

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

du

MARDI 14 DÉCEMBRE 2010

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 14 DECEMBER 2010

Namiddag

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 14.30 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Maggie De Block.

Le développement des questions et interpellations commence à 14.30 heures. La réunion est présidée par Mme Maggie De Block.

De **voorzitter**: Collega's, er zijn 70 agendapunten. Het is heel druk. Mag ik vragen om de cijfermatige vragen in de mate van het mogelijke toch schriftelijk te stellen?

Het Reglement stelt dat de termijnen komen te vervallen van zodra de regering in lopende zaken zit. Mevrouw de minister heeft al bewezen dat zij zich engageert om vanuit haar kabinet schriftelijke vragen binnen de redelijke termijn te beantwoorden. Een minister die meer doet dan ze zou moeten doen, mogen we niet straffen. We zouden haar moeten belonen.

In de commissie voor de Sociale Zaken had ik twee vragen ingediend. Het kabinet heeft mij toen gevraagd of ik ze niet in schriftelijke vragen wilde omzetten. Men had wel de antwoorden maar het vroeg te veel tijd en de wet houdende diverse bepalingen is groter. Andere ministers doen het dus ook.

01 Question de M. Christophe Bastin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les problèmes récurrents sur le réseau ferroviaire belge" (n° 923)

01 Vraag van de heer Christophe Bastin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de steeds terugkerende problemen op het Belgische spoorweginet" (nr. 923)

01.01 **Christophe Bastin** (cdH): Madame la ministre, il y a quelques semaines, j'avais déjà eu l'occasion de vous interroger au sujet d'un problème récurrent sur la ligne 161 Dinant-Namur-Bruxelles. Vous m'aviez répondu que vous alliez prendre des mesures. Je tiens à vous en remercier, parce que nous avons observé quelque résultat dans le cas du découplage de trains à Namur... J'ai rencontré certains conducteurs de trains voici quinze jours qui m'ont dit que le personnel était trop nombreux. Ils arrivent à trois ou quatre pour découpler les trains. Or, à la limite, s'ils n'étaient que deux, ce serait aussi bien fait.

Néanmoins, durant le congé de Toussaint, les voyageurs ont été mis à rude épreuve, puisque les retards ont été plus nombreux que d'habitude. Vous m'aviez expliqué que c'était à cause de la chute des feuilles, qui a pourtant lieu chaque année, et autres problèmes météorologiques.

Vous comprendrez, madame la ministre, que la patience des voyageurs commence à atteindre ses limites et que les désagréments de toutes sortes qui causent ces retards de trains – à savoir les ruptures de caténaires ou de câbles électriques, les pannes d'automotrices, ou encore maintenant la chute des feuilles – ne donnent pas une très bonne image de la SNCB, qui devrait être le moyen de locomotion le plus aisé et le plus rapide pour les milliers de navetteurs l'empruntant chaque jour.

Au lieu de cela, cette ligne est devenue un véritable parcours du combattant. Vendredi, je participais à un débat télévisé sur notre chaîne locale, avec les porte-parole de la SNCB et d'Infrabel. Vous m'aviez demandé de ne pas m'inquiéter au motif que du nouveau matériel serait utilisé dès 2015. Pour elles, de nouvelles machines vont arriver en 2011. Pour les navetteurs, ce serait un réconfort que soit mis à leur disposition du nouveau matériel.

En attendant les nouvelles locomotives et automotrices, ne peut-on pas accorder une attention accrue à la ligne 161 et faire en sorte que les conditions de circulation y soient optimales pour assurer un confort maximal des passagers? Peut-on compter sur votre appui pour que la SNCB mette tout en œuvre à ce sujet? Même si la SNCB attend la fin de l'année pour dresser des statistiques exhaustives sur les retards effectifs des trains et même si nous avons pu prendre connaissance d'un tableau récapitulatif de la ponctualité des trains pour chaque trimestre depuis 2009, consécutivement à une campagne publicitaire douteuse de l'ACOD diffusée par la presse, pourriez-vous néanmoins nous faire part des estimations à l'heure actuelle des retards, tant pour la ligne 161 Dinant-Namur-Bruxelles, que pour les autres grandes lignes du réseau? Existe-t-il des problèmes récurrents sur cette ligne?

Je vous remercie de vos réponses, madame la ministre. Et la prochaine fois, je vous poserai une question écrite.

Président: Jef Van den Bergh.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

01.02 Inge Vervotte, ministre: Cher collègue, je peux vous garantir que l'amélioration de la ponctualité des trains sur tout le réseau ferré est, après la sécurité du rail, une priorité pour moi mais aussi pour le Groupe SNCB.

À cet effet, j'essaie de suivre de très près l'évolution de l'audit externe sur la ponctualité, commandé par Infrabel et la SNCB. C'est aussi la raison pour laquelle j'ai repris le mécanisme de malus dans le contrat de gestion avec Infrabel et la SNCB quand les normes de ponctualité fixées ne sont pas atteintes.

L'augmentation importante du nombre de voyageurs durant les heures de pointe du matin et du soir entraîne la mise en service de convois de plus en plus longs et de plus en plus lourds. Ces convois sont bien entendu plus sensibles aux incidents et aux retards.

Durant le congé de Toussaint, de nombreux problèmes d'adhérence sont survenus. Les retards provoqués par le patinage des roues des engins de traction est un phénomène qui se représente chaque année et qu'il est difficile de contrer. Il est évident qu'Infrabel et la SNCB tentent d'éviter qu'une pellicule glissante se forme sur la voie. Depuis l'automne 1999, les chemins de fer disposent d'une machine spécialement conçue pour le nettoyage des voies à haute pression. Cette machine peut nettoyer des rails simultanément grâce à ses quatre arroseurs. Elle n'a cependant qu'une capacité limitée et est exclusivement utilisée dans des zones particulièrement exposées aux chutes de feuilles et présentant des dénivelés comme, par exemple, entre Namur et Luxembourg.

Le 15 novembre 2010, la machine en question a effectué des trajets supplémentaires car les conséquences du manque d'adhérence étaient extrêmement importantes.

L'élimination des feuilles mortes a pour effet préventif d'éviter qu'un film glissant se forme sur les voies. Lorsque le mal est déjà fait, il convient d'enlever cette couche avant que les problèmes de circulation de trains ne se posent et cela notamment en brossant et en polissant les rails à l'aide de machines spéciales.

Les trains les plus modernes de la SNCB sont équipés de matériel antidérapant, contre le patinage en traction, et de l'ABS, pour le freinage. Mais ces systèmes ne constituent pas en soi des moyens suffisants contre les chutes de feuilles. Ils protègent toutefois les trains de certains effets secondaires fâcheux et empêchent ainsi les roues de subir le phénomène des roues carrées à la suite de la formation de méplats.

Il limite également l'influence de certaines sections de voie glissantes.

Cependant, le système d'antidérapage ABS ne peut empêcher la voie d'être glissante, en ce sens qu'il donne lieu à une diminution de la force de traction ou de la puissance de freinage. Le matériel ferroviaire n'a néanmoins subi aucun dommage supplémentaire au niveau des roues ou des moteurs.

Lorsque trop de trains doivent être réparés simultanément, cela perturbe inévitablement l'organisation du trafic ferroviaire. Les mesures suivantes sont prévues à l'avenir. Dans le cadre de l'audit relatif à la régularité effectué pour le compte du Groupe SNCB, on examine quelques mesures appliquées par les réseaux ferroviaires étrangers. Les automotrices récemment achetées et destinées au trafic RER seront équipées de

deux fois plus d'essieux moteurs, ce qui devrait poser moins de problèmes.

Je dispose ici de toute une série de pourcentages que je ne tiens pas à lire. Je vous transmettrai ces chiffres.

Les lignes 100, 80, 24 Charleroi-Bruxelles, Namur-Bruxelles et Liège-Guillemins-Bruxelles sont les plus problématiques. C'était déjà le cas lors des deux premiers trimestres 2010. La plupart des retards sont le résultat des perturbations causées par des incidents matériels, des dérangements à l'infrastructure et des incidents à charge de tiers dans de mauvaises conditions climatiques.

Tout comme la ligne Namur-Bruxelles, les lignes Charleroi-Bruxelles et Liège-Guillemins-Bruxelles sont également suivies par un bureau de consultance externe désigné en concertation avec la SNCB pour analyser la problématique de la ponctualité sur ces lignes. Pour la fin de cette année et sur la base de ces analyses, il sera décidé si les plans d'action existants sont suffisants ou s'ils doivent être adaptés, étoffés ou complétés par de nouvelles actions.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De prioritaire vraag nr. 1566 van de heer Frédéric wordt uitgesteld.

02 Samengevoegde vragen van

- de heer Karel Uyttersprot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verminderde capaciteit van de NMBS" (nr. 1591)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het recordaantal klachten bij de NMBS en de nieuwe dienstregeling" (nr. 1608)
- mevrouw Ine Somers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verslechtering van de stiptheid van de treinen" (nr. 1615)

02 Questions jointes de

- M. Karel Uyttersprot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la capacité réduite de la SNCB" (n° 1591)
- M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le nombre record de plaintes à la SNCB et la nouvelle desserte ferroviaire" (n° 1608)
- Mme Ine Somers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la baisse de ponctualité des trains" (n° 1615)

02.01 Karel Uyttersprot (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, u wacht elk jaar de komst van de winter af met een bang hart, want elk jaar opnieuw wordt u met een aantal problemen geconfronteerd. Sinds een beperkt aantal maanden heb ik mij ertoe laten verleiden of de beslissing genomen om meer en meer het openbaar vervoer te gebruiken, meer bepaald de trein.

Vroeger was ik telkens verrast als ik de klachten hoorde of las over stakingen, vertragingen, afgelastingen van treinen. Telkens vroeg ik mij af of dat allemaal wel zo erg was. Na die enkele maanden ervaring kan ik zeggen dat er met de trein, en ik spreek hier meer bepaald over lijn 60, die ik gebruik, toch wel zeer regelmatig afgelastingen zijn en heel wat vertragingen.

Het gevolg daarvan is ergernis om eindeloze vertragingen, gemiste aansluitingen en het reizen als haringen in een ton, zoals vorige week nog, toen het treinstel van 12 naar 9 treinstellen was herleid.

Als gevolg van het winterweer is de samenstelling van de locomotieven met 20 à 25 % beperkt. Ik geloof dat het gaat over 15 % van de stellen die recurrent in de stapelplaats staan in onderhoud en over 10 % door weersomstandigheden.

Zijn die toestellen dan niet aangepast aan die temperaturen? Die zijn nochtans nog niet zo extreem.

Zijn ze voldoende onderhouden?

Is er voldoende voorzien in vervanging van de toestellen? Wat is het vervangingsprogramma?

Zijn hiertoe de nodige beslissingen genomen?

Hoe kunnen wij de mobiliteitsproblemen in ons land oplossen als wij niet kunnen rekenen op het openbaar vervoer? Vorige week was ik immers een paar keer noodgedwongen verplicht om opnieuw de wagen te nemen, vanwege het falen van het openbaar vervoer.

02.02 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de aanleiding van mijn vraag is een reeks van recente feiten die mij toch nopen om u te ondervragen. Wie kijkt naar de agenda ziet dat het thema van de stiptheid van de spoorwegen een *hot topic* is.

Ten eerste is er de ombudsman van de NMBS die recent aan de alarmbel trok. Boosdoeners zijn stiptheid, vertragingen, gemiste aansluitingen en de grootste ergernis is het gebrek aan zitplaatsen. Ik citeer de ombudsman: "Het worden er zeker meer dan de 6 130 van 2007, wat toen reeds een recordjaar was." Hij verklaart ook: "Heel het jaar door reeds heb ik werk, maar nu gaat het plots crescendo. Ik heb het nog nooit zo erg meegemaakt in de achttien jaar dat ik hier werk."

Ook TreinTramBus, de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers, heeft naar eigen zeggen reeds ongeveer honderd klachten gekregen van treinreizigers over de nieuwe dienstregeling van de NMBS.

Zij verwijzen onder meer naar de oost-westas tussen Brugge, Gent en Brussel. Daar volgen de treinen kort op elkaar en met wat pech kan men soms tot veertig minuten wachten, terwijl het nu een half uur is. De problemen stellen zich trouwens in twee richtingen. Reizigers uit Hasselt en Tongeren die naar Brussel gaan, moeten meer haltes passeren, waardoor alles veel trager verloopt. Door een schrapping van rechtstreekse treinen van het Waasland naar Brussel buiten de spitsuren moet men daar ook nog eens overstappen. TTB voegt daar nog aan toe dat er volgende week mogelijk nog meer klachten komen, aangezien de dienstregeling nog maar pas werd ingevoerd.

Ten derde, door de winterkou kan de spoorwegmaatschappij een kwart van haar locomotieven en motorstellen blijkbaar niet gebruiken. Normaal is dat geen 25 maar 15 %. Daarom heeft de NMBS beslist om met kortere treinen te rijden waardoor veel reizigers moeten rechtstaan en reizen als haringen in een bakje.

Gisterochtend was er een spontane staking in Brussel. Vijf treinbegeleiders legden het werk neer zodat een aantal treinen moesten worden afgeschaft.

De minister heeft intussen al gereageerd. De NMBS heeft al een aantal verklaringen afgelegd. Gelet op de vele middelen die de NMBS krijgt, aanvaardt de publieke opinie deze argumenten niet. Ik stel mij vragen bij het systeem met de strafpunten, zoals u het vandaag voorstelt en eventueel bij de audit die u verwacht. Dat systeem met de strafpunten werkt blijkbaar niet.

Kunnen er geen andere, bijkomende maatregelen worden genomen op het vlak van stiptheid, vertragingen, gemiste aansluitingen, overbezetting en de nieuwe dienstregeling?

Mensen stellen zich de vraag in hoeverre dat allemaal overlegd en beredeneerd is.

02.03 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag betreft eveneens de stiptheid van de treinen en het afschaffen van een aantal ervan.

Ik geef een aantal bekende cijfers. In oktober 2009 reed 88,6 % van de treinen stipt, dus met een maximum van zes minuten vertraging. In september 2010 was dit nog 86,2 % en in oktober 2010 zou het naar 84,4 % herleid zijn. Er zou ook bijna een verdubbeling zijn van het aantal afgeschafte treinen, namelijk van 483 in september 2010 naar 909 in oktober 2010. Op dat vlak gaat men achteruit.

Hoe is het in november 2010 met de stiptheid en het aantal afgeschafte treinen gesteld? Hebt u cijfers in dat verband?

Tegen begin 2011 zou er een studie worden afgerond die op korte termijn een aantal mogelijke oplossingen moet bieden voor het stiptheidsprobleem. Zijn er al resultaten bekend van deze studie? Zo ja, kunt u al enige informatie verschaffen over mogelijke aanbevelingen die daarin zullen worden vermeld?

Anderzijds kondigt de NMBS-Groep ook een nieuw vervoersplan aan tegen 2013. Het huidige dateert al van 1998. Wat zijn de belangrijkste krachtlijnen van dit nieuwe vervoersplan? Welk effect zal dit nieuwe

vervoersplan mogelijk hebben op de stiptheid?

Ik heb ook nog een aantal bijkomende vragen omtrent hetzelfde onderwerp, die gebaseerd zijn op de vrije tribune van 13 december 2010. Ik zou graag drie citaten van u weergeven. Ik zou graag de implicaties daarvan kennen op de stiptheid. In de vrije tribune zei u dat in de 21^e eeuw met enorm succes werd geïnvesteerd in het aantrekken van meer reizigers, terwijl de bijhorende treinen en sporen pas veel later klaar zouden zijn. Betekent dit dan dat het tariefbeleid, dat gericht was op het vervoeren van zoveel mogelijk reizigers, een beetje ondoordacht werd ingevoerd omdat dit meer op korte termijn kon worden ingevoerd? Het afstemmen van het aantal treinen en de dienstverlening op dat groter aantal reizigers heeft meer tijd nodig. Vindt u het noodzakelijk dat er een betere afstemming gebeurt tussen het tariefbeleid en de investeringen in het rollend materieel?

Gisteren was er in de bijzondere commissie "Spoorwegveiligheid" een hoorzitting met spoorbaas Karel Vinck. Hij legde bijzondere nadruk op Zwitserland als voorbeeld. De kwaliteit is daar goed, de treinen rijden daar stipt, de infrastructuur is zeer modern, maar anderzijds kent men daar ook wel hogere tarieven. Ik wil wat meer uitleg over uw citaat.

Een volgende vraag gaat over cijfers. Misschien kunt u daar niet meteen op antwoorden, maar het zou mij wel interesseren indien u mij die cijfers zou kunnen bezorgen. Zijn er cijfers over de investeringen in het rollend materieel vóór uw aantreden als minister en tijdens uw ministerschap?

U hebt ook gezegd dat er inzake investeringen duidelijke prioriteiten gesteld moeten worden. Die moeten vooral gebaseerd zijn op dienstverlening, kwaliteit en veiligheid, en niet zozeer op lokale en regionale belangen. Er is goede stationsinfrastructuur nodig, maar misschien kan dit met minder prestige.

Mijn vraag is of er nu te veel middelen naar prestige gaan, waardoor de goede dienstverlening en de stiptheid achtergesteld worden? Zo ja, kunt u een aantal van die projecten aanhalen? Wie zijn voor die keuzes verantwoordelijk?

Ik heb ook een vraag over een ander citaat van u: "Daarnaast wordt het tijd dat iedereen de eigen zaken op orde stelt. In dat verband dringt een evaluatie van de structuur zich op." U zegt dat dit het sluitstuk van uw beleidsplannen moest zijn, maar dat het tragische ongeval in Buizingen, de val van de regering en dergelijke meer, uw pad gekruist hebben.

Mevrouw de minister, wat belet u om uw plannen inzake de nieuwe structuur op tafel te leggen en het Parlement zijn werk te laten doen? De basisstudie ter zake dateert immers al van 2008.

Kunt u mij zeggen hoe de nieuwe structuur er moet uitzien en hoe die een verbetering kan betekenen voor de stiptheid en de dienstverlening van de NMBS?

De **voorzitter**: Dit biedt genoeg stof om er een hele namiddag over door te gaan, lijkt mij. Mevrouw de minister, hopelijk is uw antwoord iets korter?

02.04 Minister **Inge Vervotte**: Ik heb ook liever dat wij onze tijd hier besteden aan boeiende dingen dan dat ik een of andere technische uitleg moet geven. Uw bekommernissen zijn uiteraard ook de mijne. Ik meen dat het terecht en zinvol is dat het Parlement hierover van gedachten wisselt.

Ik ga punctueel in op de gestelde vragen. Daarna kunnen wij misschien wat tijd besteden aan bijkomende vragen.

De NMBS-Groep en het spoorverkeer in België liggen de jongste tijd inderdaad zwaar onder vuur. Ik meen dat iedereen beseft dat het niet goed gaat. De stiptheid blijft achteruitgaan, de klanten zijn ontevreden en wij hebben inderdaad sociale onrust gekend.

In al mijn contacten met de NMBS-Groep, zowel in de maandelijkse vergadering met mijn beleidscel als in de vele ad-hoc-contacten is de stiptheid een van de belangrijkste en steeds weerkerende aandachtspunten. Ik begrijp dus niet dat er beweerd wordt dat niemand bij de NMBS-Groep daarmee bezig zou zijn en dat niemand daar iets om zou geven. Dat is niet correct.

Ik moet erkennen dat de resultaten er vandaag niet zijn, maar het is niet omdat de resultaten er niet zijn, dat

de mensen, van de basis tot de top, er niet mee bezig zijn. Zij zijn er wel degelijk mee bezig.

Wat heb ik als minister gedaan? In 2008 heb ik met het huidige beheerscontract en het kader waarbinnen de NMBS moet werken, heel veel aandacht besteed aan de kwaliteit. Dat werd gisteren ook door de ombudsman bevestigd.

Daarnaast is er in bijhorende budgetten voorzien, die beschikbaar zijn. Ik wil dat toch benadrukken. Als er iets is dat wij tijdens deze legislatuur hebben gepoogd, is het toch wel om een bepaalde zekerheid van financieel kader te geven. Dat is volgens mij een noodzakelijke voorwaarde. Als men bepaalde verwachtingen stelt aan een autonoom overheidsbedrijf, moet het van overheidszijde weten wat het kader is waarin zij moeten werken en plannen moeten maken.

Ik heb er steeds op gehamerd, ook bij de regering, om te zorgen voor een stabiel kader. Wij mogen veel vragen aan de bedrijven, maar tegelijkertijd moeten zij weten in welk spel zij spelen.

Het is volgens mij duidelijk dat wij in deze legislatuur hebben gezorgd voor een stabiel financieel kader, zodat het voor de NMBS-Groep mogelijk was om keuzes en een planning te maken. Ik denk dat dit ook de enige manier is. Als men een overheidsbedrijf, wanneer het zo uitkomt, al dan niet voor begrotingen gebruikt, wordt het heel moeilijk om een beleid te voeren voor deze bedrijven. Wij hebben samen aangetoond dat het mogelijk is om op een andere manier met overheidsbedrijven om te gaan.

Daarnaast is er ook in bijkomende budgetten voorzien. Dat heeft ertoe geleid dat sinds 2008 ruim 2 miljard euro aan rollend materieel is aangekocht en bijna een half miljard aan bestaand materieel werd gerenoveerd. Dat zijn de grootste investeringen van de naoorlogse periode.

Er zijn investeringen in materieel en in infrastructuur. Als wij gaan kijken naar de investeringen in materieel, is er sinds 2008 2 miljard euro naar nieuw materieel gegaan en een half miljard naar modernisering. Ik spreek nu uit het hoofd. Ik weet dat er sinds 2005 ongeveer 1 miljard euro is gegaan naar nieuw rollend materieel en 300 miljoen naar modernisering. Wij zijn bijna verdubbeld, om maar te zeggen dat wij heel wat inspanningen hebben geleverd.

Dan heb ik het nog niet over de infrastructuur, de grote werken zoals het GEN en het Diaboloproject. Dat zijn uiteraard ook investeringen. Als men het over de hele periode van deze legislatuur bekijkt en alle investeringen optelt – infrastructuur en rollend materieel –, komt men aan ongeveer 10 miljard euro. Er is nog nooit zoveel geïnvesteerd.

De NMBS-Groep levert zeer veel inspanningen op het terrein, elke dag opnieuw. Ik wil de mensen die onder meer bij vriestemperaturen beschadigde kabels vervangen of telkens opnieuw een locomotief van bijna een halve eeuw oud laten rijden, daarvoor ook expliciet bedanken.

Er zijn ook zaken die nog beter kunnen, los van de structurele handicaps waarmee de Groep kampt. We mogen ook niet alles op de structuur steken. Dat doen we ook niet.

Het management van de drie bedrijven moet meer open communiceren over de moeilijkheden. Zo stel ik mij de vraag waarom er niet eerder is aangekondigd dat de reizigersgroei in conflict zou komen met de beperkingen op het vlak van infrastructuur en materieel.

Bijkomende middelen zullen niet haalbaar zijn. Evenmin mag de aan de gang zijnde inhaaloperatie in infrastructuur en materieel worden stopgezet. Er zal meer moeten gebeuren met hetzelfde. Er zullen duidelijke prioriteiten moeten worden gesteld op het vlak van investeringen, gebaseerd op dienstverlening, kwaliteit en veiligheid, en niet op lokale of regionale belangen. Ik kom daar straks op terug.

Tot slot dient de NMBS-Groep de klant ook echt centraal te stellen. Men mag dit zo vaak zeggen als men wil, maar men moet het ook in de praktijk veranderen.

Vandaag wordt er nog te veel vertrokken vanuit de eigen werking, het beheren van de operationaliteit. Daar moeten wij de omslag kunnen maken om de klant echt centraal te stellen.

Dat neemt niet weg dat dagelijks vele inspanningen gebeuren in het station en door het personeel. Uit de klantenbevraging blijkt duidelijk dat men wel tevreden is over de klantvriendelijkheid en de klantgerichtheid

van het personeel zelf.

Als men het over klantgerichtheid heeft, moet men twee zaken onderscheiden. Enerzijds is er de attitude van de mensen zelf. Uit de tevredenheidsenquête blijkt dat de reiziger tevreden is over de attitude van het personeel en de klantgerichtheid. Aan de organisatie, de structuur en het beheer kan volgens ons echter nog een aantal zaken worden verbeterd.

