging vandaag niet tegenhouden. Vandaar dat ik voorgesteld heb in de discussie in de plenaire vergadering dat er ook een koppeling zou moeten zijn in de andere zin, zoals wij daarnet hebben besproken.

Eenzijds, wordt het algemene bekeken: het wel of niet toestaan van een prijsverhoging. Anderzijds, speelt het element van de compensatievergoeding. Ook daartoe ben ik bereid. Ik vind dat dit een element is dat verder bekeken zal moeten worden. We moeten bekijken in welke mate de compensatievergoeding ook kan ingezet worden als instrument ter responsabilisering van de NMBS om haar stiptheidscijfers te behalen, en dan niet alleen globaal, maar ook op specifieke lijnen waar specifieke problemen inzake de stiptheidsproblematiek zich blijven voordoen.

Men kan inderdaad een groot verschil vaststellen tussen de stiptheid in het algemeen en de stiptheid op een aantal lijnen. Ik meen dat in de toekomst heel wat meer variabiliteit mogelijk zou moeten zijn.

10.08 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mevrouw de minister, ik stel vast dat u bekommerd bent om die verhouding tussen kwaliteit en kwantiteit. Ik deel natuurlijk die bekommernis. Aan de andere kant zit u daar wel met de doelstelling tegen 2012 25% meer reizigers te moeten vervoeren. Om die doelstelling te behalen zult u natuurlijk fors moeten gaan investeren, niet alleen in kwaliteit maar ook in kwantiteit. Dat lijkt mij toch niet meer dan logisch.

Ik ben het er uiteraard mee eens dat wat de aanpassing dienstregeling betreft, er op een bepaald ogenblik een rustperiode moet worden ingelast. Er zijn inderdaad maatregelen genomen. Er zijn goede maatregelen getroffen. Maar ik hoop toch dat door de NMBS de echt grote knelpunten die er nog altijd blijven, vooral in de provincie Antwerpen, nog eens extra onder de loep worden genomen en dat men daarmee niet wacht tot de volgende wijziging van de dienstregeling, die als ik mij niet vergis in december plaatsvindt.

Ik wil er toch voor pleiten daar extra werk van te maken. Ik dank u.

10.09 Valérie De Bue (MR): Je comprends qu'on ne puisse satisfaire tout le monde mais je suis un peu triste que certaines personnes voient leur temps de trajet doublé et n'aient plus les mêmes facilités de transport en commun.

Je prends note de la réponse de Mme la ministre.

10.10 David Geerts (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar zeer duidelijk antwoord. Ik heb er begrip voor dat de capaciteit niet onbepaald is en dat het spoor veilig gebruikt dient te worden. Maar ik hoop wel dat er aan die externe factoren effectief iets gedaan wordt en dat aan die euvels verholpen wordt zodat de verplaatsing tussen de Kempen en Brussel op een kwaliteitsvolle manier en

voornamelijk ook binnen een redelijke tijdspanne kan gebeuren.

10.11 Maya Detiège (sp.a-spirit): Mevrouw de minister, bedankt voor uw antwoord. Het is spijtig dat u er, juridisch gezien, niets aan kan doen. Ik hoop dan ook dat de wijziging van het compensatievergoedingssysteem die u wilt doorvoeren in afspraak met een aantal actoren op vrij korte termijn kan. Ik hoop dat u al een idee hebt over de timing en de inhoud. De jongste maanden sturen de mensen echt aanhoudend klachten naar ons. Ik hoop dat er toch op korte termijn een antwoord kan komen.

10.12 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, bedankt voor de antwoorden.

Ik begrijp goed dat u stelt dat er wat tijd gegeven moet worden om de nieuwe dienstregeling zijn nut te laten bewijzen. Voorlopig lijken daar namelijk nog wat vraagtekens bij te staan. Zeker in de provincie Antwerpen – zonder er hier een provincieraad van te willen maken –, wil men, mijns inziens, heel graag terug naar de oude dienstregeling overstappen. De verbinding Gent-Antwerpen is evenwel wel een mooie verbetering, uiteraard, die we ook niet uit het oog mogen verliezen.

Ik denk dus dat we het inderdaad wat tijd moeten geven. Ondertussen moeten we nagaan wat er gedaan kan worden aan punten waarvoor er geen internationale afspraken bestaan. Meer comfortabele treinstellen op bepaalde lijnen moeten volgens mij toch wel bespreekbaar kunnen zijn.

10.13 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, ik zou nog even willen antwoorden.

De laatste repliek omschrijft een opdracht die volgens mij ook duidelijk opgenomen zal worden door de NMBS.

Wat de compensatieregeling aangaat, moet ik zeggen dat die deel uitmaakt van de beheersovereenkomst. Vandaag is er een afspraak over die compensatieregeling. Ik kan daar geen wijzigingen in aanbrengen. Wel kan ik dat bij de nieuwe onderhandelingen, waarvan de compensatieregeling dus deel zal uitmaken.

Mijnheer Mortelmans, ter informatie, ik ben het eens met wat u zegt over de verhouding tussen de kwaliteit en de capaciteit, en dat daarop inspelen investeringen vraagt. Als we daar technisch dieper op ingaan, dan stellen we vast dat zelfs met massaal veel geld en dies meer – gesteld dat we ergens een schuif zouden vinden met veel geld, wat spijtig genoeg bij de federale overheid niet het geval is –, we niet in staat zijn om daar operationeel onmiddellijk de gevolgen van te merken. Daarom vind ik deze beheersovereenkomst ook zo cruciaal en heb ik er zo veel aandacht aan besteed. Indien we daarop bij wijze van spreken nu zelfs al vooruitziend zouden zijn, dan zien we dat er een enorm groot spanningsveld is tussen de wens om de capaciteit op een kwaliteitsvolle manier te kunnen verhogen en de tijdspanne. We zouden dus in tijdsproblemen komen, zelfs met de maximale investeringen en de goede wil van eenieder ter zake. Het wordt zeker en vast wel een belangrijk debat, de komende maanden.

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

11 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Bruno Stevenheydens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de dienstverlening van De Post via de postpunten" (nr. 1060)
- de heer Roel Deseyn aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de totale kost van het postnetwerk" (nr. 1104)
- de heer Maxime Prévot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de plaats die De Post inruimt voor de landelijke gebieden in haar strategisch plan 2008-2012" (nr. 1159)
- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de postdienst te Eigenbrakel en Nijvel" (nr. 1164)
- mevrouw Véronique Salvi aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de sluiting van 45 postkantoren in Henegouwen in de loop van volgend jaar" (nr. 1172)
- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de sluiting van een postkantoor in Eigenbrakel" (nr. 1186)
- de heer André Perpète aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aangekondigde sluiting van postkantoren in de provincie Luxemburg" (nr. 1195)

11 **Questions jointes de**

- M. Bruno Stevenheydens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le

service de La Poste dans les Points Poste" (n° 1060)

- M. Roel Deseyn à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le coût global du réseau postal" (n° 1104)

- M. Maxime Prévot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'attention de La Poste aux zones rurales dans le cadre de son plan stratégique 2008-2012" (n° 1159)

- Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le service postal à Braine-l'Alleud et à Nivelles" (n° 1164)

- Mme Véronique Salvi à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la fermeture de 45 bureaux de poste en Hainaut dans le courant de l'année prochaine" (n° 1172)

- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la fermeture d'un bureau de poste à Braine-l'Alleud" (n° 1186)

- M. André Perpète à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les fermetures annoncées de bureaux de poste en province de Luxembourg" (n° 1195)

11.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de komende jaren wil De Post, die daarmee de voorbije jaren al is begonnen, ongeveer de helft van de huidige postkantoren door postpunten vervangen.