De voertuigen van de NMBS worden onderhouden volgens de voorschriften van de constructeur, aangepast aan de eigen ervaring. Dat het materieel gevoelig is voor weersinvloeden heeft vooral te maken met de algemene fysische beperkingen van het materieel.

Toch levert de NMBS bijkomende inspanningen om de gevolgen van het defect te verminderen. Ten eerste, door verbetering aan het materieel. Dankzij ervaring in het verleden wordt het materieel gewijzigd en verbeterd. Ten tweede, door preventieve maatregelen aan het rollend materieel voor de winter. Voor de winterperiode wordt voor het rollend materieel een aantal preventieve maatregelen genomen om te garanderen dat het in optimale conditie de winter ingaat. Ten derde, ook tijdens sneeuw, koude en dooiperiodes, wanneer men strenge vorst of sneeuw verwacht, wordt getracht overal in het land het rollend materieel in dienst te houden. Hiervoor worden bestuurders en technici ingeschakeld. Deze acties hebben tot doel het rollend materieel te allen tijde ritvaardig te houden en te beschermen tegen bevrozingen.

Présidente: Maggie De Block.

Voorzitter: Maggie De Block.

Spijts alle bijkomende maatregelen is er een belangrijke verhoging van het aantal defecten aan het rollend materieel. Om hieraan het hoofd te bieden, zijn een aantal maatregelen van toepassing. De bestuurdersdepots stellen tijdelijk bijkomend personeel op om het defecte rollend materieel over te brengen naar de herstelwerkplaatsen. De herstelwerkplaatsen voorzien tijdens de nacht en het weekend in bijkomend personeel om de toevloed aan defect rollend materieel te herstellen. Voor de aanvang van de winter wordt de voorraad van bepaalde onderdelen op peil gebracht. Het betreft onder andere sleepstukken voor pantografen, die sterk onderhevig zijn aan slijtage in geval van verkeer op een beïjzeld bovenleiding alsook tractiemotoren en andere hoogspanningscomponenten.

Sinds begin 2008 is ruim 2 miljard euro geïnvesteerd in de aankoop van nieuw materieel. Dit is meer dan dubbel zoveel als in de tien voorbije jaren. Het grootste deel daarvan bestaat uit 305 Desiro-motorrijtuigen die plaats bieden aan ruim 85 000 personen. Zij komen volgens planning op het net vanaf 2011 en dit systematisch tot 2016. Ook 120 nieuwe elektrische locomotieven komen volgens planning vanaf volgend jaar geleidelijk op het net. Hierdoor zullen de oudste materieeltypen buiten dienst gesteld worden, namelijk de locomotieven van type 23 uit de jaren '50, de locomotieven type 26 uit de jaren '70 en de oude motorrijtuigen uit de jaren '60. De NMBS bestudeert de verjonging van haar vloot verder, onder andere als gevolg van de ontplooiing op grote schaal van ETCS vanaf 2015.

Soms vraagt men waarom men al dat materieel nog laat rijden. Het probleem is gewoon dat wij al ons materieel moeten inzetten. Vanaf het moment waarop het nieuwe materieel er is, zullen wij het oude materieel, dat vandaag voor zo veel problemen zorgt, waarvoor wij herstellploegen moeten inschakelen en dat naar de herstelplaatsen moet worden gebracht, vervangen. Momenteel zijn wij echter niet in staat om het oude materieel niet te gebruiken omdat we het gewoonweg nodig hebben. Zodra het nieuwe materieel er is, zullen wij systematisch het oude materieel uit de vloot kunnen duwen.

De uitdagingen van de NMBS-Groep zijn groot. Het aantal reizigers is in tien jaar met bijna 50 % gestegen. De dienstverlening gaat achteruit. Enkel door kwantiteit en kwaliteit te verzoenen, vervult de NMBS-Groep zijn maatschappelijke rol. Betrouwbaarheid is daarin essentieel. Zowel Infrabel als de NMBS werkt aan strategische plannen voor de toekomst, gebaseerd op potentieelstudies en capaciteitonderzoek. Het nieuwe materieel draagt hier zeker toe bij.

U hebt mij de cijfers over de stiptheid en de afgeschafte treinen in november gevraagd. U hebt ze misschien, maar ik heb ze in elk geval nog niet. Normaal gezien zal ik ze pas in de loop van januari 2011 ontvangen, samen met de cijfers van het vierde trimester van 2010.

Zoals altijd, maken wij ze vervolgens in alle transparantie bekend.

De NMBS heeft inderdaad, zoals door mij gevraagd, een actieplan opgesteld, om de pannes aan het materieel efficiënter aan te pakken. Ik geef enkele elementen van het plan.

Er komen technische, specifieke actieplannen voor elk type materieel, om op basis van de vaak voorkomende mankementen verbeteringen aan te brengen. Vele onderdelen vertonen verouderingsverschijnselen, bijvoorbeeld aan vochtbarrières, waardoor water en sneeuw kunnen binnendringen. Bedoelde onderdelen krijgen speciale aandacht bij het nazicht. Veel verschillende types onderdelen zorgen voor moeilijkheden. Daarom wordt zoveel mogelijk voor gestandaardiseerde onderdelen geopteerd. Ook worden de contacten met de constructeurs geïntensifieerd, om samen over technische verbeteringen na te denken. De ateliers zelf zijn niet altijd aan de vereisten van nieuw materieel aangepast. Investerings in ateliers liggen ter studie. Belangrijk is uiteraard ook dat er voldoende personeel wordt gevonden om het materieel te onderhouden. De NMBS-Holding is verantwoordelijk voor de aanwervingen en levert extra inspanningen om technische beroepslui, zoals ingenieurs en technici, bijkomend aan te werven.

Arthur D. Little analyseert in samenwerking met de NMBS de problematiek van de stiptheid op netniveau. Na een eerste analyse werd een aantal knelpunten of problematische lijnen in de schijnwerpers geplaatst. In de studie werd in eerste instantie nagegaan waar er heel frequent een accumulatie van vertragingen wordt vastgesteld.

Op een aantal vastgestelde knelpunten is een verzadiging van de lijnen op de piekuren de boosdoener. Door de grote transportvraag wordt de capaciteit van het spoorwegnet op meerdere plaatsen van het net maximaal benut. Eender welk klein incident aan een trein zet zich zodoende onmiddellijk op de eerstvolgende treinen voort. Er volgt met andere woorden een kettingreactie. Naarmate de spits vordert, vergroten bijgevolg de vertragingen.

Voornoemde problematiek is al lang bekend en zou bij een lager treinaanbod minder acuut zijn. Zij geeft op haar beurt echter aanleiding tot grote problemen van een totaal andere aard, onder meer de overbezetting. Daarom worden alternatieve oplossingen gezocht, die de problemen kunnen verminderen.

De adviezen van de consultant, die uit de verschillende onderdelen van de studie zijn gedistilleerd, worden momenteel in werkgroepen geanalyseerd. De analyses die uiteindelijk nuttig en toepasbaar zijn, zullen worden gebruikt om de bestaande actieplannen van Infrabel en de NMBS aan te passen.

De tijd is ook gekomen om het vervoersplan grondig te herzien en om een kwalitatief aanbod voor de toename van klanten aan te bieden. Immers, enkel een volledige herwerking van het aanbod maakt het mogelijk tegelijkertijd met alle parameters rekening te houden.

De samenwerking met Infrabel en de Zwitserse experts zal steunen op de planning van het aanbod, teneinde de vraag van de reizigers naar correct gepland verkeer beter te vertalen. Een strikte en strakke planning houdt in dat de uitdrukkingsprincipes strikt in acht worden genomen, bijvoorbeeld klokvast verbindingen overdag, om een voor ieder transparanter aanbod te verkrijgen.

Wat de aansluitingen betreft, die worden bestudeerd volgens de plaatselijke schikkingen van de stations, zodat ze in geval van lichte storing beter kunnen worden gerespecteerd. Tot slot zou de stijging van de voorbije jaren, die wat trager verliep tijdens de jongste crisis, zich moeten voortzetten. Het huidige herstel toont dat dan ook aan.

In de huidige beheerscontracten zijn heel wat nieuwe verplichtingen opgenomen in verband met de registratie van vertragingen en de communicatie daarover. Zij betreffen de stiptheid tijdens de daluren, piekuren en weekends, per relatietype. Het stiptheidscijfer houdt rekening met het aantal reizigers in de treinen, het aantal geslaagde aansluitingen in belangrijke overstapstations enzovoort.

Momenteel tellen afgeschafte treinen niet mee in de gewone stiptheidscijfers. Zij worden apart vermeld. De afgeschafte treinen tellen wel mee voor het berekenen van de stiptheidsnorm, die de eventuele prijsverhoging voor de treinabonnementen mee bepaalt. Infrabel berekent die norm zelfs maandelijks en zou die eventueel ook kunnen publiceren.

Zoals vooropgesteld worden conform de beheersovereenkomst alle stiptheidsstatistieken maandelijks ter controle aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer voorgelegd. Bovendien hebben in het verleden meerdere privéfirma's de opmaak van de statistieken doorgelicht. De recentste doorlichting

gebeurde door Steer Davies Gleave. Alle firma's kwamen onafhankelijk van elkaar tot dezelfde conclusie: Infrabel publiceert waarheidsgetrouwe cijfers. Het elektrische tijdperk zorgt trouwens ook voor onweerlegbare gegevens.

Daarbovenop werd dit jaar bij Infrabel, directie Toegang tot het Net, de arbitragedienst Stiptheid opgericht, die instaat voor een neutrale publicatie van de stiptheidsstatistieken en voor de evaluatie en toekenning van vertragingen waarover discussie bestaat. Mijn collega, staatssecretaris Schouppe, werkt aan een KB waarin de toewijzingsprocedure voor de stiptheidscijfers wordt aangepast en vooral wordt aangevuld met een betwistings- en een arbitrageprocedure.

Wat de uitspraken in de vrije tribune betreft, wat ik gezegd heb, is dat men alles in zijn context moet plaatsen. Ik vind het altijd moeilijk om achteraf de geschiedenis te herschrijven of om daaraan appreciaties te geven. Ik kan alleen vaststellen dat men in de jaren '70 een politiek gevoerd heeft waarin men de crisis en de werkloosheid die er toen was, wou opvangen door veel mensen aan te werven bij de NMBS-Groep. Daar ondervinden wij nog altijd de effecten van. Men kan zich misschien afvragen waarmee ik nu nog afkom. Wij zijn in het jaar 2010. Ik wil daarmee mijn verantwoordelijkheid niet afduwen, maar in onze huidige leeftijdspiramide zien wij duidelijk dat een hele generatie ontbreekt, omdat men na die tewerkstellingsgolf beslist heeft om een wervingsstop door te voeren.

Die wervingsstop heeft jaren voortgeduurd. Pas vanaf eind jaren '90 is men opnieuw begonnen om mensen aan te werven. Dit heeft natuurlijk zijn effecten. Iedereen die iets kent van human resources en van het werken met mensen, weet dat de leeftijdspiramide binnen de NMBS niet ideaal is.

Dan volgden de crisis en de besparingen. Op een bepaald moment kon er niet meer in de NMBS, het rollend materieel noch de infrastructuur, worden geïnvesteerd. In de periode daarna voerde men een politiek met de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer als uitgangspunt. Dat is een pleidooi dat ik kan onderschrijven. Daar kan niemand toch tegen zijn. Omdat mobiliteit een van de belangrijkste thema's van deze eeuw is, stellen wij vast dat het heel fel heeft gewerkt en resultaten biedt. Dat impliceert natuurlijk ook dat men moet kunnen volgen. Tegelijk besef ik dat het niet evident is om op basis van te verwachten prognoses een beslissing te nemen. Men moet daarbij ongeveer een idee hebben over het aantal reizigers dat wij zullen aantrekken, met andere woorden hoe groot ons succes zal zijn.

Als u mij vraagt hoe groot het aantal reizigers vandaag is, dan zeg ik dat we de kosten-batenanalyse moeten maken. Misschien is het wel verantwoord om het aanbod uit te breiden? Dat heeft te maken met inschatting. Welke politiek wordt gevoerd om investeringen te doen? Wil men daarmee extra volk aantrekken? Dan rijst natuurlijk de vraag of we kunnen volgen met ons extra materieel. Daarbij moet ook een voorzichtigheidspolitiek worden gehanteerd: als men investeert, moet men het ook waarmaken. Een overheidsbedrijf kan zich ook niet permitteren om investeringen te doen waarvan achteraf blijkt dat ze niet werden gevolgd door het aantal reizigers. Dan zegt het Parlement dat het weggegooid geld is en dat de investeringen te veel risico's inhielden.

Er moet dus altijd een inschatting worden gemaakt, maar ik kan daarover geen oordeel vellen. Ik wil ook niet oordelen over prognoses uit het verleden. Vandaag stel ik alleen vast dat we in een trechter zitten. Vanaf 2005 werd aangevangen met investeringen in rollend materieel en die investeringen zijn in 2008 op kruissnelheid gekomen. Die zijn dan verdubbeld. De spijtige vaststelling is evenwel dat wanneer men investeert en alles in overweging neemt – de openbare aanbestedingsprocedures, de onderhandelingen met de producenten, de leveringen – en men de effecten op het terrein bekijkt, wij zitten waar wij nu zitten. De eerste toestellen komen toe in 2011.

Dat is natuurlijk iets wat men bijna niet aan de reiziger kan uitleggen. Ik vind dat ook bijzonder frustrerend, net zoals de reiziger. Tussen de tijd dat men een beslissing neemt en de tijd dat men een reëel effect op het terrein voelt, kan soms een periode van vijf tot tien jaar zitten.

Voorts gaat het ook over de keuzes die moeten worden gemaakt op basis van veiligheid en dienstverlening in de plaats van lokale en regionale belangen. Dat is echt mijn overtuiging en het zal aan een volgende regering en het Parlement zijn om daarover ten gronde te discussiëren. De vraag naar de rol van de NMBS in het mobiliteitsvraagstuk is daarin van belang.

Dat is ook wat ik heb gedaan met de beheersovereenkomst van 2008. Ik heb de NMBS daarmee ingeschakeld in de mobiliteitsketen. Wij kunnen gelukkig rekenen op het feit dat het openbaar vervoer in het

algemeen *booming* is. Er was ook een groei bij De Lijn, MIVB, TEC, STIB enzovoort. Daardoor kan men onderzoeken wat op elkaar inspeelt en welke schakels van mobiliteit mogelijk zijn.

Het kan niet zijn dat men denkt dat treinen kunnen functioneren op korte verbindingen. Wij moeten terug naar onze kerntaak, met name grote groepen van reizigers op grote assen met elkaar verbinden in een bepaalde tijd. Dat is de taak van de NMBS in samenwerking met de andere vervoersmaatschappijen.

Dat vergt natuurlijk een hele omslag. Daarom staat ook in de beheersovereenkomst dat wij al ons materieel moeten inzetten. Wij moeten de vraag durven stellen of het normaal is dat treinen met een lage bezetting met een bepaalde regelmaat moeten blijven rijden, terwijl andere treinen overvol zitten. Kunnen wij dan niet naar een betere besteding van het materieel gaan? Dat bedoel ik met keuzes maken.

Wanneer ik het heb over de stations, wil ik ook geen uitspraak doen over het verleden. In de politiek die gevoerd is inzake de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer, is het evident en overduidelijk dat mooie stations, goede stations en een goed onthaal in de stations essentiële elementen zijn. Ik kom daar dan ook niet op terug. Dat is terecht en dat past ook in de politiek die gevoerd is. Wat ik wel zeg, is dat wij nu op het punt staan waarop kwantiteit en kwaliteit met elkaar moeten worden verzoend.

Dagelijks krijg ik van mensen, Parlementsleden en burgemeesters vragen naar uitbreidingen her en der. Ik vind het dan jammer dat ik het moet zeggen, maar de eerste prioriteit voor mij is om nu de bestaande dienstverlening te verbeteren en de kwaliteit en de kwantiteit te verzoenen.

Het is vaak zo dat men eerst focust op kwantiteit, kwantiteit en kwantiteit om dan ineens te moeten vaststellen dat de kwaliteit niet meer kan volgen, en dan implodeert het systeem; dat moeten wij te allen tijde vermijden. Het punt dat ik daar gemaakt heb, is dat wij de toring naar de nering moeten zetten, dat wij keuzes zullen moeten maken en dat in het investeringsplan 2013 cruciaal zal zijn welke keuzes van investeringen gaan gebeuren. Die zullen volgens mij gebaseerd moeten zijn, in eerste instantie niet op prestigeprojecten of de uitbreiding van het aanbod, maar in eerste instantie wel op een verzoening van kwaliteit en kwantiteit.

Ten slotte, er werd ook nog iets gevraagd over het tariefbeleid en de structuur. Het tariefbeleid moet inderdaad ook worden gevolgd. Laten wij duidelijk zijn, wij ondersteunen de politiek van de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer en blijven die ondersteunen, omdat wij gewoon geen andere keuze hebben. Men kan ook niet zeggen: "Reiziger, u bent hier niet welkom." Wij wensen dat ook niet te zeggen. Wij zeggen: "Reiziger, u bent welkom en als u er bent, moeten wij proberen ervoor te zorgen dat u op een correcte en goede manier behandeld wordt."

De vraag die op een gegeven moment wel rijst, is wat de verhouding is tussen de inkomsten die men heeft vanuit dotatie en de inkomsten die men heeft uit eigen middelen. Men kan daar de vergelijking maken met andere landen. Ook al krijg ik vele vragen over het tariefbeleid van de NMBS en heb ik deze legislatuur ook nog vele vragen gekregen om bepaalde zaken gratis te maken, men moet de vraag stellen waaraan men prioriteit geeft, wat men wil stimuleren, hoe men het gedrag van mensen kan wijzigen om ervoor te zorgen dat de mensen niet allemaal tijdens de piekuren reizen en om mensen die niet noodzakelijk tijdens de piekuren moeten reizen, van die piekuren weg te krijgen. Daarin kan het tariefbeleid mee een rol spelen.

Wij hebben daar een eerste aanzet gegeven met de beheersovereenkomst. In de beheersovereenkomst staat dat men mag gaan differentiëren naargelang van uren om doelgroepen al dan niet te favoriseren, dat men mag differentiëren tussen piek en niet-piek. Het zal niet anders kunnen dan dat in de volgende beheersovereenkomst ook het debat gevoerd wordt over de verhouding tussen de dotatie en de eigen inkomsten, gevolgd door de tarifiering en hoe men daarmee omgaat.

Ten slotte is er de structuur. Ik heb dat punt zelf op de agenda gezet op het moment dat ik minister ben geworden. Wij moeten het niet onder stoelen of banken steken, de structuurwijziging van 2005 is voor niemand een cadeau geweest. Niemand heeft daarover gezegd dat het geweldig is. Het is iets waarmee men geconfronteerd werd en waarmee men om moest gaan, zowel de toenmalige regering als de vakbonden, de CEO's en ga zo maar voort.

Sommigen dromen nog van een unitaire NMBS, maar dat is onmogelijk. Aan degenen die nog steeds dat pleidooi voeren, zeg ik steeds dat het een andere tijd is, dat het niet mogelijk is en dat Europa dit ook niet meer zal toelaten.

Wil dat zeggen dat wij dan niets meer kunnen doen aan die structuur, dat wij dat moeten beschouwen als een fait accompli? Neen.

Wanneer men het heeft over structuurwijzigingen, gaat men ten gronde niet lichtzinnig om met een organisatie. Men verandert een organisatie of een structuur van een organisatie niet om het halfjaar of het jaar. Mijn punt is geweest: als men dat doet, moet men ook in staat zijn om vanaf het moment dat men dat op tafel legt, dat ook uit te voeren.

Ik weet hoe lang een hervorming in de NMBS duurt. Mijn eerste prioriteit was de hervorming van B-Cargo, omdat wij niet anders konden. Het was noodzakelijk, omdat er een plan was ingediend bij Europa.

Ik heb prioriteit gegeven aan de hervorming van B-Cargo. Daarna was het de bedoeling om de structuurwijziging te onderhandelen. Aan degene die dat na mij zal mogen doen, zeg ik dat dat enkele maanden tot een of zelfs twee jaar in beslag zal nemen.

Ik vind het onverantwoord dat een minister een structuurwijziging op tafel zou leggen en dat er ondertussen allerlei wijzigingen zouden zijn, andere ministers enzovoort. Dan laat men een bedrijf in wanorde en chaos achter. Die verantwoordelijkheid wens ik niet te nemen.

Als men een voorstel indient, moet men het ook kunnen hardmaken, want men brengt de onderneming op dat moment in gevaar. Onderhandelen over een structuurwijziging zorgt voor onrust. Men moet in staat zijn om dat tot het einde vol te houden en hard te maken. Zo niet krijgt men allerlei amendementen en op het einde van de rit heeft men een gedrocht waarvan niemand meer weet wat de bedoeling was en dat uiteindelijk niet zal werken.

Samengevat, ik denk dat de structuurwijziging essentieel is en dat er duidelijk elementen ter verbetering zijn. Ik heb daarover een visie. Ik zal die zeker en vast delen wanneer het moment daarvoor rijp is. Het heeft echter geen enkele zin om daarover uitspraken te doen, wanneer men niet in staat is om dat hard te maken op het terrein.

Het zal sowieso zorgen voor moeilijke onderhandelingen. Dat is evident, omdat het te maken heeft met de werksituatie van mensen. Mensen zullen misschien veranderen van onderneming enzovoort. Men moet in staat zijn om die debatten ten gronde te voeren en tot op het einde van de rit, omdat men anders meer schade zal berokkenen dan voor oplossingen zal zorgen.

02.05 Karel Uyttersprot (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw overtuigende en enthousiaste uiteenzetting. Het siert u.

Het moet bijgevolg vervelend en frustrerend zijn dat er tien miljard euro wordt geïnvesteerd, maar dat de NMBS nog altijd met de genoemde problemen te kampen heeft.

Indien ik het goed begrijp, zijn de oudste toestellen al in dienst van een tijd nog vóór de aanwezigen hier waren geboren.

02.06 Minister Inge Vervotte: Ik ken de leeftijd van de commissieleden niet.

02.07 Karel Uyttersprot (N-VA): Zijn de toestellen die het meest recurrent in onderhoud zijn, ook de oudste toestellen of zijn er ook meer recente toestellen bij? Gaat het bijvoorbeeld ook om structurele problemen van technische aard bij nieuwere toestellen? Zulks zou interessant om weten zijn.

Anderzijds is het raar dat wij een pleidooi voor een betere mobiliteit van het openbaar vervoer houden. Een dergelijk pleidooi is zoals een chocoladefabrikant die reclame voor zijn chocolade maakt, maar die, wanneer de klanten de chocolade komen kopen, moet vertellen dat er geen chocolade meer is.

Ik hoor ook graag vertellen dat Arthur D. Little een analyse heeft gemaakt. Ze interesseert mij ten zeerste. Gaat het ook om een internationale analyse? Ik bedoel daarmee dat er eventueel ook expertises uit het buitenland zijn ingebracht, teneinde na te gaan op welke manier de problemen hier zouden kunnen worden opgelost.

02.08 Minister **Inge Vervotte**: Met het materieel is het probleem dubbel. Het is evident dat bij oud materieel, zeker wanneer de klimatologische omstandigheden niet van ondersteunende aard zijn, sneller problemen opduiken. Wij mogen echter ook niet ontkennen dat er ook bij nieuw materieel problemen zijn. Bij nieuw materieel zijn er meestal kinderziektes, die moeten worden onderzocht. Er is ter zake constant overleg en ze worden ook besproken.

In verhouding ben ik ervan overtuigd dat inzake onderhoudsproblemen het oud materieel doorslaggegender is. Wij mogen echter niet ontkennen dat er bij nieuw materieel kinderziektes zijn. Het gaat immers om een heel complexe business, waarin er aansluitingen en dies meer moeten zijn. U moet de technici desnoods vragen om een en ander uit te leggen.

Het klopt echter dat er ook met nieuw materieel problemen zijn. Dat is waarop de NMBS probeert te anticiperen, door veel overleg met de leveranciers van het nieuw materieel te plegen, teneinde de bedoelde kinderziektes, eens het materieel is geleverd, op een zo laag mogelijk peil te houden.

Ik wil nog iets meegeven over de studies. Wij houden rekening met de benchmarks en nemen ze in de studies ook mee. Ik heb reacties gelezen in de pers, waarin wordt gevraagd of de NMBS het echt niet meer weet, aangezien zij een beroep op consultants moet doen. Dergelijke uitspraken zijn te kort door de bocht.

Wij doen een beroep op consultants, omdat wij van mening zijn dat wij van anderen kunnen leren. Wij doen dat ook, omdat wij zodoende de zaken willen objectiveren. Immers, wanneer iets van de eigen mensen komt, staat men er nogal vaak weifelend tegenover en wordt een en ander niet au sérieux genomen.

Het is echter duidelijk dat wij de opmerkingen van het terrein valoriseren en ze ook heel ernstig nemen. Soms helpt het echter een externe consultant in te schakelen, om de zaken in beweging te brengen of te objectiveren. Dat is de reden waarom wij ook een beroep op een consultant hebben gedaan. Wij willen immers echt een punt van dergelijke studies maken, zowel naar de buitenwereld als intern, zodat iedereen weet dat er een rapport voorligt, waar men niet langer omheen kan en op basis waarvan men met een beslissing doorgaat. Dat is de reden en niet omdat wij het zelf niet meer weten of zelf de expertise niet hebben. Men hoeft echter nooit beschaamd te zijn om van anderen te leren.

02.09 **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord en uw poging om de leden van deze commissie te overtuigen. Ik ben iets minder meegaand dan collega Uyttersprot. Ik ben ook iets minder overtuigd.

Ik begrijp natuurlijk dat de huidige situatie waarin de NMBS zich bevindt haar wortels in het verleden heeft, maar ik vind toch, gelet op het engagement dat de regering heeft aangegaan inzake het spoorwegbeleid, de beheersovereenkomst en de verwachtingen die de NMBS zelf bij de reizigers gecreëerd heeft, dat het niet volstaat om nu te zeggen waaraan het ligt en binnen welke termijn het verholpen zal worden. Er is een aanbod. De NMBS slaagt er niet in om het beloofde aanbod waar te maken, om te garanderen dat er, tot een zeker marge, voldoende tevredenheid bij de reizigers is. De voorbeelden zijn er.

Wat mij ook stoort, is dat veel van de problemen niet nieuw zijn. Die hebben zich in de voorbije jaren ook al voorgedaan, maar toch slaagt de NMBS er niet in, ook al zijn de problemen bekend, om een afdoend antwoord te vinden. U zegt dat men keuzes zal moeten maken, maar op dit moment is het voor de reizigers geen kwestie van welke keuzes men over een paar jaar zal maken. Op dit moment willen de reizigers een antwoord op de problemen waarmee zij vandaag worden geconfronteerd.

Ik begrijp dat u de situatie duidt waarin wij ons nu bevinden, maar ik vind dat dit antwoord niet volstaat om te verantwoorden dat een aantal problemen niet wordt opgelost. U hebt daarstraks naar de audit verwezen. Een aantal zaken is bekend. Het is alleen de vraag wat er aan de basis ligt. U hebt ook al verwezen naar het puntensysteem en de eventuele financiële bonus of strafpunten. U zou zich toch de vraag moeten stellen in welke mate die nog werken. Op basis van de huidige conclusies op het vlak van de stiptheid blijkt dat die niet werken. Er moeten dus andere instrumenten komen.

02.10 Minister **Inge Vervotte**: De beheersovereenkomsten worden uitgevoerd. Laten wij daarin duidelijk zijn. Er is een sanctiemechanisme. Wij moeten dus een debat voeren over de geloofwaardigheid van een stimulansbeleid.

We hebben het vaak over de vraag hoe we er een impact op kunnen hebben, en dan is er sprake van

sancties en stimulansbeleid. Sommigen zullen zeggen dat stimuleren niet voldoende is, dat er ook sancties moeten worden genomen. Wij zijn met de beheersovereenkomst zo ver gegaan dat er bestraft wordt.

Wordt er niet zwaar genoeg bestraft? De bedoeling is ook niet dat de NMBS-Groep tekort zal hebben aan financiële middelen. We willen een sanctie invoeren die gevoeld zal worden en die niet prettig zal zijn, maar het is ook niet de bedoeling om de NMBS op droog zaad te zetten, want dan zullen de problemen alleen maar verergeren.

Ten tweede, ik ben het eens met de analyse die gemaakt wordt. Ook in mijn opiniestuk heb ik gezegd dat de gecreëerde verwachtingen niet waargemaakt kunnen worden. De overeenkomst werd nageleefd, maar de verwachting die gecreëerd werd, heeft men niet kunnen naleven. Volgens mij heeft dat onder meer met het volgende te maken. Er is een politiek gevoerd om openbaar vervoer aantrekkelijk te maken. Men wilde geen signaal geven alsof men dat beleid niet wilde voortzetten. Nochtans was voor mij kwaliteit en kwantiteit belangrijk. Dat is ook mijn vraag geweest bij de onderhandelingen over de beheersovereenkomst, en om die reden heb ik daar heel duidelijke criteria in opgenomen. Er werd gezegd dat dit op basis van de gestelde cijfers en prognoses waargemaakt zou kunnen worden. Ik deel uw analyse dat men de verwachtingen die men dacht te kunnen waarmaken in het aantrekkelijk maken en houden van het openbaar vervoer, niet heeft kunnen realiseren. De beheersovereenkomst als dusdanig is echter wel degelijk uitgevoerd.

Ik ben het niet eens met de stelling dat wij de beslissingen ter zake op de lange termijn schuiven, want dat is niet correct. Op korte termijn zijn er heel wat maatregelen genomen, met extra aanwervingen van personeel, de meer flexibele inzet van personeel, de inzet van crisisploegen bij het personeel, mobiele ploegen en ga zo maar door. Er wordt dus constant geremedieerd en er wordt echt veel gevraagd van onze mensen op dit moment. Ik denk dat iedereen op dit moment op zijn tenen loopt. Soms is het heel ontmoedigend om te zien, hoeveel inspanningen er ook gebeuren, dat er zo weinig resultaten zijn.

Op een gegeven moment, als er structurele problemen zijn, kan er maar geremedieerd worden wat er te remediëren valt, en dan moeten er structurele maatregelen op volgen. Vandaar dat wij zeggen dat tegen 2013 de structurele maatregelen hun effect zouden moeten hebben. Dat geldt dan voor de nieuwe investeringen, alsook voor de invoering van het nieuw vervoersplan.

Ten slotte wil ik het volgende vermelden, omdat het genoemd is. Ook onze GEN-werken zijn lopende. Dat zijn zeer grote infrastructuurwerken die niet onbelangrijk zijn. Ze zullen gefinaliseerd worden tegen 2020. Dat zal een enorme impact hebben op de mogelijkheden die er dan zullen zijn. Vandaar dat 2020 genoemd is. We zeggen niet aan de reiziger dat het pas dan allemaal in orde zal zijn. Neen, tegen 2020 zal de hele GEN-werking gefinaliseerd worden, alsook de laatste fase van de uitvoering van het nieuwe vervoersplan.

Op basis van de gegevens zoals wij die vandaag hebben, zou dan niet alleen de stiptheid verbeteren, maar zouden wij ons ook aan de top moeten bevinden van de Europese netten.

Samengevat, er zijn verschillende elementen, maar het zou onjuist zijn en het zou jammer zijn voor alle inspanningen die de mensen dagelijks leveren, te doen alsof wij zouden wachten en zouden afhangen van de structurele maatregelen. Nee, men neemt constant ad-hocmaatregelen, maar men kan maar tot een bepaalde grens gaan en dan komen de structurele maatregelen. Beide zijn genomen. Middelen op korte en lange termijn, structurele en ad-hocmaatregelen. Wij proberen op alle niveaus te remediëren.

02.11 Tanguy Veys (VB): Ik zou een verduidelijking willen. U pleit voor strengere sanctiemechanismen. Ik pleit er niet voor om de NMBS minder middelen te geven. Ik denk dat zij elke euro kunnen gebruiken. Als ik kijk naar de houding van de CEO's, meen ik dat op dat vlak misschien wel een strenger sanctiemechanisme zou kunnen worden gehanteerd.

02.12 Ine Somers (Open Vld): Mevrouw de minister, ik dank u voor het zeer uitvoerige antwoord. Ik heb nog twee kleine vraagjes.

Momenteel staat in het beheerscontract de doelstelling om 25 % meer reizigers te vervoeren tussen 2006 en 2012. Moeten wij bij het volgende beheerscontract een dergelijk percentage aan extra reizigers laten afhangen van andere zaken, zoals het kunnen volgen van rollend materieel? Moet dit erin staan? Moet dit afhankelijk worden gemaakt van andere zaken? Ik maak deze opmerking, omdat u zegt dat er momenteel een conflict bestaat tussen het aantal reizigers en het rollend materieel. Dit is gewoon een kleine vraag die ik heb.

Er is ook nog de studie van Arthur D. Little. U zei ter zake dat de verzadiging van de lijnen de boosdoener is. Elk klein incidentje zorgt voor een kettingreactie. Uit uw verdere uitleg heb ik menen te begrijpen dat aan die aanbevelingen uit de studie pas een gevolg kan worden gegeven met het nieuwe vervoersplan van 2013. Ik dacht dat die studie expliciet bedoeld was om op zeer korte termijn een aantal initiatieven te nemen. Misschien heb ik dat niet goed begrepen?

02.13 Minister **Inge Vervotte**: Mevrouw de voorzitter, ten eerste, over het aantal reizigers. Gisteren was ik ergens met mensen van de spoorwegen en men zei daar dat men wachtlijsten had. Onze reactie was dat zoiets erg was, maar dat wij zelfs geen wachtlijsten kunnen hebben; als de mensen er zijn, dan zijn ze er en dan moeten wij ze bedienen. Wij hebben niet de mogelijkheid te zeggen wie welkom is en wie niet. Het is een illusie dat te denken. Als de reizigers er zijn, zijn zij er.

Wat men wel kan doen, is ter zake een beleid voeren en dat koppelen aan het tarifieringsbeleid, voor zover dat er een impact op heeft, want daar ben ik altijd voorzichtig in. Het is niet omdat men de tickets op bepaalde uren duurder of goedkoper maakt dat het gedrag van de reizigers daardoor automatisch gestuurd wordt. Dat is nog maar de vraag. Het kan zijn dat het tarief een invloed heeft, maar dat zal nog moeten blijken. Dat is een moeilijkheid waarmee wij vandaag geconfronteerd worden. Wij hebben geen keuze. Wij kunnen niet selectief zijn. Als de reiziger er is, is hij daar. Wij moeten dus een antwoord bieden.

Ik vind dat wij gewoon klaar moeten zijn. Wij moeten onze operabiliteit blijvend verzekeren, en voor de volgende beheersovereenkomst moeten wij ervan uitgaan dat er groei is en dat er nog meer groei zal zijn. Wij kunnen niet zeggen dat wij slechts een groei willen van 2 % of 3 %. Wij moeten er gewoon van uitgaan – gebaseerd op de studies van het Planbureau en dergelijke – dat er de komende jaren een groei van het aantal reizigers zal zijn. Wij kunnen dus niet anders dan in onze prognoses ervan uitgaan dat er een zekere groei zal zijn.

Ten tweede, over de reizigersstromen het volgende. Het vervoersplan staat daar los van. Dat heeft er niets mee te maken. Het gaat uiteraard over de korte termijn. Als men alles fundamenteel gaat herdenken, zou het kunnen dat men tegen de mensen moet zeggen dat zij naar een bepaalde plaats moeten gaan en ook de metro of andere transportmiddelen moeten nemen. Dat is iets wat vandaag op zeer veel weerstand stuit, omdat de mensen graag één transportmiddel nemen en niet graag overstappen van bus op trein enzovoort.

Wanneer wij werkelijk alles herbekijken en uitgaan van het aantal mensen dat wij vervoeren en de kostprijs hiervoor, dan is het goed mogelijk dat er ook zulke voorstellen op tafel komen te liggen en dan moeten wij daar een debat over houden. Kortom, het vervoeren van reizigersstromen kan ook een impact hebben op aspecten van het debat waarover wij het vandaag niet hebben omdat wij rekening houden met de wens en de wil van de reiziger. Maar het kan goed zijn dat er in de toekomst geen andere mogelijkheden meer zijn en dat wij mensen vervoeren tot een bepaald punt, vanwaar zij met de metro, de tram of andere transportmiddelen op hun bestemming geraken.

Maar dat is een debat voor de nieuwe regering. In 2013 komt er een belangrijk investeringsplan. Ik zal daar graag mijn steentje aan bijdragen, in de rol die ik dan speel.

Ik hoop natuurlijk dat de nieuwe regering er sneller is. Het nieuwe beheerscontract van 2012 en het nieuwe investeringsplan van 2013 zijn in elk geval cruciaal. Welke positie ik dan ook inneem, ik zal er graag mijn steentje aan bijdragen.

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

De **voorzitter**: Collega's, mag ik u discreet erop wijzen dat wij op dit moment twee van de zeventig vragen achter de rug hebben? Dat doet niets af aan het belang van de vragen, maar synthese is toch ook een mooie gave.

03 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Steven Vandeput** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de plannen voor de verkoop van NMBS Logistics" (nr. 1195)
- de heer **David Geerts** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de kapitaalsverhoging van NMBS-Holding voor NMBS Logistics" (nr. 1356)

03 Questions jointes de

- **M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les projets de vente de la division SNCB Logistics" (n° 1195)**

- **M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'augmentation de capital de la SNCB-Holding au profit de SNCB Logistics" (n° 1356)**

03.01 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de minister, ik feliciteer u met uw uiteenzetting. Ik val er altijd van achterover hoe goed u het opneemt voor uw troepen.

Ik dacht dat mijn vraag niet meer actueel zou zijn toen ik ze opnieuw ter hand nam. Ze is al een tijd geleden ingediend. Als ik enkel "vorige week" door "vorige maand" vervang, dan valt de actualiteitswaarde van de vraag nog wel mee.

Wij weten allemaal dat er in de loop van november problemen zijn geweest met B-Cargo, NMBS Logistics en dergelijke. De CEO van de Holding, de heer Haek, achtte het op zeker ogenblik nuttig om aan al wie het horen wilde te verklaren dat er geen sprake kon zijn van de 135 miljoen euro kapitaalsverhoging die nodig was om het plan enigszins te laten werken. Op 26 november 2010 moest er een akkoord zijn. Ik had u maar vier dagen daarvoor een vraag gesteld over de levensvatbaarheid van NMBS Logistics. U antwoordde toen dat het tegen 2012 en ten laatste tegen 2013 levensvatbaar kon zijn. Groot was dan ook mijn verbazing toen ik op 24 november 2010 een verklaring las van iemand van wie men denkt dat hij het heel druk heeft met allerhande dingen. Toen had hij precies een slag van de molen gekregen, want hij liet in *La Libre* optekenen dat het misschien maar beter was om NMBS Logistics in de etalage te zetten en te verkopen. Ik vond dat zoiets nogal kon tellen als voorzet voor een beslissing die men twee dagen later moest nemen. Dat zet een gezonde mens aan het denken. Men zou bijna gaan denken dat er scenario's in opbouw zijn om een en ander te laten misgaan in dit land.

Heeft u weet van concrete plannen op korte of lange termijn betreffende de goederenactiviteiten van de NMBS?

Vindt u de afstoting van NMBS Logistics een piste waarover men zou moeten nadenken?

Heeft u desgevallend weet van geïnteresseerde kandidaten voor NMBS Logistics?

03.02 David Geerts (sp.a): Ik laat mij niet uit over het artikel in *La Libre*.

Ik vraag een debat binnen de Kamercommissie om die kapitaalsverhoging bij NMBS Logistics van dichtbij te bekijken. Dat is een belangrijk dossier dat aandacht vraagt.

We hebben dat ook in de vorige legislatuur gedaan. Op korte termijn zou ik u willen vragen of die kapitaalsverhoging nu eigenlijk gevolgen heeft. Zo ja, wat zijn die gevolgen? Ik heb gelezen dat het filiaal NMBS Logistics eigenlijk schuldenvrij moet kunnen vertrekken. Ik neem aan dat de schulden dan bij de NMBS blijven. Die zullen echter ooit moeten geherfinancierd worden. Gebeurt dat dan uit de openbare middelen?

Ik lees onder meer dat er een dienstencontract wordt gesloten met Technics. In welke mate zal het dienstencontract prioritair zijn ten opzichte van bijvoorbeeld het onderhoud voor openbare dienstverlening? Ik lees dat de locomotieven van type 13 mee zouden moeten vertrekken. De locomotieven van type 18 zijn nog niet gehomologeerd en dergelijke. Heeft een en ander implicaties voor andere projecten, die vandaag niet kunnen gerealiseerd worden?

03.03 Minister Inge Vervotte: Eerst wil ik ingaan op de punctuele vragen. De uitspraken moeten ook in hun tijdsperspectief geplaatst worden. Met andere woorden, indien wij niet tot een sociaal akkoord waren gekomen met de vakbonden of een vakbond, zouden wij in een heel ander scenario gezeten hebben. Het is niet omdat uitspraken vóór het sociaal akkoord gedaan zijn, dat het zou betekenen dat het momenteel nog pistes zijn die op tafel liggen.

De raad van bestuur van de NMBS-Holding is geen vragende partij om te verkopen. Dat geldt trouwens ook voor de NMBS. In het sociaal akkoord staan uitdrukkelijk in clause 4 garanties inzake gehele of gedeeltelijke verkoop. "De NMBS-Holding en de NMBS verbinden zich ertoe niet tot de gehele of gedeeltelijke verkoop van de activiteit vracht over te gaan binnen de in de jurisprudentie voorziene termijn."

Momenteel is die termijn tien jaar. Aangezien er intussen – sinds 26 november – een sociaal akkoord is over NMBS Logistics in de NMBS-Groep, is de verkoop niet aan de orde. Ik heb ook geen weet van mogelijke kandidaten voor de verwerving van NMBS Logistics.

Overeenkomstig het herstructureringsplan voor NMBS Logistics, dat op 26 mei werd goedgekeurd door de Europese Commissie, bedraagt de staatssteun die NMBS Logistics kan genieten, maximaal 355 miljoen euro. Er is dus nu het sociaal akkoord van 26 november. Ook zijn er een aantal bijkomende operationele en economische veranderingen sinds de aanmelding van het herstructureringsdossier in december 2009. De impact van de wijzigingen wordt geëvalueerd. Ook wordt opnieuw bekeken op welke wijze de staatssteun op de meest efficiënte manier kan worden verstrekt. De omvang van de staatssteun blijft echter ongewijzigd. Daarnaast is het duidelijk dat wat ook het resultaat van de herevaluatie zal zijn, het aandeel van de NMBS-Holding in de herstructurering van de cargoactiviteit maximaal 135 miljoen euro zal bedragen, zoals bepaald in december 2009. Toen werd het dossier ingediend bij de Europese Commissie en werd het daar ook goedgekeurd.

Vijftien miljoen hiervan dient voor een vervroegd vertrekplan voor het personeel. Dat wordt gefinancierd voor 5 miljoen via een converteerbare lening aan de NMBS, voor 5 miljoen door een kapitaalsverhoging voor de NMBS en voor 5 miljoen door aandelen van NMBS Logistics. Dertig miljoen is een kapitaalsverhoging van de NMBS; 90 miljoen is voor het verschil in personeelskosten van statutair personeel ten opzichte van de marktprijs die aan NMBS Logistics zal worden aangerekend voor het statutair personeel dat bij NMBS Logistics zal werken en voor het NMBS-personeel dat prestaties aan NMBS Logistics zal leveren. Dat wordt gefinancierd voor 30 miljoen via een converteerbare lening aan de NMBS, voor 30 miljoen met een kapitaalsverhoging van de NMBS en voor 30 miljoen met een kapitaalsparticipatie aan NMBS Logistics.

De rest van die 355 miljoen is de inbreng die de NMBS in NMBS Logistics zal doen, teneinde het nieuwe filiaal toe te laten om de cargoactiviteiten uit te oefenen. De inbreng bestaat uit materiële en immateriële vaste activa, onder meer gebouwen, terreinen en locomotieven.

De herstructurering van B-Cargo heeft tot doel om een duurzame vrachtactiviteit per spoor te behouden en als dusdanig de positie van België als een logistieke draaischijf te vrijwaren, maar heeft ook als duidelijke doelstelling om de openbare dienst en de andere activiteiten van de NMBS-Groep veilig te stellen.

Jaarlijks worden hiertoe sectorrekeningen opgesteld, die de financiële toestand voor de verschillende activiteiten apart weergeven: de opdrachten van de openbare dienst, het goederenvervoer alsook het internationaal reizigersvervoer.

De inbreng van de NMBS-Holding zal een impact hebben op de schuld van de NMBS-Groep, maar heeft geen impact op de geplande investeringen noch op de uitvoering van opdrachten van openbare dienst. De plannen om zo snel mogelijk een financieel evenwicht te bereiken worden dan ook geactualiseerd zonder compromis inzake de veiligheid en kwaliteit van de dienstverlening.

In het aanmeldingsdossier dat door de Belgische Staat werd ingediend bij de Europese Commissie, heeft NMBS Logistics drie financiële scenario's uitgetekend, waarbij rekening wordt gehouden met een financiële ondersteuning en met een verdere uitvoer van de herstructureringsplannen. Er is een optimistisch scenario, uitgaande van een sterke economische groei. Er is een basisscenario, uitgaande van een lichte economische heropleving. En er is een pessimistisch scenario, uitgaande van een voortzetting van de economische crisis. Het dossier toont aan dat NMBS Logistics mits uitvoering van het herstelplan en naargelang het scenario, in 2012 of 2013 rendabel moet zijn. Het plan werd op 26 mei door de Europese Commissie gevalideerd.

De realisatie van het reddingplan is dus ook onverminderd voortgegaan tijdens de sociale onderhandelingen en leidt nu reeds tot heel wat operationele verbeteringen.

Indien de commissie voor de Infrastructuur het opportuun acht, is het management van NMBS Logistics bereid om begin 2011 een toelichting te geven over het industrieel plan en de financiële vooruitzichten in de commissie voor de Infrastructuur.

U moet wel begrijpen dat bepaalde elementen van het dossier niet openbaar kunnen gemaakt worden, om de concurrentiepositie van NMBS Logistics niet te schaden.

Samengevat, het is een moeilijk dossier en niets doen zou misschien makkelijker zijn geweest. Welke hervormingen er in de toekomst nog worden uitgevoerd, we zullen elke keer opnieuw geconfronteerd worden met de mogelijkheden van de onderneming en met vragen hoe we op de herstructurering kunnen inzetten en welke plaats de onderneming eigenlijk kan innemen op de markt.

Onthoud dat er een onderneming voor goederentransport bestond. Mocht er geen geweest zijn, dan zaten we in een totaal andere situatie. Wij konden het dus niet zomaar maken om, bijvoorbeeld, een activiteit te verkopen, waarmee men een strategisch belang uit handen geeft. Ik denk dat een aantal concurrenten daarvan wel eens dankbaar gebruikgemaakt zouden kunnen hebben, zeker gelet op de haven van Antwerpen. Nu behouden we een strategische positie. Wat zou men trouwens gedaan hebben met al het personeel? De situatie is niet evident en zal nog veel inspanningen, moed en onderhandelingen vergen.

Gelet op alle elementen van het dossier is het de meest wenselijke uitkomst, zowel voor het personeel, de Staat, de NMBS en de NMBS-Holding, als voor het strategisch belang van de economie en van de haven van Antwerpen.

03.04 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de minister, we zijn allemaal blij dat de operatie met NMBS Logistics gelukt is. We hopen dat de activiteit tegen 2012-2013 effectief rendabel zal kunnen zijn.

Ik ben opgevoed met het adagium: waar rook is, is vuur. Ik blijf vragen stellen. U hebt uiteraard geen verantwoordelijkheid over de heer Vande Lanotte, maar het lijkt mij nogal raar dat dat zomaar ineens in *La Libre* komt. Daarom heb ik een bijkomend vraagje voor u. U hebt absoluut geen weet van een bestelde studie door een Engels kapitaalfonds?