Op vragen over en kritiek op voornoemde vervangingen wordt steeds geantwoord dat de postpunten ongeveer 90% van de huidige dienstverlening van de postkantoren zullen overnemen. Wie echter al eens een praktijktest doorstond of via de internetpagina het pakket aan beschikbare producten en de dienstverlening van een aantal bedreigde postkantoren met het aanbod aan beschikbare producten via bestaande postpunten heeft vergeleken, komt tot de vaststelling dat de bewuste 90% onjuist is.

Een hoofdpостkantoor in een gemeente biedt volgens De Post 18 verschillende soorten producten, diensten en voorzieningen aan. De postkantoren waarvan momenteel – ik spreek niet over de kleinere postkantoren, die al een tijdje geleden werden gesloten – sprake is op de meest recente lijst van te sluiten filialen, bieden gemiddeld 8 à 13 van de vermelde, beschikbare producten, diensten en voorzieningen aan. Een postpunt biedt volgens de informatie op de internetpagina van De Post slechts 5 van de vermelde, beschikbare producten aan. Bovendien wordt voor de geldstorting een plafond gehanteerd.

Sommige van de postkantoren die momenteel op de lijst van te sluiten filialen voorkomen, bieden echter nog meer diensten aan. Dat staat op de internetpagina van De Post vermeld. Zo staan een aantal bedreigde postkantoren in voor de verdeling van het drukwerk dat in hun kantoor tot op de dag van vandaag moet worden aangeboden. Voornoemde service kan onmogelijk door een postpunt worden overgenomen.

De dienstverlening van de postpunten werd reeds door TestAankoop onderzocht. Ik wil graag een passage uit een evaluatie van anderhalf jaar geleden aanhalen.

Ik citeer: "De Post levert vooral inspanningen voor de sluiting van postkantoren en voor nieuwe samenwerkingsverbanden via postpunten. De postsector maakt met andere woorden een verontrustende evolutie door. Enerzijds gaat de kwaliteit van de dienstverlening de slechte kant op. Anderzijds moeten onrendabele postkantoren sluiten voor niet-gespecialiseerde postpunten, die enkel een aantal basisdiensten aanbieden. De Post is weliswaar van plan het aanbod in postpunten uit te breiden, maar wij zien de toekomst eerder somber in. Wij vragen ons zelfs af of wij op termijn niet moeten vrezen voor een beperking van de basisdiensten in alle dienstverleningspunten." Dat is een citaat uit een artikel in TestAankoop van anderhalf jaar geleden.

Ik wil er nog aan toevoegen dat De Post de voorbije jaren voornamelijk de kleinere postkantoren sloot. De voorbije maanden wordt echter aangekondigd dat ook grotere kantoren zullen worden gesloten. Van dergelijke kantoren kan een postpunt slechts een fractie van de dienstverlening overnemen.

Onderzoek wees ook uit dat de dienstverlening in vele postpunten te wensen overlaat, omdat het personeel niet gespecialiseerd is in zelfs de eenvoudige postverrichtingen.

Ik heb de volgende vragen.

Is de minister op de hoogte van het verschil in dienstverlening tussen de kantoren die momenteel met sluiting worden bedreigd en de minimale dienstverlening via postpunten?

Hoe komt De Post erbij om te vermelden dat de postpunten 90% van de dienstverlening van een postkantoor overneemt, terwijl dat heel duidelijk niet uit de aangeboden dienstverlening van De Post blijkt?

Wat dient er te gebeuren in de gemeenten met verschillende postnummers, waar drukwerk momenteel in het bij het postnummer behorende kantoor moet worden aangeboden en waarvoor de klanten in de toekomst een verre verplaatsing naar het overblijvende postkantoor in de fusiegemeente moeten maken? Loopt De Post met dergelijke handelwijze niet het gevaar klanten aan plaatselijke publiciteitsverdelers te verliezen?

Ten slotte, De Post wil het aantal kantoren in het merendeel van de fusiegemeenten beperken tot één kantoor. Zijn de overblijvende kantoren voorbereid op de uitbreiding van het werkvolume en op de stockage van publiciteitsbladen, die voorheen in meerdere kantoren werden aangeboden?

11.02 Maxime Prévot (cdH): Monsieur le président, madame la ministre, une note de travail du plan stratégique 2008-2012 de La Poste évoque le passage, dans les provinces de Namur et de Luxembourg, du système des bureaux de distribution à un système de plates-formes. Ces dernières au nombre de cinq en province du Luxembourg et de six en province de Namur seraient chargées du tri. Le courrier serait ensuite acheminé dans de petits dépôts à partir desquels des livreurs, rémunérés selon une échelle barémique différente, seraient chargés de le déposer dans les boîtes aux lettres.

Une nouvelle fois, je ne puis que déplorer le désinvestissement dont les zones rurales font l'objet de la part des services publics. J'ai d'ailleurs déjà eu l'occasion de vous faire comprendre précédemment combien elles me sont chères. Je rappellerai ici qu'elles sont déjà les plus touchées par les fermetures des bureaux de poste, alors que c'est dans ces régions que ceux-ci rendaient le plus de services aux citoyens, en particulier aux plus fragiles.

Cette nouvelle organisation risque de rendre encore plus pénibles les conditions de travail des employés de La Poste qui se sont déjà dégradées ces dernières années.

Enfin, à un moment où d'importants efforts sont entrepris afin de sensibiliser la population à la nécessité de lutter contre le réchauffement climatique, le coût environnemental des déplacements engendrés par un tel système constitue un message particulièrement malheureux à l'égard des citoyens. Madame la ministre, je me réjouis que, d'initiative, vous ayez fait mention de cet enjeu tout à l'heure.

Au vu de ces différents éléments, madame la ministre, mes questions seront assez claires et brèves.

- Pouvez-vous nous informer sur les intentions de La Poste en ce qui concerne ces plates-formes de distribution?
- Quelles mesures comptez-vous prendre afin d'assurer, dans le futur plan stratégique de La Poste, un service public de qualité dans les zones rurales?
- Ce plan prendra-t-il en compte la dimension sociale du contact population-facteur?
- Pouvez-vous nous assurer que les conditions de travail et le bien-être des agents seront également pris en compte dans le nouveau plan de gestion? Enfin, pouvez-vous nous rassurer sur le fait que tout sera mis en œuvre afin d'éviter la création d'un système à double vitesse avec, d'une part, des employés pleinement rémunérés et, d'autre part, des livreurs au statut précaire?

11.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, madame la ministre, nous avons déjà débattu des fermetures de bureaux de poste et des Points Poste.

Il y a quelques semaines encore, M. Thijs est venu exposer le plan stratégique de La Poste devant les membres de cette commission.

Madame la ministre, je sais que le principe des Points Poste est consigné dans le contrat de gestion. Toutefois, je voudrais que vous me donniez des assurances quant à l'application des conditions sur le terrain.

Cela dit, à l'origine, ma question portait plus précisément sur Braine-l'Alleud et Nivelles. Depuis, les informations m'ont déjà été données pour Nivelles. Reste la question de Braine-l'Alleud qui est la plus grande commune du Brabant wallon et qui regroupe plus de 37.000 habitants, si mes renseignements sont bons.

Madame la ministre, récemment, le conseil communal de cette localité s'est ému à l'unanimité de la

suppression d'un bureau de poste. Pourriez-vous me dire si une concertation a effectivement eu lieu avec les autorités communales à ce sujet? Je rappelle que chaque fermeture d'un bureau de poste doit être précédée de l'ouverture d'un Point Poste.