03.05 Minister Inge Vervotte: Ik niet.

03.06 David Geerts (sp.a): Het is belangrijk dat het directiecomité bereid is om in 2011 naar het Parlement te komen. Ik besef dat er beperkingen zijn.

Betreffende het belang van een logistieke draaischijf en strategische consolidatie van de haven van Antwerpen en andere, laat ik opmerken dat dat ook het argument was in de jaren tachtig om de poot van ABX verder te ontwikkelen. We hebben gisteren nog in de commissie gehoord over de sanering ten tijde van de heren Vinck en Deneef en de inspanningen dat een en ander heeft gekost. Wij dienen te allen prijze een tweede ABX-dossier te vermijden.

03.07 Minister Inge Vervotte: Juist daarom ben ik heel blij dat er onderhandelingen zijn geweest en men de moed heeft om dat voort te zetten. Wij hebben inderdaad uit het ABX-dossier geleerd.

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

04 Samengevoegde vragen van

- de heer Peter Vanvelthoven aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de stand van zaken in het dossier-IJzeren Rijn" (nr. 1014)
- de heer Peter Luykx aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de haalbaarheidsstudie van Infrabel met betrekking tot de Noord-Limburgse spoorontsluiting" (nr. 1057)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de Europese subsidies voor de IJzeren Rijn" (nr. 1136)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het dossier IJzeren Rijn en de ontsluiting van de Kempen en Noord-Limburg" (nr. 1303)

04 Questions jointes de

- M. Peter Vanvelthoven à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la situation dans le dossier du 'Rhin de fer'" (n° 1014)
- M. Peter Luykx à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'étude de faisabilité d'Infrabel sur le désenclavement ferroviaire du Nord-Limbourg" (n° 1057)
- M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les subsides européens affectés au Rhin de fer" (n° 1136)
- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le dossier du Rhin de fer et le désenclavement de la Campine et du Nord-Limbourg" (n° 1303)

De **voorzitter**: De IJzeren Rijn is een vaste waarde in deze commissie.

04.01 Peter Vanvelthoven (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, dit is inderdaad een vaste waarde in deze commissie. Ik zou bijna zeggen het monster van Loch Ness dat zijn kop steeds boven water steekt, maar dat niemand ooit ziet.

Ik wil u mijn bezorgdheid meegeven en u om enige verheldering vragen. Ik heb de stapel vragen en antwoorden van de afgelopen maanden even terug bekeken. U hebt in maart in deze commissie uitleg gegeven over de stand van zaken. U hebt toen verwezen naar de regering in lopende zaken in Nederland, dat u de zaken van nabij zou opvolgen en dat er toen omwille van die lopende zaken op ministerieel niveau niet direct gesprekken waren. U gaf in elk geval aan dat zelfs met een regering in lopende zaken er op ambtenarenniveau voortgang werd gemaakt.

Ondertussen hebben ze in Nederland al een regering en wij nog niet. U bent nog steeds minister in lopende zaken. Ik verneem graag van u wat er de afgelopen negen maanden in dit dossier aan vooruitgang is geboekt.

Wij vernemen af en toe weinig geruststellende zaken in de pers en in de Kamer. Er werden al vragen gesteld aan de premier en aan de Vlaamse minister-president. Wij hebben altijd min of meer het gevoel gehad dat Nederland nogal op de rem staat en dat dit voor hen geen dossier met een hoge prioriteit is.

Wij hebben ook gezien dat minister-president Peeters van een koude kermis is thuisgekomen, niet alleen wat dit dossier betreft, maar ook wat betreft andere dossiers die met Nederland worden besproken.

Daarbij komt dat er vragen rijzen over de Europese subsidiëring van dat project. Komt dat onder druk te staan? Zijn daarmee problemen te verwachten?

Infrabel zou een aantal noodzakelijke investeringen moeten doen in de Kempen en in Noord-Limburg. Wij hebben het gevoel dat dit ook stilligt in afwachting van de doorstart in het IJzeren Rijndossier.

Het is volgens mij belangrijk dat wij vandaag van u vernemen wat de stand van zaken is – vooruitgang of geen vooruitgang – en wat de volgende stappen zullen zijn.

04.02 Peter Luykx (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, wij zijn niet het monster van Loch Ness, maar wij zitten toch met twee koppen die nu vanuit Lommel hun hoofd boven water uitsteken en gretig uitkijken, niet naar een nieuw slachtoffer, maar wel naar nieuwe informatie.

Mijn vraag heeft vooral betrekking op de spoorontsluiting van Noord-Limburg en de haalbaarheidsstudie van Infrabel. Ik heb u daarover al ondervraagd in december 2009 en februari 2010. Toen hebt u ook een verband met de IJzeren Rijn gelegd en de onderhandelingen en de timing die daarmee gepaard gaan.

Ik zou in deze commissie vooral vragen willen stellen over de spoorontsluiting van Noord-Limburg, over de elektrificatie en ont dubbeling van de lijn Mol-Neerpelt in het bijzonder.

In de commissie van 1 februari 2010 bevestigde u dat Infrabel de haalbaarheidsstudie heeft opgestart die zal beslissen over wenselijke studies, bestekken, vergunningen enzovoort.

Voor de bouw van een tractieonderstation dat de lijn van elektriciteit voorziet en de elektrificatie van de lijn zelf, is voor lijn 15 al groen licht gegeven. Met betrekking tot lijn 19 staat in het verslag van de commissie dat het belangrijk is dat tijdens de beslissing van de bouw van het tractiestation ook al rekening wordt gehouden met een eventuele voortzetting van de elektrificatie van de lijn Mol-Neerpelt tot in Hamont.

U verwees in die commissie ook naar een schrijven aan uw collega voor Mobiliteit in de Vlaamse regering, met wie u zou samen zitten om de toekomstige rol van de historische lijn 18 Hasselt-Weert te bespreken, in samenwerking met de NMBS.

Mevrouw de minister, in welke fase situeert zich de haalbaarheidsstudie met betrekking tot lijn 19 momenteel? Heeft het directiecomité haar aanbevelingen reeds overgemaakt? Wanneer verwacht u een definitief eindrapport vanwege Infrabel?

Heeft Infrabel u ook een zicht gegeven op de technische haalbaarheid en de economische rendabiliteit van de elektrificatie en de ontdebelling van het traject Mol-Neerpelt?

Welk gevolg werd er door Vlaams minister van Mobiliteit, mevrouw Crevits, aan uw oproep gegeven om de rol van de historische lijn Hasselt-Weert, in samenspraak met de NMBS, te bestuderen?

Tot slot, bestaat er intussen meer duidelijkheid over de toekomstige rol van de historische lijn 8, wat het reizigers- en goederenvervoer betreft?

04.03 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik wil specifiek ingaan op het verliezen van de subsidies waarin het programma voor het Trans-Europese netwerk 2007-2013 voorziet. Als ik de gegevens bekijk, dan blijkt dat de helft van de projecten die daarin volgens dat programma gebudgetteerd zijn, weliswaar niet in België, op schema zou zijn om tegen 2013 afgerond te worden. Er zouden er nog 29 tegen 2015 afgerond kunnen zijn. Daarmee heeft ook Europa blijkbaar de termijn voor uitvoering verlengd tot 2015.

Tegelijk wordt op basis van dezelfde tussentijdse evaluatie het budget waarin voorzien is voor de IJzeren Rijn, gereduceerd tot 2 miljoen euro. Vroeger was in 7,285 miljoen euro voorzien.

Het mislopen van zoveel Europese fondsen werpt een donkere schijn over het project. Hoe verklaart u de vooruitgang in dit dossier? Welke acties zult u ondernemen om de vertraging goed te maken? Vooral voor de Antwerpse haven is dit van een enorm strategisch belang. Welke initiatieven zult u nemen bij de Europese Commissie om het gedeeltelijke budget dat er nu nog is, absoluut te vrijwaren? Kunt u mij inlichten over het onderhoud dat onze eerste minister, in lopende zaken weliswaar, hierover met de Duitse bondskanselier gehad heeft?

04.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik sluit mij aan bij de vragen, zoals die door onze twee vertegenwoordigers uit Lommel verwoord zijn. Wij hebben positieve signalen gekregen van de nieuwe Nederlandse minister-president, die de historische aanspraak op de reactivering van het tracé wil respecteren. Ook vanuit Duitsland zouden er positieve signalen zijn met betrekking tot de reactivering van de IJzeren Rijn, maar tot echt concrete duidelijkheid heeft dat nog niet geleid. Dat heeft natuurlijk ook gevolgen voor het reizigersvervoer, meer bepaald op het stuk tussen Mol en Neerpelt. Voor het stuk Herentals-Mol is er reeds een duidelijke beslissing met betrekking tot de elektrificatie van de lijn.

Kan dat ook in het vooruitzicht gesteld worden voor lijn 19, dus het stuk tussen Mol en Neerpelt?

04.05 Minister Inge Vervotte: Mevrouw de voorzitter, het dossier IJzeren Rijn kreeg met het oog op de uitvoering van de uitspraak van het Arbitragetribunaal een nieuwe impuls toen op 6 juli 2006 een commissie van onafhankelijke deskundigen, de COD, de opdracht kreeg om de verdeling uit te werken van de kosten van de investeringen voor de reactivering van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied, in overeenstemming met de beslissing van het tribunaal. De COD zorgde voor de kwaliteitsbeoordeling van de vervoersprognosestudies, van de technische studies en van de kostenramingen, alsook van de maatschappelijke kosten-batenanalyse. De COD leverde op 16 maart 2009 haar advies af over de kostenverdeling tussen België en Nederland.

Wanneer bleek dat België en Nederland het advies van de COD niet zomaar overnamen, gaven minister Vanackere, toen bevoegd, en minister Eurlings, ook toenmalig bevoegd, tijdens een overleg op 1 april 2009 aan hun administraties de opdracht om een overzicht op te stellen met de kostenposten waarover er afwijkende standpunten bestaan. Dat document met ambtelijke standpunten werd goedgekeurd door de administraties van België en Nederland na overlegvergaderingen op 11 mei, 2 juni en 29 juni 2009 en geeft een globaal overzicht van de punten waarover beide landen op ambtelijk vlak het eens zijn, die waarover beide landen het eens zijn maar waarvoor zij een afwijkend standpunt hebben ten opzichte van de COD, en dan die waarover de twee administraties het oneens zijn. Dat document zou de aanzet zijn voor politiek overleg in het najaar van 2009, maar dat is er niet gekomen wegens de gekende politieke situatie in beide landen.

Toen ik zelf opnieuw minister ben geworden, heb ik op 10 maart nog een overleg gevoerd met minister Eurlings, maar in dat overleg is er enkel gesproken over het dossier van de hogesnelheidstreinen en de evolutie van de verdere aanpak van de werkzaamheden.

Intussen werd er echter niet stilgezeten. In opdracht van de Intercommunale Ontwikkelingsmaatschappij voor de Kempen en op basis van diverse contacten met de gemeenten langs de spoorlijn met bijzondere gezanten, Infrabel en de administratie, werd er een overzicht opgesteld van flankerende maatregelen, nodig bij een reactivering van de IJzeren Rijn. Tijdens de zomermaanden van dit jaar heeft Infrabel die voorstellen beoordeeld op hun haalbaarheid en, waar zinvol, ook een kostenraming uitgevoerd. Dat overzicht is sinds kort afgerond. Normaal gebeurt zoiets altijd pas achteraf, maar gelet op de specificiteit van het dossier hebben wij afgesproken om het al op voorhand te doen. Wij hanteren dus een andere werkwijze dan gewoonlijk.

Gisteren vond daarover nog een overleg plaats tussen Infrabel, de IOK en de administratie in aanwezigheid van mijn medewerkers. Het hele plaatje zou best duidelijk zijn alvorens een nieuw overleg te plannen met respectievelijk de Nederlandse en de Duitse ministers

Verschiedende elementen plaatsen de reactivering van de IJzeren Rijn in een nieuw perspectief: de inwerkingtreding van de verordening nr. 913/2010 inzake het Europees spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer, de hieraan voorafgaande ministerverklaring van Rotterdam van 14 juni 2010 en de in het voorjaar van 2011 te Antwerpen geplande ministerconferentie als vervolg op deze van Rotterdam. Voor België wordt de IJzeren Rijnverbinding de hoofdroute voor de verlenging van de ERTMS-corridor F tot de zeehavens van Antwerpen en Zeebrugge. België draagt de IJzeren Rijn ook voor als een alternatieve route voor de verlenging van de ERTMS-corridor A tot aan de zeehavens. De werkzaamheden in het kader van de omvorming van ERTMS-corridors A, C en F tot de vrachtcorridors 1, 2 en 8, en de voorbereiding van de ministerconferentie van Antwerpen in 2011 bieden de gelegenheid om de toekomst van de IJzeren Rijn veilig te stellen. Ook wordt momenteel de mogelijkheid onderzocht om, zoals de Europese regelgeving dit toelaat, een Europese coördinator aan te stellen.

Eerst en vooral kan ik u melden dat er geen bezwaar kan worden aangetekend tegen de beslissing van de Europese Commissie om een gedeelte van de financiële steun voor het project IJzeren Rijn op te schorten. Er is sprake van een vermindering van 4,451 miljoen euro op een totaal van 7,285 miljoen euro. De herziening van meerjarenprojecten in het kader van *TEN-T 2007/2013 Multi-annual Programme* werd gecoördineerd vanuit DG Move van de Europese Commissie in samenwerking met het TEN-T uitvoerend agentschap op basis van een onafhankelijke beoordeling door externe experts. Deze beoordeling was gesteund op de informatie verzameld via de *Action Status Reports* die de begunstigden van financiële steun jaarlijks dienen op te maken.

Drie elementen waren van doorslaggevend belang bij de eindbeoordeling van de experts: de aangeleverde detailinformatie inzake de aanwending van het geld voor de uitvoering van het project, rekening houdend met de opgelopen vertragingen; het goed beheer van risico's en een actualisatie van de plannen tot realisatie. Voorts moet ik vermelden dat bij de goedkeuring van de financiering van de IJzeren Rijn de Europese Commissie de gezamenlijke Belgisch-Nederlandse subsidieaanvraag over deze periode had beperkt tot de cofinanciering van de tot eind 2009 geplande studiekosten.

Van bij de aanvang was het voor de Commissie duidelijk dat, indien er op het ogenblik van de *midterm review* geen politieke afstemming was bereikt, zij haar financiering zou opschorten in afwachting van een dergelijk politiek akkoord. Na contacten met de Europese Commissie en het TEN-T-agentschap werd beslist om op 14 december 2010, vandaag dus, een overleg te laten plaatsvinden tussen de verschillende betrokken partijen – Infrabel, de FOD Mobiliteit, de Europese Commissie en TEN-T – met als doel meer inzicht te verwerven in de bij deze herziening gebruikte methodologie. Er zal ook dieper worden ingegaan op een aantal voorwaarden op politiek, financieel en technisch vlak, waaraan de beslissing van de Europese Commissie om de einddata van de projecten met twee jaar uit te stellen, gekoppeld is.

Ik herhaal hier wat de eerste minister zelf hierover heeft gezegd op een vraag van de heer Luyckx in de commissie voor de Binnenlandse Zaken op 10 november. Met mevrouw Merkel heeft de eerste minister het vooral gehad over het feit dat wij zeer sterk op onze rechten blijven staan met betrekking tot het historische tracé. In Nederlands Limburg gaat het vooral over een ecologisch waardevol gebied. In Nordrhein-Westfalen zijn er een aantal samenlevingsproblemen, met de realiteit dat in een aantal dorpen het tracé door bebouwd gebied gaat.

Mevrouw Merkel heeft herhaald dat de Deutsche Bundesbahn bereid is het historisch tracé gestand te doen. Ondertussen is er wel een discussie met Nordrhein-Westfalen, dat het tracé A52 suggereert, een alternatief

voor het historisch tracé.

De eerste minister heeft herhaald dat wij staan op het respecteren van het historisch tracé. Zoals iedereen weet, hebben wij al verschillende keren gezegd dat het alternatieve tracé A52 geen toekomst meer heeft. Er is immers vastgesteld dat er geen overeenstemming op ministerieel niveau mogelijk was over de financiering ervan. De stelling die ik toen heb ingenomen, samen met mijn Duitse collega – van Berlijn, niet van Nordrhein-Westfalen; men heeft daar gelijkaardige spanningen als wij – luidde dat Berlijn niet bereid was een bijkomende financiering van een bepaalde orde te doen. Ik heb op die vergadering dan ook vastgesteld dat indien er geen financiering kwam voor het alternatieve tracé, er geen alternatief tracé kon zijn, wat een belangrijke politieke beslissing was.

De eerste minister heeft in deze commissie op 10 november inderdaad gezegd dat hij om overleg met de nieuwe regering van Nordrhein-Westfalen zou vragen. Een concrete datum zal nog worden vastgelegd.

Voor het baanvlak tussen Mol en de Nederlandse grens wordt het verloop van het dossier-IJzeren Rijn afgewacht. Dit kan een invloed hebben op de betrokken infrastructuur. Ik meen dat het wel duidelijk is dat men op een gegeven moment de limieten ervan moet vaststellen.

Het ene is gekoppeld aan het andere, dat is duidelijk. Ik meen toch dat het zinvol blijft – gelet op de discussies die wij in de commissie hebben gevoerd – een visie te ontwikkelen inzake het reizigerscomfort en dergelijke meer, en de noodzakelijke investeringen die daarvoor moeten gebeuren. Ik meen dat dit dossier een element is dat in de investeringsplannen moet worden opgenomen.

In opdracht van Hilde Crevits en van mezelf voeren NMBS-Holding en De Lijn samen met NMBS en Infrabel een vergelijkende studie uit over de exploitatie van de spoorverbinding Hasselt-Neerpelt. Het gaat om een vergelijkende studie naar de technische en maatschappelijke haalbaarheid, de financiële rentabiliteit, de maatschappelijke kosten en baten, inclusief milieuaspecten, en de timing van de mogelijke realisatie van de verschillende exploitatievormen op de lijn Hasselt-Neerpelt.

Het is belangrijk te weten dat dit de eerste keer is dat er zo'n gezamenlijke studie uitgevoerd wordt. Vroeger ging het meestal om studies van de NMBS of van De Lijn. Op een gegeven moment hebben wij de opdracht gegeven dat zij beide een gezamenlijke studie zouden uitvoeren, zodat wij op basis van dezelfde elementen de discussie kunnen aangaan.

Alle betrokkenen hebben al heel wat werk geleverd voor deze studie. Er is ter zake al meermaals overleg gepleegd en er is al een stand van zaken opgemaakt binnen de stuurgroep.

Inzake de exploitatie zijn trein, lightrail in gemengd verkeer, en lightrail in eigen spoorbedding aan bod gekomen. De maatschappelijke kosten-batenanalyse is op dit ogenblik nog niet afgewerkt. Het rapport van deze studie wordt begin 2011 verwacht.

04.06 Peter Vanvelthoven (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, het is een heel uitgebreid antwoord, waarbij het mij opvalt dat u vooral probeert te benadrukken wat er aan Belgische en Vlaamse kant ondertussen is gebeurd en aan het gebeuren is.

Het is echter veelzeggend dat u jammer genoeg niet veel over de bilaterale, internationale vorderingen in het dossier kunt vertellen. Ik voel dat zulks bijzonder gevoelig ligt.

U bent niet, of toch niet alleen, verantwoordelijk voor de huidige politieke toestand. Ze maakt echter duidelijk dat in een land zonder regering dossiers, zoals het dossier in kwestie, stilliggen. Niemand kan dan met voldoende politiek gewicht aan de kar trekken.

Op twee punten wil ik nog een korte repliek geven.

Ten eerste, u hebt geantwoord dat het traject Mol tot de grens aan de verdere vorderingen van de IJzeren Rijn is gekoppeld, wat erg is om te vernemen. Er is ginds immers een ontwikkeling van een nieuwe industriezone van 300 ha aan de gang, met steun van Europa en Vlaanderen. Ik heb het niet over een ontsluiting via de trein van het personenvervoer. Ik heb het over een ontsluiting van voornoemd, economisch belangrijk gebied voor het goederenvervoer. Vandaag vestigen er zich ginds steeds meer nieuwe bedrijven. Zij vragen naar voormelde ontsluiting, terwijl er nog altijd slechts een enkel spoor is.

Het hoeft gezegd dat op het gekoppeld houden van beide zaken limieten staan. Niettemin moeten wij op relatief korte termijn afspraken kunnen maken over het ogenblik waarop Infrabel in voornoemde zone, niet in het kader van personenvervoer of van de IJzeren Rijn maar vooral in het kader van de economische ontwikkeling van Vlaanderen, investeringen ter zake zal doen.

Ten tweede, de studie van De Lijn en de NMBS kadert in het zogenaamde Spartacusplan van Limburg inzake de lightrails.

Ik noteer dat het de bedoeling is om begin 2011 het rapport ter zake klaar te hebben. Ik wil even meegeven dat het misschien goed zou zijn dat, vooraleer het rapport definitief wordt of er conclusies uit worden getrokken, er een moment van overleg met de lokale, politieke overheid van de regio zou zijn. Wij hebben in het midden van Limburg elke twee maanden een overleg tussen de burgemeesters, waarop het bewuste dossier ook ter sprake komt. Wij weten dat het dossier lopende is. Misschien is het dus goed dat een en ander bij de politieke verantwoordelijken wordt afgetoetst.

04.07 Peter Luykx (N-VA): Mevrouw de minister, dank u voor uw uitgebreid antwoord dat ook snel gebracht werd, bij wijlen zo snel als een trein. Ik heb toch mijn best gedaan om zoveel mogelijk te capteren en te noteren.

De **voorzitter**: We zijn niet allemaal van Lommel.

04.08 Peter Luykx (N-VA): Alleen de beteren.

U zei eerder in deze commissie dat het belangrijk is te investeren in kwaliteit eerder dan in kwantiteit. In sommige gevallen gaan investeren in kwantiteit en kwaliteit natuurlijk hand in hand. Zeker wat de verdere uitvoering van lijn 19 betreft, kan de kwaliteit alleen verhoogd worden door ook te investeren in kwantiteit. Ik sluit mij aan bij de bezorgdheid van mijn collega, de burgemeester van Lommel. Noord-Limburg beschikt over een enorme logistieke ballon die in het voordeel van Vlaanderen en de haven van Antwerpen smeekt om een verder ontsluiting en verdere investeringen in de regio. Ik zou het hierbij willen laten, maar ik kom er graag bij een volgende gelegenheid op terug.

04.09 Steven Vandeput (N-VA): Ik zal mij onthouden van enig inhoudelijk commentaar. Het feit dat hier zoveel vragen over de IJzeren Rijn gesteld worden, benadrukt hoe belangrijk het dossier voor een aantal van ons is. Ik dank u voor het antwoord.

04.10 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik sluit mij graag aan bij de woorden van de Lommelse collega's. In deze lijkt het wel zo dat Antwerpen en Limburg één front kunnen vormen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Vraag van mevrouw Rita De Bont aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de spoorwegbrug in Hove" (nr. 1250)

05 Question de Mme Rita De Bont au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le pont ferroviaire de Hoves" (n° 1250)

05.01 Rita De Bont (VB): Mevrouw de minister, ik neem aan dat het momenteel eerder de primaire taak is van de NMBS om de stiptheid en de veiligheid van de treinen te optimaliseren, maar de maatschappij is ook grotendeels verantwoordelijk voor een duurzaam en milieuvriendelijk personenvervoer. Hierin staan zij niet alleen. Het zou hen sieren, mochten zij ook de nodige aandacht opbrengen voor hun partners, de fietsers en de voetgangers, met wie zij hun beleid moeten coördineren.