Par ailleurs, en lisant les coupures de presse qui ont relayé cette information, j'ai été frappée d'apprendre que la localisation du futur Point Poste serait moins intéressante en termes d'accès et de places de parking. De plus, il ne serait pas accessible aux personnes handicapées. Pourriez-vous me confirmer ces informations et me faire savoir si des mesures sont envisagées?

11.04 Véronique Salvi (cdH): Madame la ministre, l'inquiétude grandit auprès des citoyens de la province du Hainaut, comme suite à l'annonce de la fermeture de plus de 45 bureaux de poste en Hainaut dans le courant de l'année prochaine sur un total de près de 200 dans le pays. Vous comprendrez que la province du Hainaut est particulièrement touchée par ces fermetures. Je ne vous dresserai pas ici la liste de tous les bureaux de poste fermés en Hainaut, car je les avais déjà cités lors du dépôt de ma question écrite. Rappelons simplement que l'opération vise Harchies et Jumet, en passant par Trazegnies, La Louvière, Chièvres, Kain, Tournai.

En séance de commission du 10 décembre 2007, votre prédécesseur avait confirmé à mes collègues "qu'il convenait de raisonner en termes de services postaux et non en termes de bureaux de poste". Je m'interroge donc concrètement sur la manière dont La Poste va, avec autant de fermetures de bureaux, pouvoir offrir un service équivalent et de qualité à la population. Certains de mes collègues sont d'ailleurs déjà intervenus à ce sujet. Personnellement, au-delà des services postaux, je voulais attirer votre attention sur la Banque de La Poste. En effet, avec chaque bureau de poste disparaît un guichet de la Banque de La Poste.

À ce sujet, La Poste annonçait, de manière extrêmement laconique, par voie de presse, que "les grands bureaux des alentours seront renforcés et, avec le temps, le client sera satisfait et n'aura pas à regretter ces changements".

Je ne vous cache pas que la fermeture de ces banques de La Poste, couplée à la fermeture de nombreuses petites banques beaucoup plus locales, pose un véritable problème en termes de services rendus à la population. Je regrette d'ailleurs que les pouvoirs locaux n'aient pas été consultés avant l'annonce officielle de ces fermetures, car je pense que des fermetures plus stratégiques et plus judicieuses auraient pu avoir lieu.

Mes questions sont les suivantes. Confirmez-vous qu'un bureau de poste ou au moins un Point Poste sera maintenu dans chaque commune? S'il est important que chaque commune rurale dispose effectivement d'au moins un bureau de poste, vous reconnaîtrez qu'au niveau des zones plus urbaines, un bureau de poste par commune est nettement insuffisant.

N'est-il pas opportun de renforcer les services par un service de type ambulatoire proposant les services non offerts dans les Points Poste, comme par exemple les services Banque de La Poste ou les services financiers? Ne serait-il pas possible également de renforcer les partenariats entre le groupe SNCB – on en a déjà beaucoup parlé cet après-midi - et La Poste afin d'offrir aux guichets des gares un large éventail des services postaux? N'avait-on pas promis à l'époque que des espaces multiservices allaient voir le jour au niveau des gares SNCB? Hélas, à l'heure actuelle, nous sommes encore loin de la mise en place de ces espaces multiservices. Mais en cas de partenariat, pouvez-vous m'en dire davantage sur ses modalités?

11.05 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Ma question porte également sur la fermeture d'un bureau dans ma commune, à Braine-l'Alleud.

J'entends M. Prévot qui se plaint à juste titre de la diminution des services publics en zone rurale. Ici, on se situe en zone urbaine.

C'est d'autant plus étonnant que dans la plus grosse commune du Brabant wallon en termes d'habitants (37.000), il ne reste que deux bureaux de poste or on va en supprimer un. Il faut se rendre compte que la commune de Braine-l'Alleud est composée d'un centre assez dense et de plusieurs villages répartis de part et d'autre où on a supprimé les bureaux sans nécessairement mettre un Point Poste en place. Cela signifie que les personnes âgées doivent se déplacer et prendre le bus. C'est compliqué pour les personnes à mobilité réduite.

De plus, le bureau de poste de Braine-l'Alleud est déjà complètement surchargé. Les files d'attente sont très longues et pénibles. Par ailleurs, il est mal équipé. Pourtant, tout le monde va être désormais renvoyé vers ce bureau.

Mme De Bue a mentionné une motion votée à l'unanimité par le conseil communal. La population de Braine-l'Alleud se manifeste également auprès de la direction de La Poste par des pétitions.

Dès lors, madame la ministre, je voudrais savoir comment vous justifiez de telles décisions? Pourquoi aller si loin dans la fermeture des bureaux? Quels critères ont-ils été appliqués pour justifier ce projet de fermeture du deuxième bureau de poste? Est-il possible de remettre en cause cette décision étant donné l'importance de la population de Braine-l'Alleud et l'abandon de plusieurs bureaux aux alentours qui ont été très incomplètement remplacés? Dans la négative, pourriez-vous nous indiquer si l'ouverture d'un Point Poste est prévue dans ce quartier? Il semblerait que non.

11.06 Minister **Inge Vervotte**: Mevrouw de voorzitter, ik zal eerst in algemene termen antwoorden, daarna ga ik in op de concrete vragen die door iedereen werden gesteld. Dit antwoord zal velen onder u misschien niet gelukkig maken, maar ik wil toch stellen dat ik gebonden ben aan een beheersovereenkomst waaraan ik zelf eigenlijk politiek niet gebonden ben maar die er vandaag wel is. Ze zal er nog een paar jaar zijn. Het zou natuurlijk van mijnentwege niet correct zijn om daar nu van af te wijken. Ik zal politiek dus ook verdedigen wat is overeengekomen omdat wij uiteraard gebonden zijn aan een beheersovereenkomst die moet worden uitgevoerd. We zullen straks kijken in welke mate De Post zich al dan niet houdt aan de beheersovereenkomst.

U hebt de vergadering meegemaakt met de heer Thijs, waar hij ook geantwoord heeft. Ik zal de transitie die ingezet is, de verandering van kantoren naar postpunten, dan ook politiek verdedigen. Dat neemt niet weg dat we misschien samen kunnen zoeken naar die elementen, wanneer de beheersovereenkomst wordt gerespecteerd, die er misschien toch voor zorgen dat de zaken op het terrein, in de lokale gemeenschappen, op een goede manier kunnen verlopen. Als bijvoorbeeld blijkt dat er niet voldoende overleg is en dat er geen alternatieven zijn, en dergelijke, dan wil ik daar allemaal graag mee over nadenken, zolang die elementen niet in tegenstrijd zijn met de beheersovereenkomst. Ik ben gebonden aan de beheersovereenkomst. Voor elementen die tot kwaliteitsverbetering kunnen leiden en niet tegenstrijdig zijn met de bepalingen van de beheersovereenkomst ben ik samen met u partner om die zaken op tafel te blijven leggen als ze de kwaliteit van de dienstverlening voor onze mensen ten goede gaan komen.

Ik zal nu heel concreet op uw vragen in. Dit gamma per type van postal service punt is in de beheersovereenkomst bepaald, met name in hoofdstuk 5, afdeling 1, artikel 20. Het basisassortiment is in de postpunten voorzien en een volledig assortiment geldt voor de postkantoren. Onder basisassortiment dienen volgende openbare diensten begrepen te worden: het in ontvangst nemen van zendingen van stukpost, brievenpost en stukpost postpakketten, die deel uitmaken van de universele dienst met uitzondering van zendingen met aangegeven waarde. Het tweede element is het ter beschikking houden en afgeven van stukpost, aangetekende zendingen en stukpost postpakketten, die deel uitmaken van de universele dienst en waarvoor het bericht werd gelaten, bijvoorbeeld vruchteloze aanbiedingen thuis. Verder gaat het om de verkoop van postzegels, het aanvaarden van stortingen voor rekening van De Post of van andere financiële instellingen voorzien van een gestructureerde mededeling en beperkt tot 300 euro, de verkoop van fiscale zegels en van boetzegels of de dienstverlening aangeboden door De Post in het kader van een nieuw systeem met andere betalingsmodaliteiten.

Als een element in een beheersovereenkomst staat, heb ik de neiging er snel over te gaan. Ik zal echter proberen mijn tempo te temperen.

Onder het volledige assortiment dienen de volgende openbare diensten te worden begrepen: de diensten van het basisassortiment, de uitvoering van verrichtingen met betrekking tot de basisbankdienst, de betaling van binnenlandse postwissels, het boeken van gelden en titels voor verkeersboetes, de verkoop en de terugbetaling, de vervanging en de uitwisseling van visverloven, de ontvangst van geldstortingen op een postrekeningcourant en de uitvoering van de betalingsverrichtingen vanuit of naar deze rekeningen, de ontvangst van geldstortingen ter creditering van een postrekeningcourant of van een rekening bij een andere financiële instelling.

Dat is telkens de overweging die zal moeten worden gemaakt. Dat is wat in de beheersovereenkomst is

overeengekomen en dat is dan ook de dienstverlening waaraan wij wettelijk gebonden zijn. 90% van de activiteiten van een postkantoor zijn direct realiseerbaar in postpunten maar De Post zal sowieso minstens een kantoor per gemeente behouden. Dit beperkt dan ook het risico op te lange afstanden. Dit is overigens een terechte bekommernis die we blijvend onder ogen moeten houden. Drukwerken zijn nu reeds een product in concurrentie voor De Post. De Post geniet van voordelen zoals een erg kwalitatieve bedeling door postbodes, een beperkt aantal stuks per dag en een bedeling mogelijk op elke weekday. Het risico bestaat inderdaad om klanten te verliezen maar in de algemene context komt het transformatieplan de rentabiliteit van De Post ten goede.

Belangrijk is misschien ook het volgende. Ik ben dit in mijn inleiding vergeten te zeggen. U weet dit allemaal zeer goed en dit debat zal de komende maanden zeker op ons af komen; ik heb het dan uiteraard over de verdere liberalisering van de postmarkt met brieven van minder dan 50 gram. Ik denk dat het belangrijk is, en daarom vind ik het ook belangrijk om deze transitie politiek te verdedigen, dat wij ons bedrijf De Post goed in staat stellen om slagkrachtig te kunnen zijn in deze binnenkort opengestelde markten. Tegelijkertijd vind ik het ook belangrijk dat wij als overheid bijkomende maatregelen nemen om het bedrijf slagkrachtig te houden. Ik denk dat beiden belangrijk zijn: enerzijds De Post die verdere inspanningen moet doen inzake rendabiliteit waaronder bijvoorbeeld de transitie van postkantoren naar het net een element vormt en, anderzijds de verantwoordelijkheid die de overheid zal moeten nemen om bijkomende voorwaarden te stellen voor die vrijgemaakte markt, zoals die door Europa wordt vooropgesteld.

De interne en externe processen zijn permanent herzien om een goede kwaliteit aan de klanten te kunnen bieden.

Vous devez savoir avant toute chose que le plan d'entreprise 2008-2012 ne constitue pas un nouveau plan mais une actualisation des projets de changement menés par La Poste depuis 2003. Ces projets visent la réduction des coûts et l'amélioration du service à la clientèle. Cette actualisation du plan stratégique devra permettre à La Poste d'absorber le choc de la libéralisation totale du marché votée par le Parlement européen. La Poste a en effet intégré dans son plan stratégique 2008-2012 une évolution importante de son réseau de distribution qui s'appuiera sur environ 150 plates-formes et 1.500 dépôts en lieu et place de 500 bureaux distributeurs actuellement.

Ce projet à long terme, de minimum 5 ans, est à l'heure actuelle clair au niveau des principes et des directions à prendre mais n'est pas encore défini dans ses détails. Aucun plan détaillé ou planning précis ne seront disponibles avant plusieurs mois. Si des documents circulent sur le terrain en ce moment, ils doivent être considérés comme documents de travail préliminaires et susceptibles de modifications importantes. Ce plan vise à réduire les coûts de fonctionnement de La Poste dans le contexte de compétition croissante qu'elle connaît. En particulier, il inclut une réduction de la facture énergétique, une réduction du nombre de bâtiments et des coûts de chauffage y afférents, une réduction des transports et des carburants. Les inquiétudes que vous exprimez au sujet de l'impact sur l'environnement doivent être apaisées. Il s'agit en l'occurrence de l'opportunité de consommer moins d'hydrocarbures. Par ailleurs cette nouvelle structure du réseau de distribution n'aura pas d'impact sur le service offert à la clientèle, ni en zone rurale ni en zone citadine. Il s'agit seulement d'une adaptation de l'organisation interne. La dimension sociale du contact population-facteur a toujours été prise en compte par La Poste et le sera encore dans le futur. Comme toujours à la Poste, toutes les modifications des organisations feront l'objet de concertations approfondies avec les syndicats lorsque les détails de ces nouvelles organisations seront connus. La Poste s'est par ailleurs engagée à ne procéder à aucun licenciement sec.

En ce qui concerne la situation particulière des deux communes que vous mentionnez, à savoir Nivelles et Braine-l'Alleud, la position de La Poste est la suivante: maintien d'un bureau de poste sur chacune de ces communes, et présence d'au moins un Point Poste par bureau de poste fermé ou amené à fermer. En ce qui concerne les Points Poste sur la commune de Nivelles, deux Points Poste sont déjà ouverts, chez Delhaize et à la SNCB, et pour Braine-l'Alleud, La Poste est en prospection actuellement. En ce qui concerne la fermeture des bureaux de Nivelles et de Braine-l'Alleud, aucune concertation n'est obligatoire selon le contrat de gestion, toutefois La Poste a respecté ses engagements en matière d'information préalable des autorités communales, à savoir que toute décision de fermeture de bureau doit être communiquée au moins trois mois avant la fermeture effective du bureau.

Cependant, si les autorités communales le souhaitent, elles peuvent prendre contact avec La Poste afin de débattre des opportunités existantes en termes de Points Poste.

Je demanderai à La Poste qu'elle veille à ce que la fermeture du bureau de poste de Braine-Saint-Sébastien soit précédée par l'ouverture d'un Point Poste dans la même zone géographique; j'estime que c'est essentiel et sans cette garantie, j'interdirai cette fermeture.

Je comprends le souci concernant le service bancaire. À ce niveau, il faut distinguer le service financier, repris dans l'assortiment complet, et les services et produits offerts dans le cadre de la Banque de La Poste. En ce qui concerne les services rendus dans le cadre de la Banque de La Poste, La Poste est libre d'adapter son offre comme elle l'entend. En ce qui concerne les services repris dans le contrat de gestion, chacun peut faire appel à son facteur.

Pour rappel, voici l'ensemble des services qui sont repris dans le contrat de gestion, d'une part dans l'assortiment de base et, d'autre part, dans l'assortiment complet. Dois-je vous lire toute la liste? Non? Merci.

J'ajouterai que la SNCB interagit avec La Poste au même titre que les autres partenaires avec lesquels La Poste travaille. Et ce débat sera très intéressant dans le futur gouvernement que de savoir s'il existe des Points Poste, s'ils sont fiables, si l'on peut garantir une continuité. En effet, si un bureau commercial ou un magasin se montre intéressé aujourd'hui par la tenue d'un Point Poste mais qu'il l'abandonne après un an, cette situation ne permettra pas la continuité dont nous avons besoin. Cela m'inquiète et mérite d'être discuté avec La Poste: quelle est leur stratégie? Je comprends la stratégie du changement, mais je veux que La Poste nous garantisse une certaine continuité de la transaction.