In Hove is men al een tijdje bezig met een dorpskernvernieuwing. Men zit daar in de derde fase, vandaar de hoogdringendheid van mijn vraag. Op sommige plaatsen worden hierbij broodnodige nieuwe fietspaden aangelegd. Een belangrijk struikelpunt is de spoorwegbrug ter hoogte van het stationsgebouw. Voor wie vanuit Edegem komt, is dat de toegangspoort tot Hove. Deze brug is heel smal. Fietsers en voetgangers komen er samen op een strook, wat al tot verschillende conflictsituaties heeft geleid. Er zijn al aanrijdingen gebeurd. Er zijn wagens tegen de betonnen pilaren van de brug terechtgekomen, maar gelukkig nog niet op het fietspad of het voetpad. Ernstige ongelukken zijn tot nu toe uitgebleven. Om het ook in de toekomst zo te

houden, stelt het gemeentebestuur van Hove voor om naast de brug een zwevend fiets- en voetpad aan te leggen. Van de NMBS of van Infrabel mag aan deze brug echter niet geraakt worden. Het lijkt mij geen monument te zijn, maar toch mag er niets veranderd worden. Men heeft wel een lichtstudie laten uitvoeren, een zoveelste studie, maar men heeft nog geen resultaten van deze studie bekendgemaakt.

Ten eerste, zijn uw diensten gecontacteerd en op de hoogte van de veiligheidsproblematiek op de spoorwegbrug in Hove en van de vraag om de bestaande brug aan te passen en in de breedte uit te breiden?

Ten tweede, waarom kan of mag een aanpassing aan de brug, die de veiligheid zou tegemoetkomen, niet worden uitgevoerd?

Ten derde, zijn er plannen om als gevolg van de studie een nieuwe brugverlichting aan te brengen?

Ten vierde, indien ja, tegen wanneer zou men dan met deze werkzaamheden van start kunnen gaan?

05.02 Minister **Inge Vervotte**: Mevrouw de voorzitter, wij proberen het dossier terug te reconstrueren en wij hebben vernomen dat er inderdaad contact is geweest met de NMBS-Holding.

Met betrekking tot de verlichting waarnaar u specifiek vraagt: enerzijds zijn er natuurlijk de parking en de fietsenstalling en daarvoor is de Holding verantwoordelijk, anderzijds is er ook de verlichting en die is eigendom van de wegbeheerder. Het is dus aan de wegbeheerder om die aan te passen en niet aan Infrabel.

Ik zal vragen dat er terug een overleg kan zijn vanuit de NMBS-Holding en Infrabel met het gemeentebestuur om uit te klaren wie wat nu precies moet doen. Op basis van de informatie waarover ik vandaag beschik, is het zo dat de parking en de fietsenstalling duidelijk onder de verantwoordelijkheid van de NMBS-Holding vallen.

Wat de brugverlichting betreft, heeft Infrabel mij geantwoord dat die eigendom van de wegbeheerder is.

05.03 **Rita De Bont** (VB): En de brugverbreding? Want daarover gaat het hoofdzakelijk. Die brug zou tot de NMBS horen en men zou die niet mogen verbreden van de NMBS-Holding.

05.04 Minister **Inge Vervotte**: Ik zal die vraag aan Infrabel stellen. Die brug zelf behoort ofwel tot de wegbeheerder, ofwel tot Infrabel. Wij zullen vragen om uitklaring te krijgen over deze aangelegenheid.

05.05 **Rita De Bont** (VB): Het zou dus kunnen dat het lokaal bestuur hierover niet juist geïnformeerd is. Als u dat antwoord hebt, bezorgt u mij dat dan of stel ik een opvolgingsvraag?

05.06 Minister **Inge Vervotte**: De vraag die ik ga stellen is dat NMBS en Infrabel in overleg gaan met het gemeentebestuur over deze problematiek. U kunt mij daarover de stand van zaken vragen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est suspendue de 16.17 heures à 16.21 heures.

De openbare commissievergadering wordt geschorst van 16.17 uur tot 16.21 uur.

06 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de GEN-veiligheidssystemen" (nr. 1607)**

06 **Question de M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les systèmes de sécurité du RER" (n° 1607)**

06.01 **Tanguy Veys** (VB): Op 10 december verscheen in *La Libre* een artikel met als titel "La sécurité du futur réseau express régional déjà défaillante". Daaruit bleek dat er mogelijk problemen opduiken met de veiligheidssystemen die gebruikt zullen worden op het toekomstig gewestelijk expressnet rond Brussel. De veiligheidssystemen die gepland zijn op de sporen en die in de treinen, zouden niet met elkaar communiceren, zo staat het alvast toch in het krantenbericht.

Volgens de krant wil spoorinfrastructuurbeheerder Infrabel de sporen van het GEN uitrusten met niveau 2 van het veiligheidssysteem ETCS, maar de 305 Desirotreinen, die spoorwegmaatschappij NMBS bestelde en waarvan een deel op het GEN zal rijden, zullen echter werken met niveau 1 van hetzelfde veiligheidssysteem. De krant concludeert dat beide systemen niet met elkaar kunnen communiceren. Het is belangrijk dat, mocht die stelling niet kloppen, dat hier wordt weerlegd of, mocht de stelling wel kloppen, dat hier toch nog een wijziging van het beleid komt.

06.02 Minister **Inge Vervotte**: Infrabel en de NMBS zijn verwonderd over de berichten in de pers dat de ondernemingen op een deel van het netwerk verschillende versies van ETCS-seinsystemen zouden installeren. Het idee alleen al dat de ondernemingen zouden overwegen om verschillende versies te installeren, is absurd.

Terwijl de installatie van het TBL1+ seinsysteem in de spoorinfrastructuur en op het rollend materieel onafgebroken wordt voortgezet, onderzoeken de ploegen van Infrabel en de NMBS samen de beste oplossingen om het ETCS-systeem op grote schaal te installeren. Op dit moment hebben Infrabel en NMBS in onderling overleg beslist om op het GEN-netwerk het seinsysteem ETCS niveau 1 te installeren. Op basis van die beslissing zal het in 2008 bestelde rollend materieel voor het GEN-netwerk uitgerust zijn met ETCS niveau 1. De treinstellen zullen in de loop van 2011 geleverd worden.

Het spreekt voor zich dat het eventuele migratieschema naar een andere versie van het interoperabele ETCS-systeem in onderling overleg zal bepaald worden, om een optimale compatibiliteit tussen de gronduitrusting en de boorduitrusting te verzekeren, met het oog op een maximale verhoging van de veiligheid van het treinverkeer. Het uitrolplan zal bovendien voorgelegd worden aan de bevoegde veiligheidsautoriteiten.

Infrabel en de NMBS betreuren de foute berichtgeving, die nefast is voor het vertrouwen van de treingebruikers. De twee ondernemingen zullen blijven samenwerken om de veiligheid van het spoorverkeer in België te verbeteren.

06.03 **Tanguy Veys** (VB): Ik dank de minister om dat te weerleggen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 **Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de reizigerstreinen op lijn 204" (nr. 155)**

07 **Question de Mme Karin Temmerman à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les trains de voyageurs sur la ligne 204" (n° 155)**

07.01 **Karin Temmerman** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, u weet dat het havengebied van Gent nagenoeg onbereikbaar is met het openbaar vervoer.

Daarom heeft de stad Gent al ettelijke keren vragen gesteld aan de NMBS over het inleggen van reizigerstreinen naar het Gentse havengebied. De sporen liggen er, maar deze dienen momenteel enkel voor goederenvervoer.

Tot op heden is daaraan nog geen gehoor gegeven. Aangezien de werken aan de ring rond Gent, de R4, intussen van start zijn gegaan, wordt dit steeds dringender.

Een jaar geleden hebben we van de NMBS vernomen dat er een potentieelstudie zou zijn gemaakt, waaruit wel degelijk blijkt dat er potentieel is voor een personenlijn op dit traject. Daarnaast wordt door de stad Gent gevraagd om naast deze studie ook infrastructuraanpassingen te doen.

Ik heb de volgende vragen. Ik neem aan dat u op de hoogte bent van deze potentieelstudie. Wat zijn de belangrijkste conclusies van deze studie? Kunnen wij op een of andere manier inzage krijgen van deze studie?

Bent u van oordeel dat reizigersvervoer op goederenlijnen moet worden aangemoedigd wanneer uit een potentieelstudie blijkt dat daarnaar effectief vraag is? Indien het antwoord bevestigend is, wat ik hoop, zult u

dan concrete stappen ondernemen om de NMBS te overtuigen om die reizigerstreinen op de lijn 204 te laten rijden?

Er moeten nog infrastructuuraanpassingen gebeuren. Mocht het antwoord op al deze vragen bevestigend zijn, wanneer zouden deze reizigerstreinen effectief kunnen worden ingezet?

07.02 Minister **Inge Vervotte**: Mevrouw de voorzitter, mevrouw Temmerman, ik ben op de hoogte van de potentieelstudie die de NMBS heeft uitgevoerd in het raam van de haalbaarheid van lightrail-lighttrain.

De corridor Maldegem-Eeklo-Gent-Zelzate behoort tot de vijf weerhouden corridors van de lightrailstudie uitgevoerd door de NMBS. In de conclusies van de haalbaarheidsstudie staat dat de corridor Maldegem-Eeklo-Gent-Zelzate wordt gekenmerkt door een hoge kostendekkingsgraad en een hoge welvaartswinst door vermeden externe kosten.

Zoals gevraagd in haar beheersovereenkomst, bestudeert de NMBS momenteel een nieuw vervoersconcept voor de komende jaren. Deze studie moet gebaseerd zijn op marktpotentieelstudies en moet gebeuren in samenwerking met de regionale vervoermaatschappijen.

Het moet de bedoeling zijn dat de verschillende vervoermaatschappijen hun onderling aanbod op elkaar afstemmen en samen nagaan welk soort openbaar vervoer het best geschikt en het meest kostenefficiënt is om een bepaalde relatie in te zetten.

Voor mij maakt het niet uit of dat nu op een huidige goederenlijn is of niet. Het reizigerspotentieel, de technische en/of de maatschappelijke haalbaarheid, de financiële rentabiliteit, de maatschappelijke kosten en baten en de mogelijke timing zijn de belangrijkste factoren.

De NMBS heeft de lijn 204 onderzocht in het raam van een mogelijke, toekomstige GEN-bediening rond Gent. De bediening van de lijn dient aan de beschikbaarheid van de nodige financiële en exploitatiemiddelen te worden gekoppeld. Dit alles dient in het geheel van het nieuwe vervoersplan te worden bekeken. Momenteel is hiervoor alleen nog maar een globaal concept beschikbaar. De gedetailleerde haalbaarheidsstudie moet nog worden uitgevoerd.

Op basis van een beperkt aantal parameters heeft Infrabel een technische voorstudie voor het inleggen van reizigersvervoer op de goederenlijn 204 gemaakt. De detailstudie over de infrastructuuraanpassingen zal alleen maar kunnen worden opgestart als een positieve beslissing ter zake door de NMBS wordt genomen.

Er is dus een en ander in beweging, zoals ook in de beheersovereenkomst staat. Dat vergt natuurlijk verdere concretisering in het nieuwe vervoersplan. Daar is de NMBS mee bezig, zoals u ook hebt vernomen in de actualiteit. In principe zou dit moeten worden goedgekeurd naar aanleiding van de komende beheersovereenkomsten en de gesprekken die in de komende periode zullen plaatsvinden, hoogstwaarschijnlijk met de nieuwe regering.

07.03 **Karin Temmerman** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw positief antwoord.

U weet dat ik tien jaar schepen van Mobiliteit in Gent ben geweest. Deze plannen bestaan reeds tien jaar. Ik hoor u zeggen dat eerst met De Lijn moet worden overlegd om te kijken wat de beste oplossing is. Dat is allemaal al gebeurd. Er is een studie gemaakt waaruit blijkt dat deze lijn het best voor dit personenvervoer zou kunnen instaan, veeleer dan een route van De Lijn.

Ik hoop dat de studies die in het verleden zijn gebeurd, ook worden meegenomen en niet nog eens worden overgedaan.

07.04 Minister **Inge Vervotte**: Wij hebben natuurlijk de opdracht gegeven op basis van deze elementen. De studie van de NMBS dateert nog maar van een jaar geleden. Ik wil hen erop wijzen dat daarover reeds studies bestaan, maar de studie van de NMBS is nog geen tien jaar oud.

De **voorzitter**: Twee weten meer dan een.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Question de Mme Katrin Jadin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'augmentation du nombre d'usagers du rail en Belgique" (n° 395)

08 Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toename van het aantal treinreizigers in België" (nr. 395)

08.01 **Katrin Jadin** (MR): Madame la ministre, selon les chiffres de l'Union internationale des chemins de fer, la Belgique est le pays qui connaît la plus forte croissance du nombre de voyageurs par train en Europe, c'est-à-dire exactement 44 % entre 2000 et 2009.

Bien que les chiffres soient satisfaisants pour la SNCB en ce qui concerne l'usage des trains, cette importante augmentation des usagers demande l'élaboration de visions et stratégies à long terme, afin de pouvoir continuer à satisfaire cette demande. Une gestion rigoureuse s'impose donc. La qualité de l'offre et la ponctualité des trains ne devront pas souffrir de cette croissance.

Madame la ministre, confirmez-vous les chiffres de l'Union Internationale des chemins de fer? Si oui, comment la SNCB veut-elle gérer la forte croissance d'utilisateurs de train? Est-il prévu de proposer de nouvelles lignes ou encore d'intensifier le trafic ferroviaire sur les lignes présentes?

De nombreux éléments se jouent, car j'ai posé cette question avant que la commission sécurité du rail ne reprenne ses travaux. Néanmoins, je serais heureuse d'avoir ces réponses.

08.02 **Inge Vervotte**, ministre: Madame Jadin, je confirme les chiffres transmis par l'Union internationale des chemins de fer. Il n'a jamais été autant investi dans les équipements et les infrastructures. Les années précédentes et actuellement encore, il est considérablement investi dans les nouvelles infrastructures ferroviaires et dans un matériel roulant neuf, afin d'augmenter la capacité de l'infrastructure et des trains.

Un élément important est relevé: l'augmentation du nombre de places assises, résultant des investissements considérables réalisés dans le matériel roulant depuis 2004.

Les investissements de 1995 à 2003 s'élevaient à 600 millions d'euros, soit 67 millions par an et ceux de 2004 à 2009 s'élevaient à 2,7 milliards d'euros, soit 450 millions par an. Le nombre de places assises est passé de 282 000 en 2007 à 378 400 en 2016, soit une augmentation de plus de 34 %.

Rien qu'en 2008, 1,7 milliard d'euros a été consacré à la commande de matériel roulant neuf. Ces nouveaux trains garantissaient 100 000 places assises supplémentaires. Ils arrivent progressivement sur le réseau. Ils auront un impact positif sur la ponctualité et le confort des voyageurs.

Au niveau de l'infrastructure, dans le passé, des initiatives ont été prises visant à intégrer la croissance future du nombre de voyageurs qui empruntent le train. Deux exemples marquants, à cet égard, sont le réseau RER et le projet Diabolo.

Le projet RER doit répondre aux attentes en matière de croissance du trafic, de et vers Bruxelles, et dissuader les gens d'utiliser leur voiture. Dans le cadre de ce projet, la capacité actuelle de l'infrastructure ferroviaire est élargie vers Bruxelles et les gares concernées sont modernisées, de sorte qu'elles offrent un confort accru, en ce compris une bonne intégration de nouveaux parkings et d'abris pour les vélos. Le RER se compose de huit lignes de chemin de fer, reliées entre elles, et de cinq lignes d'autobus desservant les régions non équipées par le rail. Étant donné les attentes en terme de croissance du nombre de voyageurs qui empruntent le train, les lignes concernées se composeront de quatre voies: deux pour le trafic rapide (le TGV, IC IR) et deux pour le trafic local (le RER et trains P).

Le projet Diabolo a pour objectif de rendre plus aisé l'accès à l'aéroport en trafic ferroviaire national et international d'ici 2012. À cette date, il y aura des trains directs à destination de l'aéroport de Bruxelles-National, au départ de Bruxelles, de Anvers-Malines et de Louvain-Liège.

En ce qui concerne l'offre ferroviaire, l'infrastructure actuelle ne permet pas une augmentation importante du nombre de trains avant la mise en service des nouvelles infrastructures dont je viens de vous parler. Pour le moyen et long terme, la SNCB examine l'offre ferroviaire dans le cadre de l'étude d'un nouveau plan de transport prévu à l'article 10 de son actuel contrat de gestion. Les intensifications de l'offre seront envisagées là où la demande le justifiera.

Pour ce qui est des projets de future infrastructure, Infrabel travaille actuellement à la mise en œuvre d'un plan d'investissement à long terme 2013-2025. L'étude à long terme qu'Infrabel a fait réaliser dans le cadre de l'actuel contrat de gestion avec l'État était à cet effet une première étape nécessaire. De cette étude à long terme, il ressort que par une croissance annuelle de 2 % du produit intérieur brut – scénario médian le plus probable – l'utilisation moyenne des capacités du réseau atteindra des valeurs limites à compter de 2020-2025 et ce, malgré les investissements planifiés et l'augmentation escomptée de la productivité du matériel roulant. Un certain nombre de futurs goulots d'étranglement ont été définis au macro-niveau, pour lesquels une première série de propositions ont d'ores et déjà été formulées.

Par tronçon et par point nodal, pour chaque ligne où il faut s'attendre à une saturation, Infrabel procèdera à des analyses capacitaires quantitatives complémentaires sur la base d'outils de simulation plus détaillés.

Cela implique que diverses solutions possibles seront étudiées: utilisation de petites lignes, déviations, extension de la capacité, choix de solutions alternatives, etc. Il en sera déduit des conclusions permettant d'affiner des plans d'investissement existants et d'élaborer des projets d'investissement supplémentaires dans le cadre du plan d'investissement à long terme 2013-2025, qui devra être soumis au ministre de tutelle pour fin janvier 2012; ensuite, au gouvernement.

Cela devrait conduire à des solutions techniques concrètes convergeant vers une meilleure qualité et ponctualité. Mais tout dépendra également des décisions qui seront prises en 2012 et de dotations d'investissements disponibles à ce moment.

Ce qui est également important c'est qu'un cadre soit plus clairement défini, dans lequel le nouveau plan de transport puisse être développé de façon standardisée et uniformisée. Un certain nombre d'idées a d'ores et déjà été avancé en concertation avec différents partenaires du monde académique quant aux principes sur lesquels le nouveau plan de transport pourrait se fonder. Cet exercice intellectuel sera poursuivi au cours des mois à venir.

Grâce à ces différents éléments, Infrabel compte bien répondre à temps et de manière suffisante à l'accroissement futur du trafic voyageurs.

08.03 Katrin Jadin (MR): Madame la présidente, madame la ministre, merci pour cette réponse très complète et toutes ces informations. Nous sommes bien d'accord que nous devons nous attendre à une intensification du réseau existant et, allant de paire, une meilleure gestion des risques qui y sont liés.

Puisque c'est tout à fait d'actualité, surtout pour moi en tant que membre de la commission sécurité du rail, il faut que chaque investissement réalisé dans du matériel roulant neuf soit aux standards qui seront recommandés au niveau européen; si j'en crois les auditions récentes en commission, ils sont promis pour l'ensemble du réseau en 2030.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Question de Mme Katrin Jadin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la formation des conducteurs de train" (n° 397)

09 Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de opleiding tot treinbestuurder" (nr. 397)

09.01 Katrin Jadin (MR): Madame la présidente, madame la ministre, ma question porte sur, d'une part, les modalités qui entourent la formation des agents SNCB amenés à conduire les trains et, d'autre part, les agents chargés de dispenser cette formation. Je voudrais vous entendre afin de faire le point sur la manière dont est organisée et dispensée cette formation.

Par ailleurs, il me revient que le choix des agents chargés d'écouter leurs nouveaux collègues ne repose pas toujours sur des arguments évidents tels que la capacité à transmettre l'expérience, la motivation, voire même la compétence.

Madame la ministre, comment la formation des conducteurs de train est-elle organisée? Quelles sont les conditions de réussite de cette formation? Qu'en est-il de la formation continue des agents en service?

Qu'en est-il de la maîtrise des trois langues nationales et de la certification du bilinguisme ou trilinguisme des agents concernés? Comment la SNCB sélectionne-t-elle les agents chargés de la formation des conducteurs? À qui cette fonction est-elle accessible? Est-ce pour une durée limitée? Les agents sont-ils formés, encadrés, évalués et suivis dans leurs tâches? Est-il possible qu'un agent qui n'a aucune formation à la conduite soit affecté à la gestion d'un simulateur de conduite, comme il semble que ce soit le cas à certains endroits?

De **voorzitter**: Dit zou misschien ook een goede schriftelijke vraag kunnen zijn.

09.02 Kattrin Jadin (MR): (...)

De **voorzitter**: Ja.

09.03 Kattrin Jadin (MR): (...)

De **voorzitter**: Vier bladzijden is misschien toch een beetje veel.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Question de Mme Kattrin Jadin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la promotion interne des agents SNCB" (n° 398)

10 Vraag van mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de interne bevordering van NMBS-personeel" (nr. 398)

10.01 Kattrin Jadin (MR): Madame la présidente, madame la ministre, je m'interroge sur la manière dont les agents de la SNCB organisent le travail des conducteurs de trains. En effet, suite à l'agitation interne du moment, il semble que des langues se délient, tout simplement parce que les agents de base ont peur pour leur sécurité et celle des passagers.

C'est ainsi qu'on entend, par exemple, qu'au sein de la cellule technique de conduite de Liège, des agents se voient systématiquement refuser l'accès à des postes alors qu'ils sont lauréats des concours de promotion, simplement parce que le choix des personnes s'établirait sur la base d'éléments assez subjectifs, laissés à l'appréciation seule du fonctionnaire dirigeant. Ce choix serait fort orienté par les recommandations des syndicats.

On dit même que les postes seraient alors confiés à des agents qui n'ont pas participé ou qui n'ont pas réussi les concours et dont on n'a pas évalué ni certifié la capacité à remplir leurs missions. Ceci aurait pour conséquence fâcheuse une mauvaise gestion des horaires de travail des conducteurs, notamment au niveau des jours de repos.

Madame la ministre, quelles sont les règles organisant la promotion des agents au sein de la SNCB? Avez-vous connaissance de situations telles que décrites? Est-il exact que des postes sont confiés à des agents qui ne sont pas lauréats de concours de promotion, alors que d'autres agents ont prouvé leur capacité à assumer des fonctions desquelles ils sont écartés en raison de leur appartenance syndicale?

10.02 Inge Vervotte, ministre: Madame, selon la réglementation, les emplois à combler sont attribués dans l'ordre de priorité suivant: par voie de mobilité interne (mutation volontaire); aux agents titulaires du grade correspondant à l'emploi; par installation d'un lauréat d'une épreuve donnant accès au grade concerné, cette installation se faisant dans l'ordre du classement de l'épreuve; à défaut de candidats, par la désignation au niveau local d'un agent faisant fonction, cette désignation étant du ressort exclusif du chef immédiat.

L'organisation générale du travail au sein de la cellule des conducteurs de trains à Liège, en ce compris la désignation éventuelle d'agents chargés d'exercer certaines fonctions, est de la responsabilité du dirigeant de la cellule et ce, dans le cadre de la réglementation existante.

Selon la SNCB, aucun élément n'indique que ladite réglementation n'a pas été respectée.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 Question de Mme Katrin Jadin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le bilinguisme des agents SNCB en région frontalière" (n° 399)

11 Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de tweetaligheid van het NMBS-personeel in de grensstreek" (nr. 399)

11.01 **Katrin Jadin** (MR): Madame la présidente, madame la ministre, ma question a pour objet l'emploi des langues en région frontalière, notamment à notre frontière avec l'Allemagne. Je m'interroge sur les règles visant à s'assurer que les conducteurs de train, mais aussi le personnel chargé d'encadrer ceux-ci, sont tous bien bilingues français-allemand.

Bien sûr, la même question se pose pour la zone frontalière entre la Belgique et les Pays-Bas. Diverses sources m'informent que de sérieux dysfonctionnements existent, notamment au sein du dépôt de Welkenraedt. Madame la ministre, êtes-vous assurée du fait que les responsables du réseau, en charge de la communication avec l'Allemagne, sont bien aptes à assumer leurs missions? Qu'en est-il des conducteurs sur ces lignes transfrontalières? Dans le même ordre d'idée, quid des lignes reliant la Belgique aux Pays-Bas?

11.02 **Inge Vervotte**, ministre: Madame la présidente, madame Jadin, pour circuler sur l'infrastructure allemande, les conducteurs belges reçoivent une formation linguistique permettant d'obtenir le niveau exigé par les autorités allemandes. À l'issue de celle-ci, ils disposent d'une attestation de connaissance de la langue allemande délivrée par un organisme de langue indépendant. Les instructeurs sont agréés comme formateurs et certificateurs en Allemagne par un organisme indépendant. Le niveau de langue exigé pour ces instructeurs par les autorités allemandes est supérieur à celui exigé pour les conducteurs.