Si je parle de cela, c'est que la SNCB est un partenaire qui se montre parfois intéressant et parfois moins. En effet, dans le cadre des plans de transformation des points de vente de La Poste, la SNCB peut poser sa candidature pour l'attribution d'un Point Poste sur le marché défini par La Poste. Cette collaboration se limite à l'assortiment de base et aucun autre type de partenariat n'existe entre les deux entreprises afin d'ouvrir une gamme plus large de services aux guichets de la SNCB. Actuellement, les services Points Poste sont accessibles dans les gares suivantes: Moustiers, Kontich, Soignies, Hasselt, Kalmthout Heide, Vilvorde, Waterloo, Rixensart, Andenne, Tirlemont, Nivelles, Châtelet, Marchienne-au-Pont, Luttre, Saint-Mard, Marbehan, Saint-Trond, Han et Péruwelz.

Dans ce cas, il faut vérifier si c'est intéressant ou pas. Par exemple, ce ne l'est pas lorsqu'il n'y a pas de personnel dans ces gares mais ce l'est lorsque la gare est très fréquentée par les voyageurs et pourvue de commerces. Je crois que La Poste et la SNCB ont une vision très claire, très commerciale et très correcte à ce sujet. Certaines gares offrent déjà un service postal.

11.07 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

U had het over de beheersovereenkomst. Ik stel vast dat de communicatie van De Post niet correct is. Slechts een half jaar geleden zei de woordvoerder van De Post dat volgens een intern onderzoek de postkantoren die verdwijnen niet goed draaien. Op die manier probeert men het verdwijnen van het kantoor te rechtvaardigen tegenover de bevolking.

Als we enkele maanden later de recentste lijst met de te sluiten kantoren bekijken, zien we dat daar allemaal kantoren op staan die wel goed draaien. Er zullen er waarschijnlijk een aantal bij zijn waarover men na het intern onderzoek een andere mening is toegedaan. Heel wat kantoren zoals dat van Zaventem of Kieldrecht in Beveren-Waas draaien heel goed en de bevolking is daarvan getuige. Men kan dan uiteraard niet afkomen met de reden dat die kantoren niet goed draaien. De communicatie van De Post in het verleden blijkt dus niet goed te zijn geweest.

Het zou goed zijn om de aangekondigde sluitingen momenteel te bevrozen en de werkwijze met de postpunten te evalueren. U hebt zelf een aantal zaken opgesomd. Er is wel een verloop in een PostPunt, wat vroeger met het postkantoor niet het geval was. Nu is misschien het moment om de klantentevredenheid in de postpunten, de tevredenheid bij de uitbaters en het verloop van de postpunten in een aantal gebieden te evalueren.

U hebt gezegd dat 90% van de dienstverlening die in een PostPunt zal worden aangeboden vooral slaat op de basisverrichtingen, maar niet op de financiële producten die De Post aanbiedt. Ik begrijp dat niet. Slechts een tweetal maanden geleden startte De Post een dure reclamecampagne op waarin ze de nabijheid en de goede ligging van de kantoren en de financiële producten aanprijst die men niet in een PostPunt kan krijgen.

Voor mij staat die reclamecampagne van De Post haaks op het beleid dat De Post momenteel voert.

U hebt verwezen naar de lange afstanden. Men wil vermijden dat de bevolking wordt geconfronteerd met lange afstanden. Wat gebeurt er dan met de huidige werkwijze in verband met het verspreiden van reclamedrukwerk? Ik verwijs naar de gemeente Beveren-Waas waar vroeger negen postkantoren waren. Dat is na Gent en Antwerpen de grootste gemeente in oppervlakte van Vlaanderen.

Van die negen postkantoren zijn er momenteel vier overgebleven. Als De Post haar planning kan doorzetten, blijft er maar een kantoor over. Als men nu de afstand bekijkt -dertig kilometer heen en terug tussen de verst van elkaar gelegen postkantoren, en zelfs meer dan veertig kilometer heen en terug tussen het verste punt van de gemeente en het enige overblijvende postkantoor -, op welke manier zal men dan kunnen zeggen dat De Post dichtbij is gelegen als men bijvoorbeeld vanuit het noorden van de gemeente helemaal naar het overblijvende postkantoor moet gaan om reclamedrukwerk aan te bieden terwijl dat in het verleden kon gebeuren in een ander kantoor? Op welke manier zal men dat oplossen?

Ik wil tevens graag vernemen of men geen stockageproblemen verwacht in die gemeente met twee postnummers waar al het reclamedrukwerk in een postkantoor zal terechtkomen?

11.08 Maxime Prévot (cdH): Madame la ministre, je vous remercie pour vos éclaircissements.

Je vous avoue que malgré le fait que j'ai pleine confiance, je reste sur ma faim. En effet, à ma question relative au contact entre les citoyens et le facteur, vous avez indiqué qu'il s'agissait d'un élément important qui serait pris en considération comme cela a toujours été le cas, dites-vous. Or les dernières expériences ont été plutôt malheureuses à cet égard et j'espère qu'on ne s'inscrira pas dans la même ligne.

D'ailleurs, à ce sujet, l'expérience Géoroute aura pu démontrer un intérêt en termes de rentabilité et de rationalité dans l'organisation des services mais probablement moins en termes de proximité des services et de contact entre les citoyens et les facteurs. J'espère que ce n'est pas la rentabilité seule qui inspirera la suite des événements.

En ce qui concerne l'enjeu des plates-formes, je peux comprendre qu'il se joue à plus long terme. Vous l'avez dit: on en est aux balbutiements. Toute information qu'on pourrait posséder en la matière doit donc être traitée avec prudence. Il est heureux de savoir que ce sera susceptible d'être modifié pour pouvoir peut-être dessiner une esquisse ou des contours qui seront plus proches des gens.

J'insiste particulièrement – c'était d'ailleurs l'un des objets de ma question – sur l'attention portée aux zones rurales.

J'ignore si ces plates-formes constitueront une réponse efficace. Elles seront probablement efficaces mais il s'agit de deux enjeux différents. En tout cas, j'espère et plaide pour que dans le cadre de l'élaboration progressive du plan stratégique 2008-2012, une attention spécifique soit portée dans la pratique – au-delà des mots – à ce service de proximité.

11.09 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, je voudrais remercier Mme la ministre pour sa réponse détaillée qui suit la ligne de l'exposé de M. Thijs.

Il faut insister sur la communication entre les communes et La Poste. C'est important.

Si j'ai bien compris, le futur Point Poste de Braine-l'Alleud n'est pas connu puisque vous allez insister pour que celui-ci soit le mieux localisé possible.

Toutefois, pourquoi annoncer la fermeture d'une série de bureaux avant d'annoncer l'ouverture de nouveaux Points Poste? Le sentiment du grand public – les mandataires communaux sont souvent contactés à ce sujet – est qu'on abandonne le service public et qu'il y a une diminution du service global à la population. C'est dommage que ce soit cette image qui passe alors que ce n'est peut-être pas la volonté de La Poste.

Avec ma collègue Mme Snoy, nous prenons note de votre volonté de trouver un emplacement d'un Point Poste qui satisfera le mieux la clientèle de Braine-l'Alleud.