Pour circuler sur l'infrastructure hollandaise, les conducteurs belges reçoivent également une formation linguistique permettant d'obtenir le niveau exigé par les autorités des Pays-Bas. À l'issue de celle-ci, ils présentent un examen en néerlandais devant le bureau "Toetsing controle" aux Pays-Bas. Cette procédure n'est pas d'application pour les conducteurs de train en trafic transfrontalier.

Les instructeurs sont agréés comme formateurs et certificateurs en Hollande par un organisme indépendant. Le niveau de langue exigé pour les instructeurs par les autorités hollandaises est supérieur à celui qui est exigé pour les conducteurs.

Les communications, dans le cadre de procédures de sécurité, sont réalisées dans la langue du pays parcouru.

Chaque année, une formation linguistique permanente de deux jours est prévue pour les conducteurs qui circulent sur un réseau étranger. Quant aux accompagnateurs de train, ceux-ci s'expriment, lors d'une annonce dans les trains en région germanophone, d'abord en allemand et, ensuite, en français. Dans les relations avec les voyageurs, ils s'expriment dans la langue de la région ou dans la seconde langue, si l'interlocuteur semble ne pas comprendre la langue de la région. La rédaction des constats d'irrégularité des titres de transport a lieu en français.

Pour ce qui concerne le personnel Infrabel des zones transfrontalières, il existe un protocole liant Infrabel et les gestionnaires de l'infrastructure des pays limitrophes de la Belgique et ce, pour chaque point frontalier. Ce protocole règle, entre autres, l'exploitation ferroviaire et toutes les procédures y attachées dans la problématique de l'emploi des langues sur les tronçons frontaliers.

11.03 **Katrin Jadin** (MR): (...) (*hors micro*)

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

12 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de afschaffing van de brigade voor speciale controle (BSC) te Dendermonde, Leuven, Aat, Doornik en Ottignies" (nr. 625)

12 Question de Mme Karin Temmerman à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la suppression de la brigade spéciale de contrôle (BSC) à Termonde, Louvain, Ath, Tournai et Ottignies" (n° 625)

12.01 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, de brigade voor speciale controle controleert de treinen op zwartrijden en op, wat men nu noemt, grijsrijden en ook agressie. Die brigade levert dus zeer nuttig werk.

Nu zou NMBS Mobility het plan opgevat hebben om de brigades voor speciale controle van Dendermonde, Leuven, Ath, Doornik en Ottignies af te schaffen en nieuwe brigadeteams te creëren in Brussel zelf.

In het geval van Dendermonde betekent dit dat acht jaar werk verloren zou gaan, met alle gevolgen van dien voor het zwartrijden.

Mevrouw de minister, daarom heb ik de volgende vragen voor u.

Wat is precies de reden voor de afschaffing van die teams?

Hoeveel mensen verliezen daardoor hun job?

Kunnen zij eventueel overgeplaatst worden naar de brigades die in Brussel geconcentreerd zullen worden? Als dat het geval is, wat gebeurt er met de personeelsleden die een overplaatsing naar Brussel niet zien zitten?

12.02 Minister Inge Vervotte: Mevrouw de voorzitter, bij de start van de hervorming van de brigades voor speciale controle naar ticketcontroleteams, beschikte de NMBS daarvoor over een personeelseffectief van 51 bedienden. Dat effectief wordt ondertussen tot 71 bedienden opgetrokken.

Het is bijgevolg niet correct te stellen dat teams afgeschaft worden. Zij worden hoogstens geherlokaliseerd.

Die herlokalisatie was het gevolg van een representatief fraudeonderzoek, uitgevoerd eind 2009, dat de NMBS een duidelijk zicht gaf op de fraudeproblematiek op het Belgische spoorweginet.

De hervorming vond plaats in overleg met de nationale en de regionale vertegenwoordigers van de personeelsorganisaties, gedurende de maanden mei, juni en september 2010. Op 13 september 2010 mondden die onderhandelingen uit in een akkoord. Een aantal werkzetsels heeft nooit ter discussie gestaan. Het akkoord voorzag daarenboven in het behoud van alle posten in de werkzetsels van Leuven, Ath, Doornik en Ottignies. De posten van Dendermonde en 's-Gravenbrakel werden naar andere bestaande werkzetsels overgeheveld.

Niemand verloor zijn job.

Vier personen, namelijk twee uit Dendermonde en twee uit 's-Gravenbrakel, waren betrokken bij de overheveling. Die vier betrokken personeelsleden genoten prioriteit voor alle openstaande posten en konden dus eventueel ook kiezen om overgeplaatst te worden naar Brussel.

Er wordt steeds gezocht naar redelijke oplossingen. Dit dossier is in alle transparantie en in overleg uitgevoerd.

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

13 Question de Mme Özlem Özen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les difficultés des postiers de plus de 50 ans" (n° 657)

13 Vraag van mevrouw Özlem Özen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de problemen van de postbodes die ouder zijn dan 50 jaar" (nr. 657)

13.01 Özlem Özen (PS): Madame la ministre, il me revient que de nombreux postiers âgés se plaignent de la pénibilité de leur travail. Certains d'entre eux, ayant largement dépassé le cap des 50 ans, éprouvent de plus en plus de difficultés à se lever aux petites heures et à transporter des charges pouvant aller jusqu'à 40 kilos durant leur tournée.

Il semble également que bon nombre ont des difficultés à récupérer leurs heures supplémentaires – parfois

des centaines – et même à prendre leurs vacances annuelles. À ce dernier propos, on me parle même de postiers ayant, au début du mois d'octobre, encore une cinquantaine de jours à prendre, et cela après que plusieurs de leurs demandes de congés ont été refusées par la hiérarchie. Par ailleurs, celle-ci n'hésiterait pas à imposer aux mêmes agents de prendre congé à des moments qu'ils ne souhaitent pas et qui sont uniquement déterminés par des impératifs de gestion.

Pouvez-vous m'informer des dispositions que bpost a prises pour réduire la pénibilité des tâches confiées aux travailleurs les plus âgés? Les informations en votre possession quant à la gestion des jours de congés et de récupération vont-elles dans le même sens que celles dont j'ai connaissance et qui concernent certains bureaux de la région de Charleroi? Enfin, quelles sont les pistes envisagées pour permettre aux facteurs de prendre leurs congés et heures de récupération dans de bonnes conditions?

13.02 Inge Vervotte, ministre: Madame, en ce qui concerne l'octroi d'heures de repos en compensation des heures supplémentaires prestées et la prise de jours de vacances annuelles, bpost a pris un ensemble de dispositions afin de garantir à chacun les périodes de congés et de repos qui doivent être accordées avant la fin de l'année.

Des ressources supplémentaires – éventuellement des intérimaires – sont régulièrement engagées pendant la période de vacances scolaires pour permettre l'apurement des congés et repos au mieux des intérêts du personnel et de l'entreprise. Par ailleurs, de nouveaux outils informatiques ont été développés pour améliorer la planification et la gestion des congés et repos.

S'agissant de la pénibilité des tâches confiées aux travailleurs les plus âgés, la convention collective de travail 2011, récemment approuvée par les partenaires sociaux, contient une série de dispositions portant notamment sur la fin de carrière. Il est ainsi possible aux collaborateurs du réseau mail âgés de 57 ans et plus d'opter pour une fonction de distributeur sous le barème d'agent auxiliaire, avec des prestations réduites et à proximité du lieu de résidence. Ils conservent leurs droits et avantages statutaires. En outre, les collaborateurs de 50 ans et plus peuvent choisir une interruption de carrière à mi-temps en bénéficiant d'une intervention financière complémentaire de l'entreprise. L'introduction de collaborateurs sous le barème d'agent auxiliaire dans la nouvelle organisation liée à la distribution du courrier en est à ses débuts.

À ce jour, bpost n'a pas encore eu de demande de la part de facteurs en fin de carrière qui auraient opté pour cette mesure.

13.03 Özlem Özen (PS): Je vous remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 Questions jointes de

- **M. Anthony Dufrane à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les effets des lois linguistiques pour les recrutements au sein du Groupe SNCB" (n° 700)**

- **M. Karel Uyttersprot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'application de la législation linguistique à la SNCB" (n° 1108)**

14 Samengevoegde vragen van

- **de heer Anthony Dufrane aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de gevolgen van de taalwetten voor de werving van personeel bij de NMBS-Groep" (nr. 700)**

- **de heer Karel Uyttersprot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toepassing van de taalwetgeving bij de NMBS" (nr. 1108)**

14.01 Anthony Dufrane (PS): Madame la présidente, madame la ministre, selon certaines informations de la presse francophone, les lois linguistiques poseraient problème au sein des réserves de recrutement du Groupe SNCB. En effet, l'exemple était donné de lauréats francophones pour différentes fonctions, notamment de techniciens mécaniciens, qui ne pouvaient être embauchés malgré la vacance de places du côté néerlandophone. Bref, l'application stricte des lois linguistiques empêcherait un candidat francophone d'occuper une place disponible en Flandre et inversement.

Outre l'urgence pour le Groupe SNCB de procéder à de nombreux recrutements, la notion de métier en pénurie trouve toute son importance sur le rail belge. Cette information surprend quelque peu puisque cette stricte limitation ne concernerait que les Belges; les ressortissants européens pouvant quant à eux postuler

valablement.

Bref, madame la ministre, mon propos n'est pas de critiquer les lois linguistiques en vigueur dans notre pays mais bien de relever certains effets pervers pouvant survenir dans des situations pourtant urgentes. Vous connaissez mieux que quiconque la nécessité pour le Groupe SNCB de passer outre ces problèmes de recrutement pour parvenir à respecter son planning, notamment en matière d'équipement et de sécurité.

Madame la ministre peut-elle m'indiquer si ces informations sont exactes? Le cas échéant, ne pourrait-on faire preuve provisoirement d'un peu de souplesse dans l'application des lois linguistiques afin d'aider le Groupe SNCB à réaliser ses objectifs, ce qui profiterait à l'ensemble des navetteurs, qu'il s'agisse de Flamands, de Wallons ou de Bruxellois?

14.02 Karel Uyttersprot (N-VA): Mevrouw de minister, ik zal mijn vraag vlug stellen, want anders mis ik de trein, tenzij hij vertraging heeft.

Wij behoren tot de gelukkigen die niet iedere maand ons abonnement hoeven te vernieuwen, maar we hebben hier een aantal praktijkvoorbeelden gehoord van reizigers die maandelijks hun abonnement moeten vernieuwen in Brussel-Centraal. Zij worden niet bediend in de taal waarin zij hun bestelling doen, hun abonnement willen vernieuwen of van de plaats waar zij wonen. Ik vermoed dat alle medewerkers aan de taalwet gebonden zijn. Hoe wordt de naleving gecontroleerd, zodat men effectief een abonnement aflevert in de taal van de gebruiker? Ik meen dat het antwoord ook kort kan zijn.

14.03 Inge Vervotte, ministre: Les lois coordonnées du 18 juillet 1966 sur l'emploi des langues en matière administrative stipulent à l'article 15, § 1^{er}, et à l'article 38, § 1^{er}, que dans les services locaux établis dans les régions de langue française, de langue néerlandaise ou de langue allemande, nul ne peut être promu ou nommé à une fonction ou à un emploi s'il ne connaît pas la langue de la région. Cette disposition s'applique à l'ensemble du personnel du groupe SNCB, quelle que soit la nature de l'emploi, contractuelle ou statutaire, et quelle que soit la nationalité.

Lors de son entrée en service au sein du groupe SNCB, le personnel est affecté soit au rôle linguistique francophone, soit au rôle linguistique néerlandophone. En fonction de son rôle linguistique, le membre du personnel peut être employé soit dans la partie francophone du pays, soit dans la partie néerlandophone. La SNCB Holding ne peut pas déroger aux dispositions contraignantes des lois coordonnées sur l'emploi des langues en matière administrative et employer malgré tout des personnes qui n'ont pas apporté la preuve de leur connaissance de la langue administrative, sauf si la législation sur l'emploi des langues en matière administrative est adaptée.

En outre, dans l'optique d'un respect scrupuleux par le personnel en charge d'une fonction de sécurité des prescriptions en matière de sécurité du travail dans le cadre de la législation, une application souple de la législation linguistique est tout sauf indiquée. Qui plus est, la Commission permanente de contrôle linguistique examine toutes les plaintes contre l'application incorrecte des lois coordonnées sur l'emploi des langues au sein du groupe SNCB et rappelle régulièrement les règles dans cette matière.

Het station Brussel-Centraal is een plaatselijke dienst van Brussel-Hoofdstad. Conform de rechtspraak van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht zijn de reisbiljetten getuigschriften in de zin van de bij koninklijk besluit van 18 juli 1966 gecoördineerde wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken. Krachtens artikel 20, § 1 van die wetten stellen de plaatselijke diensten die in Brussel-Hoofdstad gevestigd zijn, de akte die de particulieren betreffen, alsook de getuigschriften, verklaringen, machtigingen en vergunningen die aan particulieren worden afgegeven, in het Nederlands of in het Frans op naargelang van de wens van de klant.

Volgens de NMBS zijn de verkoopsystemen aan de loketten standaard geconfigureerd in de taal van de verkoopsbediende. Op elk moment kan het systeem omgeschakeld worden naar de taal van de klant, voor zover de taal onmiddellijk geïdentificeerd kan worden, wat bij de verkoop in het binnenverkeer niet steeds voor de hand ligt.

Aan een Nederlandstalige reiziger moet in principe dus een Nederlandstalig vervoerbewijs worden afgeleverd. De verkoopsbedienden zijn op de hoogte van de wettelijke bepalingen betreffende de taalwetgeving. Zij worden hieraan regelmatig herinnerd, zowel tijdens hun permanente vorming als tijdens onverwachte controles.

De Vaste Commissie voor Taaltoezicht kijkt toe op het correcte gebruik van de taalwetten. Die commissie onderzoekt ook regelmatig klachten over gelijkaardige materies als dewelke u aangeeft.

14.04 Anthony Dufrane (PS): Madame la présidente, je tiens à remercier Mme la ministre pour ses réponses.

Je constate que vous avez bien compris que je ne demandais aucune modification des lois linguistiques, mais plus de souplesse.

Cela dit, madame la ministre, vous dites qu'il n'est pas conseillé de déroger aux dispositions en vigueur. Pour quelle raison?

14.05 Inge Vervotte, ministre: Parce qu'une réglementation existe.

14.06 Karel Uyttersprot (N-VA): Mevrouw de minister, dank u voor uw antwoord. De reglementering ter zake is zoals ik het had verwacht, maar in de praktijk worden de vervoerbewijzen niet altijd conform die reglementering afgeleverd.

14.07 Minister Inge Vervotte: Het personeel wordt erop gewezen. Er gebeuren ook spontane controles. Als het niet reglementair gebeurt, kan er altijd een klacht worden ingediend.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

De **voorzitter**: Collega's, de vragen nr. 711 van de heer Thiéry en nr. 1596 van de heer Gilkinet vervallen, daar de leden niet aanwezig zijn.

15 Questions jointes de

- M. Ronny Balcaen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la suppression d'une correspondance en gare de La Louvière-Sud à la suite de l'entrée en vigueur des nouveaux horaires de la SNCB" (n° 735)
- Mme Maggie De Block à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les problèmes auxquels se voient confrontés certains travailleurs à la suite de l'entrée en vigueur des nouveaux horaires de la SNCB" (n° 887)
- Mme Colette Burgeon à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les problèmes de correspondance en gare de La Louvière-Sud à la suite de l'entrée en vigueur des nouveaux horaires de la SNCB" (n° 928)
- Mme Catherine Fonck à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'augmentation du temps de trajet pour les navetteurs de la Région du Centre" (n° 1466)
- M. Patrick Moriau à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les nouveaux horaires de trains et leurs conséquences pour les navetteurs de la Région du Centre" (n° 1573)
- M. Laurent Devin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'augmentation du temps de trajet pour les navetteurs de la Région du Centre à la suite des modifications horaires de la SNCB" (n° 1574)
- M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les nouveaux horaires de la SNCB" (n° 1618)

15 Samengevoegde vragen van

- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het verdwijnen van een aansluiting in het station La Louvière-Sud als gevolg van de inwerkingtreding van de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 735)
- mevrouw Maggie De Block aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de problemen voor sommige werknemers ten gevolge van de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 887)
- mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de problemen inzake aansluitingen in het station La Louvière-Sud als gevolg van de inwerkingtreding van de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 928)
- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de langere reistijd voor treinreizigers uit de regio Le Centre" (nr. 1466)
- de heer Patrick Moriau aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe

dienstregeling van de treinen en de gevolgen daarvan voor de reizigers uit de regio Le Centre" (nr. 1573)

- de heer Laurent Devin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de langere reistijd voor treinreizigers uit de regio Le Centre ten gevolge van de aanpassing van de NMBS-dienstregeling" (nr. 1574)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 1618)

15.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Madame la présidente, madame la ministre, ma question date du 5 novembre, mais reste d'actualité puisqu'elle concerne la modification des horaires sur l'ensemble du réseau à partir de ce 12 décembre.

Ainsi, de nouveaux horaires sont entrés en vigueur sur la relation IR Binche - Bruxelles - Louvain-la-Neuve. Ces modifications ont entraîné la suppression de la correspondance avec la relation L Charleroi-Sud - La Louvière-Sud - Mons. En effet, à l'avenir, ce train "ratera" la correspondance en gare de La Louvière-Sud pour 3 ou 4 minutes seulement. En conséquence, un trajet à destination de Bruxelles pour les voyageurs qui embarquent, par exemple, à Morlanwelz, Carnières, Piéton, Forchies ou Bracquegnies qui prend, à l'heure actuelle, plus ou moins une heure sera allongé d'une vingtaine de minutes, tant à l'aller qu'au retour.

Cette situation m'interpelle à plusieurs égards. Tout d'abord, je m'étonne de constater que, si la relation IR Binche - Bruxelles - Louvain-Neuve passera par La Louvière-Sud 4 minutes plus tôt qu'auparavant, elle arrivera pourtant à Bruxelles exactement à la même heure qu'avant le changement d'horaire. La durée du trajet est donc rallongée de quatre minutes.

Ensuite, je ne peux que constater que, dans ce cas précis, il n'est pas tenu compte "au maximum" des possibilités de correspondances comme le prévoit pourtant le contrat de gestion de la SNCB.

Enfin, il me semble évident qu'une telle décision, si elle devait être maintenue, entraînerait inévitablement un profond changement des habitudes des voyageurs qui risquent de se tourner vers la voiture pour se rendre en gare de La Louvière-Sud, de Charleroi-Sud ou de Marchienne-au-Pont ou bien d'effectuer la totalité de leur trajet en voiture et de délaisser le train.

Quelles sont les raisons qui amènent la SNCB à avancer de quelques minutes l'arrivée de la relation IR Binche - Bruxelles - Louvain-la-Neuve en gare de La Louvière, provoquant ainsi la suppression de la correspondance avec la relation L Charleroi-Sud - La Louvière-Sud - Mons?

La SNCB envisage-t-elle une solution alternative afin que la durée du voyage vers Bruxelles ne soit pas rallongée pour les voyageurs qui utilisaient cette correspondance?

Voilà les questions que je voulais vous poser, sachant que cette modification a suscité bien des réactions parmi les usagers du train. Même si la question est assez locale ou régionale, elle illustre sans doute des problèmes plus importants engendrés par la modification des horaires.

15.02 Maggie De Block (Open Vld): Ik zou mij, ook inzake de nieuwe dienstregeling, bij de vraag willen aansluiten.

Mevrouw de minister, ik heb een vraag over de problemen die rijzen voor reizigers die zich voor hun werk naar Zaventem, meer bepaald naar de luchthaven, moeten begeven.

Blijkbaar dreigen met de nieuwe dienstregeling de vroege treinen naar Zaventem weg te vallen of komen ze niet op tijd. Ik wil de aandacht op voornoemd probleem vestigen, omdat de NMBS stelt dat zij geen dienstregeling op maat van een specifiek bedrijf kan maken, wat ik begrijp. Het gaat echter niet om zomaar een onderneming, want 60 000 mensen werken op de luchthaven. De luchthaven is met een omzet van 1,5 % van het bruto nationaal product na de Antwerpse haven de tweede belangrijkste bron van welvaart in België.

De Vlaamse regering heeft een strategisch actieprogramma voor reconversie en tewerkstelling in de luchthavenregio ontworpen. Een van de strategische doelstellingen van voornoemd programma is een verdubbeling van het aandeel van het openbaar vervoer tot 40 % van het totaal aantal verplaatsingen naar de luchthaven.

Een en ander past ook in het kader van de problemen die ook de Brusselse Ring kent. Het programma zou een ontlasting voor de Ring kunnen betekenen.

Uit een nieuwe audit blijkt dat reizigers die vanuit Limburg of Antwerpen naar Zaventem sporen, met niet minder dan zeven zwarte punten worden geconfronteerd. Op voornoemde punten zouden de vertragingen de spuigaten uitlopen.

Mevrouw de minister, ik heb aan u een aantal vragen gesteld. De voornaamste zijn de volgende.

Hoe zal de NMBS aansluiten bij en aandacht hebben voor het START-plan van de Vlaamse regering, om de doelstellingen van het plan te verwezenlijken?

Waarom zijn er zo veel problemen?

Er zijn aan de NMBS 38 adviezen geformuleerd om stipter en efficiënter te werken. Ik ben bereid ze schriftelijk van u te ontvangen, zodat u ze niet allemaal hoeft op te sommen. Het is evenwel belangrijk om aandacht voor de luchthavenregio te vragen.

15.03 Colette Burgeon (PS): Madame la ministre, les nouveaux horaires de la SNCB qui sont entrés en vigueur ce 12 décembre empêchent les navetteurs d'avoir leur correspondance en gare de La Louvière-Sud. En effet, le train IR Binche - La Louvière - Braine-le-Comte - Bruxelles - Louvain-la-Neuve partira quatre minutes plus tôt qu'actuellement privant les usagers de la ligne Charleroi-Mons de leur correspondance à La Louvière-Sud.

En conséquence, ils devront faire un détour par Marchienne-au-Pont afin de gagner Bruxelles, soit une perte de temps journalière de 18 minutes le matin et de 19 minutes le soir pour les navetteurs partant de Morlanwelz. Ce changement d'horaire affecte également les usagers qui prennent le train au départ des gares de Piéton, Carnières et Forchies-la-Marche.

Plus généralement, les navetteurs de la région du Centre constatent une dégradation constante de la qualité du service sur la ligne Binche - La Louvière - Braine-le-Comte - Bruxelles - Louvain-la-Neuve et ce, malgré l'introduction des voitures à double étage de type M6 à certaines heures. Car, si ces nouvelles voitures procurent davantage de confort et de chance d'avoir une place assise, aussi longtemps que la SNCB ne consentira pas à attribuer des motrices adaptées à ce type de charroi, les retards resteront conséquents et continueront à agacer les usagers.

Madame la ministre, selon le porte-parole de la SNCB, il semblerait que la mise en place de nouveaux horaires se fasse toujours en deux temps et qu'un réajustement soit possible en fonction des critiques. Dès lors, pourquoi la SNCB n'anticipe-t-elle pas ces critiques en faisant d'ores et déjà marche arrière?

Ce changement d'horaires, en détournant les usagers de Morlanwelz, Carnières, Piéton et Forchies, est-il la solution à peu de frais que la SNCB a trouvée pour réduire le nombre de navetteurs sur la ligne IR Binche - La Louvière - Braine-le-Comte - Bruxelles - Louvain-la-Neuve?

Quand la SNCB couplera-t-elle les locomotives adaptées aux voitures M6 sur les lignes 108 et 161? À défaut, quelles mesures compte-t-elle prendre pour réduire les retards systématiques et rendre la confiance à ses clients de la région du Centre dont l'insatisfaction ne cesse de grandir?

Si un jour on établit des relevés statistiques, on constatera qu'en continuant de la sorte, le nombre de navetteurs ira décroissant d'année en année. L'on envisagera peut-être alors, en se référant à la précédente note de travail, de fermer la gare de La Louvière, faute de clients.

15.04 Catherine Fonck (cdH): Madame la présidente, vous faites un véritable marathon aujourd'hui!

Madame la ministre, lorsque j'entends mes collègues, la problématique ne se limite pas à certains endroits. Il faut donc globaliser le débat. Nombre de navetteurs m'ont contactée; il est important de relayer leurs préoccupations et leur réalité quotidienne.

C'est le cas pour ces nouveaux horaires des trains qui circulent notamment à partir de la région du Centre.

Pour les gares de Binche, Leval, La Louvière, Écaussines et bien d'autres endroits, les gens devront partir le matin plus tôt (entre 3 et 6 minutes) pour y revenir plus tard (entre 4 et 6 minutes). Cela signifie que pour les navetteurs qui voyagent sur cette ligne, vous pouvez compter 12 minutes supplémentaires sur une journée, à cumuler sur la semaine, sur le mois, l'année et ainsi de suite. Si vous ajoutez à cela les retards fréquents, par exemple sur la ligne La Louvière-Bruxelles, qui se chiffrent en moyenne à 15 minutes, cela représente un temps singulièrement important pour les navetteurs. Madame la ministre, même si je sais que vous êtes attentive à la ponctualité, on ne peut que constater l'absence d'effet.

Je relaie le ras-le-bol des navetteurs de la région du Centre qui se sentent abandonnés par la SNCB. Ils voient dans l'application de ces nouveaux horaires une manière de camoufler les soucis de ponctualité plutôt que de les régler. Il est vrai que ce n'est pas de nature à les rassurer sur la considération qu'a la SNCB vis-à-vis de ses usagers.

Madame la ministre, je ne pense pas que ce soit la même chose sur toutes les lignes. En effet, je ne sais pas si j'ai de la chance – auquel cas je devrais peut-être jouer au Lotto – mais ma ligne ne subit aucun changement.

Quelles sont les raisons qui justifient un changement d'horaires sur la ligne La Louvière-Bruxelles, pour la région du Centre, voire pour d'autres régions?

De quelle manière tenez-vous compte, a priori et a posteriori, des remarques des usagers qui empruntent ces lignes parfois plusieurs fois par jour?

Des réajustements sont-ils envisageables après l'entrée en vigueur des nouveaux horaires? Je sais que le confort des voyageurs et la ponctualité des trains restent vos priorités fondamentales.

La **présidente**: M. Patrick Moriau étant absent, sa question n° 1573 est supprimée.

15.05 **Laurent Devin** (PS): Madame la présidente, madame la ministre, je remercie tout d'abord les collègues de la région et d'autres régions de se soucier de notre sort.

Les navetteurs de Binche et de sa région sont considérés de plus en plus comme des citoyens-navetteurs de seconde zone par la SNCB. Ils se retrouvent une nouvelle fois victimes des modifications d'horaires décidées en cette fin d'année par l'entreprise publique de transport. En effet, ces modifications censées améliorer l'offre de la SNCB apportent surtout, pour la Région du Centre, une nouvelle détérioration du service. Pour les usagers de la ligne Binche - La Louvière - Bruxelles - Louvain-la-Neuve, la durée d'un trajet aller-retour augmentera en moyenne de 8 minutes. Pour les navetteurs en provenance de La Louvière-Sud, la durée du trajet aller-retour augmentera quant à elle de 12 minutes.

Évidemment, ces quelques minutes peuvent apparaître comme des dégâts collatéraux relativement limités mais les navetteurs de la région du Centre supportent des retards réguliers de 15 à parfois plus de 30 minutes sur cette ligne depuis de nombreux mois. Il ne suffit pas d'avoir des rames en mauvais état, il faut que nous partions en retard et que nous laissions passer tous les autres trains avant les nôtres. C'est particulièrement désagréable. À titre d'exemple, une navetteuse excédée m'a indiqué qu'elle avait compté 40 retards de plus de 15 minutes entre La Louvière-Centre et Bruxelles-Central depuis le 10 septembre.

Madame la ministre, vous comprendrez donc que les navetteurs du Centre sont fatigués du peu de considération dont fait preuve la SNCB à leur égard.

Comment la SNCB procède-t-elle pour décider de ses modifications horaires, sur quelles bases et sur quels éléments?

Est-il normal que ces modifications horaires se répercutent majoritairement dans les zones rurales? Pour le dire autrement, ces modifications ne prouvent-elles pas le désintérêt de la SNCB pour les petits axes ferroviaires et les lignes peu rentables? Le cas échéant, peut-on encore parler réellement d'entreprise publique?

Enfin, les navetteurs de la région du Centre, à l'instar de tous les navetteurs lésés, peuvent-ils espérer que la SNCB réévalue ses modifications horaires à la lumière des désagréments indiqués par les navetteurs?

Chaque jour, à Bruxelles-Central, à Bruxelles-Nord, à Bruxelles-Midi, on voit de quels trains disposent les navetteurs des autres lignes. Cela nous fait prendre conscience de l'intérêt que l'entreprise publique porte à

notre région depuis des années.

Plus le temps passe, plus il faut du temps pour rejoindre Bruxelles! Qu'est-ce qui se cache derrière tout cela? On nous invite à emprunter d'autres trajets, à nous rendre dans d'autres gares? Qu'est-ce que l'on nous prépare? Je ne sais pas!

On nous a attribué des wagons à double étage, mais ils n'étaient pas adaptés aux locomotives!

15.06 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de minister, als ik al de problemen hoor in het centrum, dan denk ik dat de mensen van Zolder, Heusden en Beringen, die er 's avonds 20 minuten langer over moeten doen om thuis te geraken, nog goed af zijn, maar bij deze is uw aandacht gevestigd op het specifieke probleem van zij die in Hasselt moeten overstappen op de lijn naar Mol. Zij hebben in de nieuwe dienstregeling een onwaarschijnlijk slechte aansluiting gekregen.

In het programma *Panorama* van zondag jongstleden hoorde ik dat de spoorwegen een volledig herziene dienstregeling aankondigen voor het jaar 2013. Zij zouden daar al meer dan een jaar mee bezig zijn. Dat roept een aantal vragen op, aangezien de tussentijdse aanpassing het probleem klaarblijkelijk niet echt oplost. Wij moeten dan maar hopen dat hetgeen in 2013 zal komen, wel een en ander zal kunnen oplossen.

Specifiek betreffende de wijzigingen die men nu heeft aangebracht, hoe is men te werk gegaan bij het opstellen van de aanpassingen en de keuze van de aanpassingen aan de dienstregeling? Wat was de achterliggende gedachte of filosofie?

De huidige aanpassingen zijn maar een beginfase. Is het de bedoeling om hiermee al het aantal vertragingen, afschaffingen en gemiste aansluitingen te beperken of is het gewoon een aanpassing aan wat vandaag mogelijk is?

Wat het fameuze plan voor 8 december 2013 betreft, wat is de opvatting van dat plan? Zal men opnieuw de hoofdassen Oostende-Luik en Antwerpen-Charleroi als basis nemen of zal men veeleer werken met een systeem van knooppunten? Wordt er rekening gehouden met een toename van de reizigersaantallen? Dat werd eigenlijk al bevestigd op tv. Is er ook overleg met de andere vervoersmaatschappijen, De Lijn, MIVB en TEC, over de nieuwe dienstregeling en hun aansluitingen daarop?

Worden belangengroepen, zoals TreinTramBus of de Reizigersbond, daarbij betrokken? Op welke manier wordt er rekening gehouden met het aantal opstappers per station?

15.07 Inge Vervotte, ministre: La régularité de la liaison Binche - Bruxelles - Louvain-la-Neuve n'est pas bonne. Les trains arrivent systématiquement en retard à Braine-le-Comte.

Ce retard s'amplifie en aval au point de s'élever à dix minutes à Bruxelles. La ligne 96 est saturée lorsque le train arrive trop tard à Braine-le-Comte; il perd son sillon et doit alors suivre plusieurs trains, entraînant de ce fait un retard encore plus important à l'arrivée à Bruxelles-Midi.

Or la priorité de la SNCB, après la sécurité, est le rétablissement d'une plus grande régularité. La correction qui est apportée depuis le 12 décembre par un avancement de 4 minutes de l'IR au départ de Binche devrait permettre une arrivée ponctuelle à Bruxelles.

Les trains de cette liaison transportent quotidiennement des milliers de voyageurs vers Bruxelles. La priorité de la SNCB est clairement d'améliorer la ponctualité pour cette clientèle importante. La conséquence malheureuse et inévitable est que la correspondance de la relation L Charleroi - La Louvière - Mons n'est plus possible vers Bruxelles en empruntant le trajet IR Binche - La Louvière - Bruxelles. Néanmoins, cette correspondance ne concerne que quelques dizaines de voyageurs par jour.

La SNCB n'a pas d'autre solution sans allongement du temps de parcours. Les termes de l'alternative sont les suivants.

- Soit, les voyageurs des gares de Nimy, Obourg, Havré, Thieu et Warquignies prennent une correspondance à Mons avec l'IR, tandis que ceux des gares de Morlanwelz, Carnières, Piéton et Forchies la prennent à Charleroi-Sud au moyen de l'IC.

- Soit, les voyageurs concernés peuvent emprunter les trains P en guise de correspondance.

La SNCB tient compte, dans la mesure du possible, des remarques des usagers. Il apparaît ainsi, via le baromètre de qualité, que la ponctualité est le premier souci des clients. D'où la modification apportée à cette liaison.

La mise en place de nouveaux horaires s'est déroulée en deux temps. En juin, des modifications mineures ont été apportées, mais le gros du changement a eu lieu en décembre. Et ce, pour deux raisons: d'une part, sur la base du planning des travaux d'Infrabel; de l'autre, en fonction de l'agenda européen qui commande de s'aligner sur tous les réseaux.

Il est évident que la SNCB suivra de près l'impact de cette mesure et procédera à une évaluation globale de la situation après quelques semaines.

En fonction des réactions des clientèles à ces adaptations de décembre, des réajustements sont opérés, dans la mesure du possible, puisque les modifications sont apportées sur la base de contraintes parfois externes. Dans le cas présent, il n'est pas possible d'apporter de nouvelles adaptations à la cadence sans pénaliser plus de 4 000 voyageurs, alors que quelques dizaines de voyageurs sont concernés par cette correspondance à La Louvière-Sud.

Il n'entre nullement dans les intentions de la SNCB de réduire le nombre de navetteurs sur la liaison L entre Charleroi et Mons vers Bruxelles via La Louvière. Toute modification à cette cadence entraînera des coûts exorbitants en matériel et en personnel.

De NMBS streeft naar een verhoging van de kwaliteit van het treinaanbod, zowel op het vlak van rollend materieel als van regelmaat. Er blijven het hele jaar 2010 tot en met het voorjaar 2011 continu nieuwe M6-rijtuigen instromen. In de loop van 2011 worden ook de eerste Desiro-motorrijtuigen ingezet. Inzake regelmaat wordt een grondige audit uitgevoerd in het globaal actieplan. Wij hebben daarover al veel gesproken, ook daarnet nog.

Ten gevolge van werken op het net waardoor Infrabel bijkomende bufferminuten oplegt en de capaciteit van sommige stations vermindert, zijn er wel een aantal kleinere aanpassingen noodzakelijk waardoor een aantal reizigers zijn reisgewoontes licht zal moeten aanpassen en dit voornamelijk op de as Brussel-Gent-Kust. Hierbij wordt het bestaande transportplan aangepast overeenkomstig voorziene werken aan de infrastructuur en aan wijzigingen van de dienstregeling op het net van de buurlanden. Dit is een echt puzzelwerk waarbij de NMBS het maximum doet om de aangepaste treindienst, ondanks de beperkingen, een positieve impact te laten hebben op zoveel mogelijk mensen.

Op het nieuwe vervoersconcept dat voor 2013 wordt uitgewerkt, zal ik vandaag niet verder ingaan. Als de tijd er rijp voor is, zal hierover grondig worden gesproken.

Er worden geen aanpassingen van de amplitudes voor de luchthaven voorzien en geen structurele aanpassingen aan het aanbod. Wel zijn er technische aanpassingen voorzien ten gevolge van werken waardoor er verschuivingen zijn van enkele minuten. De reizigers zullen bijgevolg hun reisgewoontes lichtjes moeten aanpassen door een beetje vroeger of later te vertrekken. Zo zal de eerste IR-trein Gent-Luchthaven om 04 u 24 vertrekken in plaats van om 04 u 30 en zal hij vijf minuten eerder aankomen, namelijk om 05 u 51. Reizigers die een vroege shift moeten doen, kunnen dus nog steeds tijdig op de luchthaven geraken. Aan de eerste IR De Panne-Brussel-Luchthaven-Landen, uit Gent is er niets gewijzigd. Voor de reizigers die uit de regio Brugge komen of opstappen tussen Brugge en Gent is er inderdaad een aansluitingsprobleem in Brussel doordat hun trein een paar minuten is verlaat en de trein naar de luchthaven, zoals hierboven vermeld, een beetje is vervroegd. Dit probleem wordt nog bekeken door de NMBS en indien mogelijk zal men daar ook een oplossing voor bieden.

In 2000 en 2001 hebben De Lijn en de NMBS samen met BIAC een grootschalige mobiliteitsstudie uitgevoerd voor zowel de werknemers als de vliegtuigpassagiers op de luchthaven. Op basis van de onderzoeksresultaten heeft De Lijn nieuwe buslijnen uitgewerkt die zich voornamelijk richten op werknemers die in een straal van ongeveer 20 kilometer rond de luchthaven wonen. Deze startlijnen rijden intussen. De NMBS heeft de resultaten aangewend voor het ontwikkelen van een toekomstige treinbediening van de luchthaven ter onderbouwing van de noodzakelijke bijkomende spoorinfrastructuur, namelijk de noordelijke spoorontsluiting van de luchthaven, het zogenaamde Diaboloproject.

Om een marktaandeel van 40 % te bereiken voor het openbaar vervoer van en naar de luchthaven, heeft de NMBS destijds in het raam van het START-programma een ambitieus marktaandeel van 15 % voor werknemers en van 30 % voor vliegtuigpassagiers naar voren geschoven. De systematische aanbodverbetering van en naar de luchthaven, met onder andere de ingebruikname van de bocht van Nossegem eind 2005, werd weerspiegeld in het toenemende treingebruik naar de luchthaven.

Het vergroten van het marktaandeel van het openbaar vervoer is een groeipad, waarbij de toekomstige ingebruikname van de noordelijke spoorontsluiting van de luchthaven een belangrijke stap zal zijn. Uitgaand van de positieve evolutie van de vorige jaren, acht de NMBS haar vroegere doelstellingen nog steeds realistisch.

De NMBS wenst een maximaal aantal klanten te vervoeren en in te spelen op de markt waar er groeipotentieel is, maar net zoals de Brusselse Ring zwaar belast is wat het autoverkeer betreft, is ook de Brusselse Noord-Zuidverbinding zwaar belast wat het treinverkeer betreft.

Het aantal treinen van en naar de luchthaven blijft gelijk. Gezien de verzadiging van de infrastructuur in en rond Brussel, zeker tijdens de spitsuren, is er op korte termijn echter geen uitbreiding van het aanbod mogelijk. Enkel bijkomende infrastructuur – het Diabolo-project – en/of een fundamenteel nieuw vervoerplan zullen in de toekomst bijkomende mogelijkheden bieden.

Zoals ik al heb uitgelegd tijdens de commissie voor de Infrastructuur van 19 oktober laatstleden, hebben Infrabel en de NMBS een extern consultancybureau aangeduid om de problematiek te inventariseren. De externe audit moet de onderliggende oorzaken van de vertraging inventariseren en maatregelen voorstellen. Na een eerste analyse werd een aantal knelpunten of problematische lijnen in de schijnwerpers gezet. In samenwerking met specialisten op het terrein en met de externe consultants worden er oplossingen gezocht, in eerste instantie voor de lijnen Gent-Mechelen, Gent-Brussel, Bergen-Brussel, Doornik-Brussel, Charleroi-Brussel, Brussel-Leuven, Gent-Antwerpen en voor de *dorsale wallonne*.

In de studie werd in eerste instantie nagegaan waar een zeer frequente accumulatie van vertragingen kan worden vastgesteld. Op een aantal van de vastgestelde knelpunten is de verzadiging van de lijn tijdens de piekuren de boosdoener. Door de grote transportvraag wordt de capaciteit van het spoorwegnet op meerdere plaatsen al maximaal benut. Eender welk incidentje met een trein heeft dus een onmiddellijk effect op de eerstvolgende treinen. Naarmate de spits vordert, vergroten de vertragingen. Deze problematiek is al lang gekend. De enige radicale remedie zou het afschaffen van treinen zijn. Het afschaffen van treinen geeft op zijn beurt natuurlijk aanleiding tot grotere problemen, van een totaal andere aard. Daarom wordt er naar alternatieve oplossingen gezocht die de problemen kunnen verminderen.

Volgens de NMBS en Infrabel worden de adviezen van de externe audit gedistilleerd uit de verschillende onderdelen van de studie, die de werkgroep op dit ogenblik analyseert. De NMBS vindt het voorbarig er nu reeds over te communiceren. De adviezen die uiteindelijk nuttig en toepasbaar blijken, zullen gebruikt worden in de actieplannen van Infrabel en NMBS.

Bestaande acties kunnen worden aangepast en nieuwe kunnen worden toegevoegd. Bovendien zullen de verschillende acties gerangschikt worden in functie van hun impact op korte termijn op de stiptheid. Dit zal tegen eind 2010 gebeuren. De reizigersdispatching kan de reizigers inlichten door affiches te laten ophangen in stations en op websites een boodschap te laten verschijnen.

Ik ga dat niet allemaal herhalen. Op de vraag over informatie ben ik in vorige vergaderingen al uitgebreid ingegaan. Dat is trouwens ook opgenomen in de beheersovereenkomst. Daar kunt u dat ook lezen.

15.08 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je ne peux qu'être en désaccord avec la réponse apportée par la SNCB. Que l'on dise déjà aujourd'hui qu'il n'y aura pas de modification ou d'alternative possible, sans attendre la fin de la période de test pour voir ce qu'il en est, me semble être une attitude assez arrogante de la SNCB. C'est aussi un manque d'intérêt vis-à-vis d'une partie de la clientèle.

Je ne crois pas que la solution au problème sur la ligne Binche - La Louvière - Bruxelles - Louvain-la-Neuve soit l'accroissement de la durée du parcours mais bien la mise à disposition de matériel adapté. Les locomotives sont attendues depuis longtemps, depuis trop longtemps maintenant.

Comme certains l'ont fait dans la presse ces derniers jours, il faut se poser la question de la responsabilité de la SNCB dans cette affaire.

Cette réponse me désole. Malgré les dénégations, on se dit que la SNCB n'est, de plus en plus, intéressée que par les longues relations. Pour ce qui est des relations entre petites villes ou entre petites gares, on décide un peu à la fois de délaisser cet aspect-là du service public.

À nouveau, je redis ma très grande déception par rapport à la réponse apportée par la SNCB.

[15.09] Minister Inge Vervotte: Wij hebben in het begin van de commissie een heel uitgebreid debat gevoerd over materieel en stiptheid. Ik heb dat nu niet herhaald, maar alleen punctueel geantwoord op de nieuwe dienstregeling.

Het is evident dat ik het eens ben met uw opmerking inzake het rollend materieel, maar daarvoor verwijs ik naar mijn uiteenzetting in het begin van deze vergadering.

In dit antwoord heb ik mij beperkt tot de wijziging van de dienstregeling op dit moment.

De **voorzitter:** Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik merk dat er hard wordt gewerkt en dat de toestand alleen maar kan verbeteren.

[15.10] Colette Burgeon (PS): Madame la ministre, les habitants de La Louvière sont mécontents. Hier, à 17 h 30, j'assistais à l'arrivée du train de Bruxelles. Même si le temps du trajet a été allongé, le train accusait, à nouveau, un retard de 10 minutes. Je ne suis donc pas certaine que l'allongement de la durée du trajet résoudra le problème de régularité. Les mesures prises vont surtout inciter les usagers à se rendre ailleurs.

Cela dit, je suis très inquiète quand je considère le nouveau plan IC/IR de 2013. En effet, si nous nous basons sur la situation existante, je ne suis pas certaine que nous aurons encore, demain, le même service que celui qui était rendu hier et même encore aujourd'hui.

Madame la ministre, pensez-vous que l'objectif de la SNCB soit la rentabilité ou le service rendu aux usagers? Pour ma part, j'ai le sentiment qu'elle favorise les lignes statistiquement les plus fréquentées, ce que je peux comprendre. Mais, dans ce cas, on en revient "au tout à la voiture". Pourtant, cette situation est contraire aux recommandations actuelles.

Comment pensez-vous régler ce problème? En effet, le même service devrait être offert sur les "petites lignes" et sur les "grandes lignes".

Je suis convaincue que si la ligne Louvain-la-Neuve - Binche pouvait bénéficier de 2 trains par heure, le nombre de clients augmenterait, en particulier au niveau de la région du Centre.

Je vous suggère donc de réfléchir à l'échéance de 2013. En effet, même si la ligne concernée ne concerne pas dix mille personnes, celles qui l'empruntent subissent quand même les conséquences d'une certaine gestion.

[15.11] Catherine Fonck (cdH): Madame la ministre, je vous remercie pour votre discours vérité quant à l'absence de ponctualité des trains sur la ligne qui dessert le Centre. Il s'agit véritablement "d'un point noir" pour les navetteurs qui subissent les retards.

Si la modification des horaires a pour objectif de remédier aux retards et si cet objectif est effectivement atteint, je m'en félicite. Mais permettez-moi d'avoir certains doutes à cet égard.

Il est parfois intéressant de tenir compte du bon sens des cheminots. J'ai discuté avec certains d'entre eux, et notamment avec des conducteurs, qui m'ont expliqué que la modification des horaires aura pour conséquence que les conducteurs auront moins de temps lors du changement de trains. Autrement dit, ils risqueront d'arriver à nouveau avec un certain retard sur la ligne suivante. Ce faisant, ils devront attendre le passage d'autres trains. Et les problèmes s'accumuleront.

Pour ce qui concerne le Centre, il serait inacceptable que le retard aujourd'hui de 15 minutes passe à 27 minutes pour les raisons que je viens d'évoquer.

Madame la ministre, j'ai envie de vous adresser une demande très particulière; elle consiste à se donner trois mois et à examiner, à la fin de cette période, quel sera l'impact au niveau des horaires et, surtout, au niveau du respect de la ponctualité dans la région du Centre. Autrement dit, il s'agira d'évaluer si les modifications d'horaires auront permis, durant ces trois mois, de diminuer ou de rattraper les problèmes de ponctualité et de retard.

Cet élément doit, à un moment donné, pouvoir être communiqué, y compris aux navetteurs. Leur situation et leur ras-le-bol doivent être pris en considération. Et je sais qu'en tant que ministre de tutelle, vous êtes attentive à ce qui se passe à la SNCB.

De plus, pour l'avenir, il serait important qu'on réfléchisse à une concertation plus large ou plus forte – je ne sais pas quels termes je dois employer – avec les navetteurs concernant leur quotidien et la problématique des horaires.

15.12 **Minister Inge Vervotte:** Mevrouw de voorzitter, collega's, uiteraard neem ik de zorgen van de reizigers ernstig. Dat is ook de reden waarom ik sinds 2008, nog geen maand nadat ik minister was, beslist heb om al het materieel dat in het verleden nagelaten werd te bestellen, te bestellen. Wij hebben een investering gedaan die de helft zo groot is als in de periode daarvoor en tien keer zo groot als in de periode daarvoor.

Ik verontschuldig mij oprecht ten opzichte van de reizigers omdat jammer genoeg een politiek die werd gevoerd om reizigers aan te trekken, niet gevolgd werd door het inzetten van materieel en infrastructuur. Daardoor zitten wij nu inderdaad vast en moeten we vaststellen dat we nog rijden met sommige treinstellen die dateren van de jaren '50, '60 en '70.

Het is jammer dat er veel tijd verloopt tussen het plaatsen van een bestelling en het moment dat we die effectief kunnen inzetten. Ik zou ook liefst gehad hebben dat dit er vroeger zou zijn, maar dat is omwille van de openbare aanbestedingen en omwille van de periode om het te kunnen leveren en produceren, niet mogelijk.