11.10 Véronique Salvi (cdH): Madame la ministre, je vous remercie pour toutes ces réponses. On ne peut

qu'être rassuré en apprenant que, demain, il y aura bien un bureau ou au moins un Point Poste par commune. Mais reconnaissons qu'il importera à l'avenir – là, j'ai été sensible à votre intervention par rapport au bureau de Braine – de veiller à ce que ce Point Poste se situe dans la même zone géographique que le bureau de poste qui disparaît. Sinon, cela ne présenterait aucun sens pour nos citoyens.

Étant donné votre souci d'évaluation et de continuité, si je vous comprends bien par rapport à ce qui existe aujourd'hui au sujet d'éventuelles relations entre la SNCB et La Poste, certaines gares offrent un service postal minimal avec un assortiment de bases. Dès lors, votre évaluation devra tenir compte des endroits où ce système fonctionne bien et, là où il y a un grand flux de voyageurs, d'élargir ce simple assortiment de base en offrant un réel service le plus large possible en profitant de la tranche horaire de 7.00 heures – 9.00 heures au niveau des passagers SNCB.

Je ne crois pas vous avoir entendue au sujet de la possibilité d'un service de type ambulatoire au niveau des zones rurales. Cette idée pourrait s'avérer créative, notamment au niveau des zones rurales, chères à mon collègue Maxime Prévot, car elle permettrait de répondre aux besoins des personnes plus âgées, qui éprouvent des difficultés de déplacement et qui, en plus, vivent dans des zones rurales dépourvues de Points Poste.

Et afin que La Poste reste réactive et pro-active vis-à-vis de cette libéralisation, elle devrait être à l'écoute des besoins de la population. Ainsi, la remarque relative aux communes est extrêmement importante, car bien souvent, les mandataires communaux ont l'impression que les modifications survenant ont été décidées bien avant d'avoir fait l'objet d'une concertation avec les pouvoirs locaux. Par conséquent, davantage de communications et de concertations permettraient d'éviter certaines erreurs qui ont, malheureusement, déjà été commises.

11.11 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, j'ai pris note de votre engagement à ouvrir un Point Poste avant la fermeture d'un bureau de poste. Cela me paraît la moindre des choses.

J'ai été très sensible à votre argument sur la stabilité du Point Poste, car c'est exactement ce qui s'est passé à Lillois, village extérieur à Braine-l'Alleud. Le Point Poste, situé dans une petite librairie de la rue principale, est fermé, parce que la librairie a connu des difficultés financières. La librairie ayant fermé, il ne reste plus rien pour les habitants de Lillois pour le moment. Cette stabilité ou cette garantie que le Point Poste ne dépendra pas de la fragilité d'un petit commerce est un élément qu'il importe de prendre en considération.

L'information des habitants reste insuffisante quant à la situation des Points Poste, de la façon de s'y rendre, etc. Voilà aussi ce qui suscite ce mouvement de protestation et d'inquiétude qui est très légitime et dont il convient de tenir compte.

11.12 Minister Inge Vervotte: Ik wil graag nog een korte reactie geven. Ik hoor dat er heel wat bekommernissen leven, omdat het hier natuurlijk gaat om een heel belangrijke dienstverlening voor de mensen, namelijk de postbedeling, de aanwezigheid van een postkantoor en andere zaken. Ik wil die bekommernissen zeker en vast serieus nemen en ik wil ze ook meenemen in het overleg met De Post. Wel wil ik duidelijk stellen dat dat zal moeten gebeuren met respect voor de bestaande beheersovereenkomst, die loopt tot 2010. Ik denk echter dat er misschien elementen zijn die meegenomen kunnen worden en die niet in contradictie zijn met de beheersovereenkomst. We zullen die dan ook graag meenemen in het overleg met De Post.

Het is correct dat de hele transitie zal gebeuren en dat ze gebaseerd is op verschillende elementen. Ik denk dat we dat niet onder stoelen of banken moeten steken. Ik wil ook graag zeggen dat ik mij daar mee verantwoordelijk voor voel, in die zin dat ik mij mee verantwoordelijk voel voor de doelstelling om van De Post een financieel rendabel bedrijf te maken en ervoor te zorgen dat er onder andere een goede kostenstructuur is. We moeten ons daar allemaal verantwoordelijk voor voelen, want in 2009, een tijdstip dat zeer snel op ons afkomt, is die markt vrij. Ik heb het al gezegd, we zullen daar politiek onze verantwoordelijkheid voor moeten nemen door een aantal wetgevende initiatieven. Anderzijds moeten we er echter ook voor zorgen dat dat bedrijf zichzelf ook in staat stelt om goed te kunnen functioneren. Ik denk dat we die boodschap ook moeten durven te brengen. Zo niet zullen we in 2009 bij wijze van spreken allemaal vragen hoe er zo'n sociaal drama gebeurt bij De Post. Dat zal dan zo zijn, omdat er niet voldoende opgeanticiepeerd is. Ik denk dat we al die elementen en de redenen ervoor goed moeten benoemen. Het is ook onze politieke verantwoordelijkheid om dat te doen. Dat moet gebeuren met respect, waarbij bovendien de dienstverlening aan de mensen zo goed mogelijk gegarandeerd wordt. Dat is een heel moeilijke oefening.

Er is nog een punt dat misschien te weinig is belicht. In de toekomst moet daar meer toelichting over worden gegeven. De Post heeft er namelijk alle belang bij, zowel strategisch, tactisch als commercieel, om de postpunten ook constant te evalueren. Het bedrijf moet de merknaam van De Post, waaraan men zo sterk heeft gewerkt, waarvan betrouwbaarheid en kwaliteit elementen zijn zoals algemeen erkend wordt in de samenleving, ook bewaken. Met andere woorden, de postpunten moeten constant worden geëvalueerd op het vlak van de klantentevredenheid en de geboden kwaliteit, om te voorkomen dat de marketingnaam geschaad zou worden indien een product wordt verwaarloosd of indien een product helemaal niet aantrekkelijk wordt voorgesteld in de kantoren waar het geleverd wordt, bijvoorbeeld de commerciële centra. Dat moet een bekommernis zijn van De Post. Dat is meteen mijn antwoord op de vraag of ik niet alles moest bevroren en eerst een evaluatie moest maken.

Ik herhaal: er is een constante evaluatie. Voorlopig denk ik dat we het ons politiek niet kunnen veroorloven om het transitieplan nu stop te zetten om een evaluatie te maken, terwijl er een constante evaluatie gebeurt. Wat ik De Post natuurlijk wel zou voorstellen is om op basis van de evaluaties, die constant gebeuren, bij te sturen.

Ik zal zeker de vraag meenemen waarom men niet eerst communiceert waar het nieuwe is gevestigd, alvorens het oude te sluiten. Dat zou al veel onvrede wegnemen. Zulke zaken wil ik zeker en vast ter verdediging meenemen naar De Post.

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

12 Question de M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la suppression de liaison Internet par ligne classique" (n° 1098)

12 Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de afschaffing van de internetverbinding via de klassieke telefoonlijn" (nr. 1098)

12.01 François Bellot (MR): Madame la ministre, Belgacom a annoncé, il y a peu, la disparition toute prochaine de la technologie dite "dial up" permettant d'être relié au réseau Internet à partir de lignes classiques.

Il apparaît aujourd'hui que des familles n'ont comme seul accès à internet que cette technologie car elles sont dans l'impossibilité d'être connectées à l'ADSL en raison de la distance par rapport à la borne la plus proche contenant la carte ADSL.

Madame la ministre, pourriez-vous me faire savoir quel était le nombre total de connexions internet "dial up" via les lignes classiques hors ADSL au 30 juin 2007?

Compte tenu de l'implémentation de la nouvelle technologie ADSL permettant d'accroître les distances autorisées entre le point de connexion et la borne la plus proche, pourriez-vous me dire quel est le nombre de connexions "dial up" qui ne pourront pas bénéficier de l'ADSL parce que trop distantes de ces bornes?

12.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, le nombre d'abonnés "dial up", principal moyen d'accéder à internet avant l'essor de l'ADSL, n'a cessé de chuter au cours des dernières années au profit des solutions à haut débit. De plus en plus de clients optent pour l'une des nombreuses formules ADSL. La large bande représente en effet clairement l'avenir pour les internautes qui souhaitent surfer de manière rapide et confortable tout en restant joignables par téléphone et en ayant accès à la télévision numérique. Selon les chiffres de l'ISPA, les raccordements "dial up" ne représentent plus que 7% du marché internet total, dont 38.000 clients de Belgacom. Belgacom a donc pris la décision de mettre fin à la commercialisation de ce service. Tous les clients concernés ont été avertis et se sont vus proposer une des formules ADSL existantes et notamment l'ADSL Time, qui permet de surfer deux heures par mois pour seulement 5,95 euros.

Belgacom a effectué la vérification et estime à environ une centaine le nombre de personnes qui utilisent son service "dial up" dans les endroits où l'ADSL n'est pas encore disponible. L'impact de la fermeture de ce service sera donc extrêmement limité.

Je rappelle également que dans le courant du mois de novembre, Belgacom a augmenté le taux de

couverture de la technologie ADSL en Belgique. Cette couverture s'élève aujourd'hui à 99,7% de la population grâce à l'introduction dans le réseau de nouvelles technologies appelées "Reach Extended ADSL". Il s'agit quasiment d'un record mondial. Par ailleurs, notons que l'internet "dial up" restera disponible via un abonnement chez un autre fournisseur d'accès.

12.03 François Bellot (MR): Madame la ministre, je vous remercie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 Vraag van de heer Peter Logghe aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het Neptunusplan en de rechtstreekse verbinding Roeselare-Brussel" (nr. 1109)

13 Question de M. Peter Logghe à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le plan 'Neptunus' et la liaison directe Roulers-Bruxelles" (n° 1109)

13.01 Peter Logghe (Vlaams Belang): Mevrouw de minister, naar aanleiding van de nieuwe uurregeling van de NMBS en de vele vertragingen – u hebt er al voldoende op gealludeerd – die dat veroorzaakte, en vooral de moeizame tocht van zovele inwoners van mijn stad, Roeselare, naar Brussel, maakt dat menigeen zich de bedenking maakt dat een rechtstreekse lijn Roeselare-Brussel in deze toch wel soelaas zou brengen.

Niet alleen tot mijn grote verbazing, maar ook tot verbazing van vele van mijn medereizigers, zouden er trouwens al plannen over bestaan, zoals het genaamde Neptunus-plan. Ik heb dan ook een aantal heel concrete vragen.

Mevrouw de minister, hebt u weet van dat zogenaamde Neptunus-plan? Zo ja, waaruit bestaat het? In welke fase bevindt zich dat plan? Bevindt het zich nog in de fase van voorbereiding? Worden er al studies uitgevoerd? Of is men reeds tot de fase van de finalisering gekomen? Wanneer wordt het afgerond? Kunt u ons een idee geven van de geschatte begroting voor dat plan? En ten laatste, zijn er al complete plannen gemaakt? Naar het schijnt, mevrouw de minister, zou men ter hoogte van Gits, een deelgemeente van Hooglede, een bocht maken in een eigen bedding, richting Gent, om dan weer de bestaande bedding richting Brussel te volgen. Graag kreeg ik uw concrete antwoorden.

13.02 Minister Inge Vervotte: Voor zover ik daarover informatie heb, geef ik u de informatie die mij toegekomen is met enige nuance. Mijn informatie zegt dat het een plan is, en niet meer of niet minder dan een plan. Daar staan dus nog geen concrete budgetten tegenover. Het is uiteraard niet aan mij daarover een uitspraak te doen. Waar ik mij wel over kan uitspreken, is dat er blijkbaar contact is geweest van de vertegenwoordigers van De Lijn met de vertegenwoordigers van NMBS Reizigers Nationaal. Dat plan is daar voorgesteld.

Wat de aspecten inzake de NMBS betreft, heeft de NMBS kennis genomen van het plan, maar zij heeft geen weet van concrete plannen om nieuwe spoorinfrastructuur aan te leggen ter hoogte van Gits. Volgens de informatie die bij mij is toegekomen, is het een plan, maar meer weten wij daar niet over. Meer is daarover zeker niet geconcretiseerd en zeker ook niet gebudgetteerd.

13.03 Peter Logghe (Vlaams Belang): Als ik het goed begrijp, blijkt het plan heel voorbarig te zijn en bevindt het zich nog in de fase van het onderzoek.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Vraag van de heer Peter Logghe aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "Oxfam en de NMBS" (nr. 1110)

14 Question de M. Peter Logghe à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "Oxfam et la SNCB" (n° 1110)

14.01 Peter Logghe (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, op donderdag 13 december, een maand geleden, verkochten twee vriendelijk jongedames van Oxfam-wereldwinkel, in de trein van 07.15 uur op de lijn Kortrijk-Brussel-Dendermonde, doosjes met truffels aan de reizigers. Ik stel mij

daarbij de vraag of het overheidsbedrijf NMBS, dat zich in politieke kwesties toch neutraal zou moeten opstellen, hiermee geen politieke kleur bekend.

Ik heb de volgende concrete vragen.

Behoort het tot de nieuwe regels van dit huis dat het overheidsbedrijf NMBS aan een politiek georiënteerd commercieel bedrijf ruimte geeft om haar commerciële activiteiten te ontplooiën? Mogen wij ervan uitgaan dat in de toekomst ook andere commerciële bedrijven of winkelketens hun waren zullen kunnen slijten in de treinen van de NMBS? Maakte deze actie van Oxfam in de NMBS-treinen in de kerstperiode het voorwerp uit van een regeerakkoord of bestond er in de schoot van de regering een akkoord over? Op de fluovestjes van de jongedames waren de woorden "NMBS-Oxfam" aangebracht. Bestaat er zoiets als een joint venture tussen beide bedrijven? Zo ja, waaruit bestaat die overeenkomst? Op basis van welke criteria werd het bedrijf Oxfam uitgekozen om haar waren te slijten in de treinen van de NMBS?

14.02 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Logghe, ik betreur dat u geen pakje truffels hebt meegenomen, zodat wij deze aangelegenheid proefondervindelijk zouden kunnen verifiëren.

De actie van Fair Trains is voor het tweede jaar op rij georganiseerd door de NMBS en Oxfam-Solidariteit. Oxfam-Solidariteit is natuurlijk geen politieke partij. Het is een ngo en die zet zich in voor de opbouw van een duurzame en solidaire samenleving. Deze ngo heeft ook geen commerciële doelstelling. Oxfam-Solidariteit is dus ook geen commerciële organisatie.

De actie is door de NMBS opgezet in het kader van haar eigen ondernemingsvisie. Om daarover geen misverstanden te hebben, dit maakt niet het voorwerp uit van een specifieke onderhandeling die bijvoorbeeld binnen de beheersovereenkomst is gevoerd. Het is dus de NMBS zelf die in haar eigen ondernemingsvisie daaromtrent een initiatief heeft genomen. De beheersovereenkomst laat ook toe om dit te kunnen doen. Er bestaat geen samenwerking of joint venture tussen de NMBS en Oxfam-Solidariteit. Er is alleen een samenwerkingsovereenkomst voor een specifieke actie.

De actie Fair Trains is een samenwerking tussen de NMBS en Oxfam-Solidariteit waarbij de NMBS 50.000 gratis truffels op basis van de Fair Trade-chocolade uitdeelt aan haar klanten als een kleine eindejaarsattentie, en waaraan de NMBS ook toestemming geeft en de logistieke ondersteuning biedt aan Oxfam-Solidariteit om een specifiek voor de actie ontwikkeld product, hier een zakje Fair Trains-truffels van 100 gram, te verkopen in de treinen en in een aantal stations. Deze actie is ook beperkt in de tijd en loopt over een periode van veertien dagen voor Kerstmis.

De NMBS noemt dit zelf in haar jaarverslag een element van maatschappelijk verantwoord ondernemen. Ik zie geen problemen in deze argumentatie.

14.03 **Peter Logghe** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik zal de volgende keer een doosje truffels meenemen. Die zullen dan wel een maand oud zijn, dus ik ben niet zeker of ze nog eetbaar zullen zijn.

Ik neem nota van het feit dat u Oxfam geen commercieel bedrijf noemt. Ik denk dat er twee Oxfams zijn, een ngo en een commercieel bedrijf. Daarover kunnen wij wel nog een potje discussiëren.

Ik neem nota van uw antwoord, en ik dank u.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

15 **Question de M. Maxime Prévot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les nominations au sein de la SNCB" (n° 1185)**

15 **Vraag van de heer Maxime Prévot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de benoemingen bij de NMBS" (nr. 1185)**

Le **président**: Je donne la parole à M. Prévot, étant donné qu'il ne pourra être présent lors de la prochaine réunion.

15.01 **Maxime Prévot** (cdH): Monsieur le président, je vous remercie pour ce geste généreux. Madame la

ministre, je ne vous embêterai pas plus longtemps aujourd'hui; c'est ma dernière question!

Il semble que des pratiques dignes d'un passé que l'on espérait révolu sont toujours de mise au sein de la SNCB, du moins si l'on s'en tient à certains témoignages relayés par la presse.

Les représentants syndicaux se sont fait l'écho d'une série de nominations récentes au sein de l'entreprise publique qui seraient contraires aux règles de recrutement en vigueur. Il apparaîtrait que des contractuels obtiennent une priorité sur des statutaires lors de nominations à des postes de fonctionnaires supérieurs pour des raisons qui seraient de nature politique. Vous noterez au passage que je reste prudent dans la formulation que j'emploie.

Des agents qui remplissent toutes les conditions d'expérience et de qualification sont de la sorte écartés. Le sentiment d'injustice serait d'autant plus grand que les contractuels nommés ont directement un niveau de rémunération supérieur allant de 10.000 à 15.000 euros supplémentaires par an.

De plus, les agents ainsi lésés feraient l'objet de pressions de la part de la direction de l'entreprise, afin de ne pas poser de recours auprès du Conseil d'État. Ces pratiques – vous en conviendrez certainement, madame la ministre – sont tout à fait inacceptables et détériorent le climat social au sein d'une entreprise déjà confrontée à de nombreux défis.

Voici mes questions.

- Ces informations pour le moins interpellantes sont-elles ou non exactes?
- Pouvez-vous nous assurer que votre cabinet mettra tout en œuvre afin de mettre un terme à ce type de nominations, si du moins elles devaient être avérées?
- Qu'en est-il pour celles dont la presse s'est fait l'écho, voici quelques jours?
- Comptez-vous inclure explicitement, dans le nouveau contrat de gestion de la SNCB, de nouvelles règles afin d'objectiver les nominations aux postes supérieurs?

15.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, cher collègue, je suppose que la question porte sur la totalité du groupe SNCB.

En vertu des conventions de mise à disposition du personnel par la SNCB Holding et Infrabel, d'une part, et la SNCB, d'autre part, et approuvées le 22 décembre 2004 par la commission paritaire nationale, les contrats de travail du personnel non statutaire utilisé au sein du groupe SNCB sont exclusivement conclus et dénoncés par la SNCB Holding.

Lorsque la SNCB Holding engage du personnel non statutaire en vertu d'un contrat de travail soumis à la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, elle se conforme rigoureusement aux dispositions de l'article 29 de la loi du 23 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. Elle ne recourt donc à ce type d'engagement qu'aux fins de répondre à des besoins exceptionnels et temporaires en personnel, qu'il s'agisse soit de la mise en œuvre d'actions limitées dans le temps, soit d'un surcroît extraordinaire de travail.

La deuxième possibilité est l'exécution de tâches nécessitant une connaissance ou une expérience de haute qualification. La troisième possibilité est le remplacement de membres du personnel statutaire ou contractuel pendant des périodes d'absence temporaire partielle ou totale, la quatrième étant l'accomplissement de tâches auxiliaires ou spécifiques.

La SNCB Holding a notamment engagé des travailleurs contractuels pour des besoins spécifiques en vue d'exécuter, comme il est dit au deuxième point, des tâches nécessitant une connaissance ou une expérience de haute qualification. Le personnel non statutaire de la SNCB Holding, qu'il soit ou non mis à la disposition d'Infrabel ou de la SNCB est soumis au règlement applicable à cette catégorie du personnel dont les principes de base sont insérés dans les statuts du personnel. Dans ce cas-ci, à mon sens, la loi et toutes les règles sont donc respectées.

15.03 Maxime Prévot (cdH): Madame la ministre, je vous remercie de votre réponse particulièrement détaillée. Pour reprendre votre dernière phrase, j'en conclus que lorsqu'un quotidien national s'est fait dernièrement l'écho d'interrogations relatives à certaines nominations, il s'agissait de l'usage de cette deuxième possibilité offerte par les dispositions que vous avez évoquées. Je veux parler du recours à des contractuels quand leur haut niveau de qualification est susceptible d'apporter un plus à l'entreprise.

Je vous fais confiance pour estimer que c'est ce seul critère, et non des considérations de nature politique, qui a conduit à ce recrutement. J'en prends donc acte.

15.04 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, je suis naturellement très sensible à cette remarque.

Et je vais vérifier plus profondément de quoi il s'agit - je crois aussi que la commission paritaire nationale suit ce dossier - car il n'est pas bon que circulent des rumeurs non démenties et des informations incorrectes dans ce dossier.

15.05 Maxime Prévot (cdH): Je vous remercie car mon souhait n'est pas à travers cette question de faire un procès d'intention quelconque, mais de m'assurer effectivement que les seuls critères objectifs tels que vous les avez évoqués, ceux d'une haute qualification, ont conduit à ces engagements. Je trouve aussi malheureux que vous qu'une institution telle que la SNCB, si ça devait être infondé, soit victime de rumeurs qui vont ternir son image et, par effet de ricochet, ses gestionnaires, qu'ils soient administratifs ou politiques. Car on continue sinon de répandre ce sentiment selon lequel tout se fait en fonction de la carte politique plus qu'en vertu du diplôme. J'espère que nous pourrions nous mettre d'accord pour veiller à ce qu'il n'en soit pas ainsi comme ça aurait pu être le cas dans un passé révolu.

Le **président**: J'ouvre une petite question. Avez-vous fourni le titre du quotidien ou les références pour que Mme la ministre puisse consulter ces informations?

15.06 Maxime Prévot (cdH): Aucun problème à transmettre copie de l'article sur lequel je me suis basé afin d'étayer les informations.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Comme je vous l'avais dit, Mme la ministre, vous avez été soumise au feu de l'actualité des entreprises publiques et nous n'avons pas soldé l'ensemble de l'ordre du jour mais cela sera pour une prochaine séance, en principe d'ici deux semaines puisqu'une semaine sur deux est consacrée à la Mobilité et l'autre aux Entreprises publiques.

La séance publique de commission est levée à 18.33 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.33 uur.