In 2013 zullen wij ook onder andere nieuw materieel kunnen inzetten dat voor honderdduizenden extra plaatsen zal kunnen zorgen. Dan zullen wij ook het oude en verouderde materieel eruit kunnen halen, want dat zorgt vandaag toch wel voor heel wat problemen, zowel inzake regelmaat als stiptheid en ga zo maar door.

Ik wil dit alleen maar zeggen om duidelijk te maken dat het zeker mijn bekommernis is en deze van de regering, die nog nooit zoveel geïnvesteerd heeft in rollend materieel en infrastructuur. Ik verontschuldig mij voor het feit dat, jammer genoeg, de reiziger daarvan vandaag de effecten op het terrein nog niet kan voelen. Het probleem is dat ik geen beslissingen meer kan nemen, noch als regering, noch als bevoegde minister. We kunnen wel beslissingen nemen om op korte termijn de punctualiteit te verbeteren, met name het inzetten van ploegen en mobiele equipes en ga zo maar door. Er zijn maatregelen die op korte termijn worden genomen, maar dat is eigenlijk dweilen met de kraan open. We worden jammer genoeg geconfronteerd met een trechter die door een samenloop van omstandigheden is gecreëerd. Ik pleit voor structurele oplossingen, met name de inzet van het nieuwe materieel enzovoort.

Daarbovenop krijgen we nu nog eens extra werken omwille van de veiligheidsmaatregelen, wat iedereen hier in het Parlement heeft onderschreven als heel belangrijk. Tegen 2013 zullen we een verbetering kennen van structurele aard, met nieuwe vervoerplannen enzovoort. Ik weet dat dit vervelend is, maar met de mogelijkheden die we hebben, de beslissingen die de regering heeft genomen en de investeringen die we hebben gedaan, doen we al het mogelijke en alle inspanningen om zo goed mogelijk antwoord te bieden. Ik benadruk dat het ook onze bekommernis is en dat we dus meer dan eens en meer dan ooit deze zorgen au sérieux nemen en daar als regering ook naar gehandeld hebben.

15.13 **Catherine Fonck (cdH):** Madame la ministre, je suis d'accord avec vous. Je sais que vous vous mobilisez contre cette situation, que vous en avez parfaitement conscience et que vous le reconnaissez. J'établis une différence entre vous, ministre de tutelle, et la SNCB. Il faudra tenir compte de ce point dans le futur, y compris dans le contrat de gestion. Je sais que vous en êtes convaincue, je pense que vous vous y attentez mais je ne sais pas si cela suit derrière. Je prendrai l'exemple des horaires: ils ont des effets qui sont tout sauf banals sur les navetteurs et qui illustrent les choix de la SNCB. Je voulais apporter cet éclaircissement après la réplique de la ministre.

15.14 Laurent Devin (PS): Madame la ministre, ce qui nous intéresse, c'est ce que vivent au quotidien des centaines de milliers de voyageurs qui restent deux heures, trois heures dans des conditions de transport très désagréables. On leur promet des modifications. Ils les attendent et quand elles arrivent, c'est pire que mieux! À l'annonce du double étage, on s'écrie "Alléluïa", on se dit "Enfin un geste" mais cela ne fonctionne pas! Pour arriver à l'heure, on augmente la durée des trajets. C'est extraordinaire! Et à ce que j'entends, comme Mme Burgeon, cela n'arrange rien pour l'instant. Madame Vervotte, la question ici, ce n'est pas le gouvernement, ce sont les gens qui sont dedans.

15.15 Inge Vervotte, ministre: Si, si: cela a à voir avec les investissements, avec les choix opérés. Avec un autre gouvernement, cela va changer.

15.16 Laurent Devin (PS): Je le note alors, si c'est votre engagement...

Les années passent. Il faut voir le matériel: on a l'impression que le temps s'est arrêté sur cette ligne. On pourrait espérer que depuis 60 ans, il y ait eu quelques investissements. Vous nous citez des noms de villes, des études avoisinantes; Nous n'avons rien sur la région du Centre. La Louvière, ce n'est pas une petite ville. Binche, c'est une ville moyenne. Ensemble, on fait 150 000 personnes, tout de même. Je suis comme Mme Fonck: on a pris des décisions, on va les évaluer.

Vous dites qu'avec le nouveau gouvernement, cela ira mieux! Vous en souriez! Mais je peux vous assurer que les gens ne sourient pas tous les jours!

15.17 Inge Vervotte, ministre: Moi non plus! Chaque semaine, vous siégez au sein de cette commission et chaque semaine, je donne des explications. Je prends les usagers très au sérieux! Cela ne me fait pas rire du tout!

15.18 Laurent Devin (PS): Permettez-moi donc de vous poser la question! Je verrai ce qui changera. Je ne reviendrai pas chaque semaine, mais à un moment donné, on peut procéder à une évaluation. À présent, s'il faut revenir chaque semaine, je reviendrai chaque semaine!

15.19 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, het zal de mensen die vanuit Hasselt naar Mol moeten, een plezier doen dat er nu een aansluiting met de buurlanden zal worden verzorgd. Dat is voor de thuiswacht.

Ik ben een beetje teleurgesteld over het ontwijken van mijn vragen in verband met het grote plan voor 2013. Ik begrijp dat u een zeer moeilijke taak hebt. Begrijp mij niet verkeerd, ik heb zeer veel respect voor wat u doet als voogdijminister over een zootje ongeregeld dat zich af en toe manifesteert.

Men zegt dat we nu nog geduld moeten hebben omdat de problemen structureel zijn. Daar weet ik alles van, maar probeer dat maar aan de kiezers thuis uit te leggen, die ook reizigers zijn.

De problemen zijn dus structureel. Men is al een jaar bezig. Men zegt dat het in 2013 allemaal gaat veranderen. Dan komt er een nieuwe planning. Op het materieel ga ik zelfs niet meer in. Ik weet dat het eraan komt. Dat zal veel verbeteren.

Over de planning van de lijnen zegt u het volgende: we gaan daar nu niet op in, maar wij gaan daarover discussiëren als het zich aandient. Ik weet wel dat u minister van lopende zaken bent en dat wij dat niet morgen moeten doen, maar ik denk dat u uw opvolger toch een goede raad moet meegeven. In voorbereiding van het beheerscontract dat ooit zal moeten worden verlengd, zullen opnieuw bedragen worden gekoppeld voor de verschillende maatschappijen die met ons spoorvervoer bezig zijn. Dit wordt jaarlijks bijgedragen door de Staat, dus de belastingbetaler. Ik denk dat het van groot belang is dat we op niet al te lange termijn van de NMBS en Infrabel vernemen op welke basis zij nu een nieuw vervoerplan voor 2013 gaan maken.

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

16 Questions jointes de

- M. Ronny Balcaen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la grève

chez Brink's et le non-paiement des pensions" (n° 777)

- Mme Sonja Becq à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'assignation postale pour les pensions" (n° 778)

- M. Bert Maertens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le paiement des pensions dans les bureaux de poste à la suite de la grève chez Brink's" (n° 1426)

16 Samengevoegde vragen van

- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de staking bij Brink's en de niet-uitbetaalde pensioenen" (nr. 777)

- mevrouw Sonja Becq aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de postassignatie voor pensioenen" (nr. 778)

- de heer Bert Maertens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de uitbetaling van de pensioenen in postkantoren naar aanleiding van de staking bij Brink's" (nr. 1426)

16.01 **Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen!): Madame la présidente, madame la ministre, encore une question datant du 5 novembre, mais nettement moins d'actualité que la précédente. Je passerai donc rapidement sur l'événement.

Les salariés de l'entreprise Brink's sont restés en grève durant plusieurs semaines. Le conflit s'est enlisé, ce qui a affecté les distributeurs de billets, mais également le paiement des pensions via bpost. En effet, depuis quelques années, la Brink's se charge de l'acheminement des enveloppes de cash vers les bureaux de poste pour les pensionnés qui désirent être payés en liquide. Le nombre de personnes n'ayant ainsi pu recevoir leur retraite par bpost diverge selon les sources, mais cette situation a posé un souci important.

Bpost a annoncé des mesures pour que les personnes concernées puissent recevoir leur dû. Entre autres, elles peuvent se rendre au guichet pour toucher leur pension. Mais on peut néanmoins penser que, pour les personnes âgées, de nombreux obstacles empêchent de se déplacer avec facilité en raison notamment de leurs problèmes de mobilité ou d'isolement social, lesquels sont aggravés par la disparition de bureaux de poste dans les quartiers ou dans les villages.

Madame la ministre, qu'est-ce qui justifie la sous-traitance de cette matière à une société de transport de fonds?

Pouvez-vous nous communiquer le nombre de pensionnés qui n'ont pas reçu leur retraite en temps voulu suite au mouvement de grève?

Quelles sont les mesures mises en place par bpost pour satisfaire les pensionnés lésés?

16.02 **Sonja Becq** (CD&V): Mevrouw de minister, ik weet niet of dit een lopende zaak is dan wel een zaak voor de volgende regering. Hoe dan ook leeft de thematiek al langer.

Ondanks dat men gepensioneerden aangemoedigd heeft om hun pensioen via overschrijving te laten uitbetalen, willen 135 000 gepensioneerden hun pensioen nog steeds via postassignatie uitbetaald zien. Voor de betrokken gepensioneerden zoekt men nog steeds hoe men op hun vraag kan ingaan. Immers, de organisatie van bpost laat niet de flexibiliteit toe waarbij een postbode zich een tweede maal met het pensioen aandient, indien de gepensioneerde de eerste keer niet thuis was of de deur niet heeft opengedaan. Naar aanleiding van de staking bij Brink's is het probleem opnieuw aan de orde. Ik heb enkele vragen met het oog op mogelijke oplossingen op termijn.

Hoe heeft men tijdens de staking bij de firma Brink's, die de pensioengelden bezorgt, de pensioenen die normaal via postassignatie worden uitgekeerd, uitbetaald?

Hoe werden de betrokken gepensioneerden ervoor gewaarschuwd dat de postbode hun pensioen niet kon uitbetalen? Welke alternatieven werden hun geboden?

Het interesseert mij ook te vernemen hoe het anders kan. Hoeveel gepensioneerden zijn er naar het loket gekomen, toen zij vaststelden dat hun pensioen niet ten huize uitbetaald kon worden? Dat kan immers om veiligheidsredenen niet zomaar met volmacht.

16.03 **Bert Maertens** (N-VA): Mevrouw de minister, mijn vraag betreft dezelfde problematiek, namelijk het feit dat de uitbetaling van de pensioenen door de postbodes niet kon doorgaan door de staking bij Brink's.

In die periode vroeg bpost aan de gepensioneerden om langs te komen in het postkantoor en daar hun

pensioen op te halen. Nu bleek dat de mensen niet per definitie naar het dichtstbijzijnde kantoor moesten gaan. Bpost koos voor postkantoren die daarvoor uit logistieke en veiligheidsoverwegingen geschikt waren. Het gevolg was dat gepensioneerden, die heel vaak minder mobiel zijn dan wij, een verdere verplaatsing moesten doen dan de verplaatsing naar het dichtstbijzijnde postkantoor. Ik heb er geen zicht op hoe ver die verplaatsing precies was, maar u zult mij dat ongetwijfeld kunnen meedelen.

Bpost stelt dat men bewust heeft gekozen voor de kleinere postkantoren in de stadsrand in plaats van de grotere in het centrum, gelet op de efficiëntere uitreiking van de pensioenen in die kantoren. Ik heb die redenering niet goed begrepen, misschien omdat ik wat uitleg daarover ontbeerde. Ik hoop die nu te krijgen.

Mijn concrete vraag is waarom de kantoren in de grote steden minder geschikt zijn voor de uitbetaling van de pensioenen dan kleinere kantoren in de stadsrand. Bpost meldde in het krantenartikel ook dat voor degenen die zich niet naar het postkantoor konden begeven, een andere oplossing voorhanden was. Ik vraag mij af welke oplossing dat is.

Een algemene vraag die aansluit bij de vraag van collega Becq, is de volgende. Neemt bpost initiatieven om gepensioneerden aan te moedigen om hun pensioen op een bankrekening te laten storten? Wij kennen allemaal de problemen van de uitbetaling door de postbodes. Indien ja, over welke initiatieven gaat het?

16.04 Minister **Inge Vervotte**: Mevrouw de voorzitter, de staking bij de waardetransportfirma Brink's zorgde inderdaad voor problemen bij de uitbetaling aan huis van uitkeringen. Deze firma doet immers zowel de voorbereidende werkzaamheden als het geldtransport zelf. Het is uiteraard buiten de wil van bpost dat wij hiermee geconfronteerd werden.

De mensen die ervoor opteerden om hun pensioenen of uitkeringen aan huis uitbetaald te krijgen, werden door bpost via een brief ervan verwittigd dat de uitbetaling aan huis niet kon plaatsvinden. 57 000 begunstigen werden getroffen. Tegelijk bood bpost hun ook een alternatief aan. Het pensioen of de uitkering kon worden afgehaald in een postkantoor in de omgeving. Bpost kon hiervoor echter alleen kantoren inschakelen die niet door Brink's bevoorraad werden. De omvang van het kantoor was dus niet bepalend in die keuze.

Klanten voor wie de mobiliteit echt een probleem was, konden bpost contacteren om dan toch een uitbetaling aan huis aan te vragen. Die werd dan enkele dagen later uitgevoerd, via een bijzondere procedure. Zolang er geen definitieve oplossing was gevonden, werkte bpost bovendien in de kantoren waar dat nog mogelijk was, dus daar waar mail en retail hetzelfde gebouw delen en het kantoor bevoorraad wordt door een andere geldtransportfirma dan Brink's, volgens de oude wijze werkwijze, met de manuele voorbereiding van de fondsen. Hierdoor konden de pensioenen aan huis worden aangeboden zonder dat de klant daar expliciet om moest vragen.

Ruim 90 % van de betrokkenen maakte gebruik van deze alternatieven. De overige 10 % van de uitkeringen werd niet uitbetaald. Dat percentage stemt overeen met het percentage aan uitkeringen en pensioenen dat ook in normale omstandigheden, onder meer door overlijden of verhuis, niet uitbetaald wordt en teruggestuurd wordt naar de afzenders, de Rijksdienst voor Pensioenen of de FOD Sociale Zaken.

Er werd dus geen noemenswaardige vertraging vastgesteld in de uitbetaling van de pensioenen en de uitkeringen. Na de beëindiging van de sociale actie bij Brink's, sinds 7 december, kan weer volgens de normale procedure worden gewerkt.

Pour des raisons de sécurité, il est exclu que les Points Poste soient utilisés comme canal alternatif dans le cadre du paiement des pensions ou allocations. Pendant longtemps, le transport des fonds et l'alimentation des bureaux de poste en argent liquide ont été réalisés par La Poste elle-même.

En 2002, à la suite d'une longue série de hold-up, parfois très violents et à la demande explicite du ministre de l'Intérieur, bpost a décidé d'arrêter ses propres activités dans ce domaine et de faire appel à des entreprises spécialisées.

Sinds de regeringsbeslissing van 17 januari 2003 worden de pensioenen en de uitkeringen in principe overgeschreven op de zichtrekening van de rechthebbenden. Wie vasthoudt aan een uitbetaling aan huis, moet dat expliciet te kennen geven. Die structurele maatregel heeft uiteraard het grootste effect gehad. Sindsdien is het aantal uitbetalingen aan huis drastisch verminderd.

De Rijksdienst voor Pensioenen en de FOD Sociale Zaken, de uitgevers van die postassignaties, organiseren regelmatig sensibilisatiecampagnes met het oog op een verder ontradend effect.

16.05 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Je remercie Mme la ministre pour ses réponses.

16.06 Sonja Becq (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank de minister voor haar antwoord en voor de oplossing die voor de betrokkenen is gevonden, indien ik het goed heb begrepen.

Mij intrigeren de percentages nog. U zegt dat 90 % een oplossing heeft gevonden.

16.07 Minister Inge Vervotte: Ik heb geantwoord dat 90 % van het alternatief gebruik heeft gemaakt.

16.08 Sonja Becq (CD&V): 90 % heeft dus van het alternatief gebruikgemaakt.

Hebt u ook een uitsplitsing volgens alternatief? Wie niet mobiel was, kreeg een bijzondere procedure. Anderen konden naar de post zelf gaan. Er waren dus verschillende alternatieven. Hebt u ook een uitsplitsing op basis van de verschillende alternatieven? Zodoende kan ook naar oplossingen worden gezocht.

16.09 Minister Inge Vervotte: Wij kijken naar het resultaat. Wij zijn content dat de betrokkenen hun geld hebben, wat uiteindelijk ook het plan was.

16.10 Sonja Becq (CD&V): Het belangrijkste is dat zij op een veilige manier hun geld hebben. Dat klopt.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter:** Vraag nr. 808 van mevrouw Somers wordt uitgesteld. Vraag nr. 860 van mevrouw Snoy wordt in een schriftelijke vraag omgezet.

17 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de recente affichecampagne van het ACOD Spoor" (nr. 880)

17 Question de M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la récente campagne d'affichage de la CGSP-Cheminots" (n° 880)

De **voorzitter:** Mijnheer Vandeput, ik dacht dat een vrouw een vraag over dat onderwerp zou stellen, maar blijkbaar niet.

17.01 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, vooral mannen worden natuurlijk aangetrokken door die mooie affiche.

Mevrouw de minister, ACOD Spoor heeft vanaf 8 november enkele honderden affiches verspreid waarop het probleem van de treinvertragingen op een ludieke manier aangekaart wordt. Op de posters deelt een half ontklede vrouw mee dat haar minnaar meer tijd voor haar zou hebben sinds haar man de trein neemt.

Volgens ACOD Spoor is de aanleiding voor die actie een recent onderzoek naar treinvertragingen, waarin geconcludeerd wordt dat het personeel verantwoordelijk is voor die treinvertragingen.

Die affiches werden – gelukkig – enkel intern verspreid in kleedkamers, bureaus en koffiekamers van de NMBS-Groep, maar zijn ondertussen al wel in alle Belgische kranten te zien geweest.

Verrassend aan die affiche is dat het oude logo van Infrabel erop wordt gebruikt. Nergens is op die affiche zichtbaar dat die van het ACOD Spoor zou zijn. Daardoor wordt eigenlijk een beetje de indruk gegeven dat die affiche door Infrabel zelf zou zijn uitgegeven.

Daar komt nog bij dat de hoofdman van ACOD Spoor in een bepaalde krant bevestigde dat die affiche een afleiding was om stakingen inzake die bewuste actie af te leiden.

Mevrouw de minister, ik heb daaromtrent toch enkele vragen.

De grootste spoorvakbond, ACOD, krijgt jaarlijks 7,6 miljoen euro toegestopt van de NMBS-Groep. Wat vindt u ervan dat die op een dergelijke manier antireclame maakt tegen zijn eigen bedrijf of bedrijven?

Kan het volgens u dat ACOD Spoor niet haar eigen logo gebruikt, maar wel het logo van een van de bedrijven van de NMBS-Groep? Welke is daarop de officiële reactie van de NMBS-Groep?

Ik heb ook enkele vragen specifiek over het onderzoek dat aanleiding zou geven tot die affichecampagne. Over welk onderzoek gaat het? Ik heb dat zelf proberen te verkrijgen bij de NMBS, maar dat is mij niet gelukt.

Wat zijn de algemene conclusies van dat onderzoek? Op welke manier wordt het personeel voor die vertragingen verantwoordelijk gesteld?

17.02 Minister **Inge Vervotte**: Mevrouw de voorzitter, ik betreur uiteraard dat er allerlei acties zijn. Dit kadert ook in een actie. Gelukkig vond dit enkel binnen de NMBS-Groep plaats. Ik heb liever een dergelijke ontlading dan een actie waarbij de reizigers hinder ondervinden, want dat proberen wij toch te allen tijde te vermijden, wat onder hoge druk en spanningen niet altijd gemakkelijk is.

Infrabel deed mij mee dat het onderzoek waarvan sprake kadert in een uitgebreid actieplan om de stiptheid te verbeteren. Er werd een externe consultant aangesteld om in samenwerking met de NMBS de problematiek van de stiptheid te analyseren. Na een eerste analyse werd in een tussentijds rapport een aantal knelpunten belicht. In een onderdeel van deze studie komt de alertheid van het personeel aan bod. Het bewuste onderzoek is nog niet afgerond. Het is voorbarig om nu reeds algemene conclusies uit dit onderzoek te trekken. Door middel van werkgroepen met specialisten zoekt de consultant naar oplossingen voor vastgestelde problemen. Tegen eind 2010 zal op basis van de resultaten van deze werkgroepen dat plan worden opgemaakt.

Ik vind het dan ook voorbarig dat bepaalde syndicale organisaties al reageren op dit tussentijds rapport alsof er al een eindconclusie zou zijn. Ook de NMBS-Groep betreurde de affichecampagne. Deze actie is volgens hen niet in overeenstemming met de in de reglementering voorziene voorwaarden voor het aanplakken van syndicale berichten. De ACOD, sector Spoor heeft ten onrechte het logo van Infrabel gebruikt. Dit heeft waarschijnlijk te maken met het feit dat het bewuste onderzoek mede in opdracht van Infrabel wordt gevoerd. De NMBS-Holding zal een brief richten aan de voorzitter van de ACOD, sector Spoor waarin wordt uiteengezet waarom zij niet akkoord kan gaan met deze affichecampagne. Enerzijds wordt het logo van Infrabel misbruikt en anderzijds wordt de toepasselijke reglementering met voeten getreden. Bovendien kan het gebruikte fotomateriaal door sommige personeelsleden als vrouwonvriendelijk worden ervaren.

Infrabel zal ook een brief in die zin richten aan de voorzitter van de ACOD, sector Spoor en de vakbondsorganisatie verzoeken om de verspreiding van deze affiche te stoppen en de affiches weg te halen waar zij zijn opgehangen. Bovendien zal in alle paritaire commissies van Infrabel herinnerd worden aan de bepalingen van het KB van 17 mei 2007 betreffende de voorkoming van de psychosociale belasting veroorzaakt door het werk, waaronder geweld, pesterijen en ongewenst seksueel gedrag op het werk.

Samengevat, ik hoop dat de rust kan weerkeren. Het is evident dat er, gezien de pieken die er nu zijn, hoogspanning is. Ik hoop vooral dat wij kunnen vermijden dat de reiziger op een of andere manier een impact ondervindt. Ik vind wel dat wij blijvend respect moeten hebben voor de regels die wij zelf afspreken.

17.03 **Steven Vandeput** (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u hartelijk voor uw antwoord, dat in de lijn lag van wat ik gehoopt had.

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

18 **Vraag van de heer Bert Maertens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de bezetting van de stationsparking van Harelbeke door zigeuners" (nr. 922)**

18 **Question de M. Bert Maertens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'occupation de l'aire de stationnement de la gare de Harelbeke par des tziganes" (n° 922)**

18.01 Bert Maertens (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag dateert van begin november. Ze is dus niet echt actueel.

Begin november streek in Harelbeke op een parking van de NMBS een aantal zigeuners neer, die na verloop van tijd zijn vertrokken. Daarvoor had de burgemeester de medewerking van de NMBS en de spoorweggpolitie gevraagd. De NMBS beweert echter dat de verantwoordelijkheid in deze zaak bij de burgemeester ligt. Er was dus een pingpongspelletje tussen beide aan de gang.

Mevrouw de minister, mijn vragen, ondanks het feit dat de zigeuners al lang vertrokken zijn.

Kan de NMBS in dit geval niet optreden? Zo neen, waarom niet? Dit deel van de parking wordt niet gebruikt. Waarom niet? Wat zijn de toekomstplannen met deze parking?

In het geval de NMBS eigenaar van deze parking is, wie heeft in dergelijke gevallen de verantwoordelijkheid om op te treden?

Zijn er u nog gevallen bekend waar de NMBS-terreinen door zigeuners worden of werden gebruikt? Hebben zij hiervoor de nodige toestemming? Hoe werd de situatie aangepakt indien zij hiervoor geen toestemming hadden?

18.02 Minister Inge Vervotte: Mevrouw de voorzitter, het terrein waarvan sprake is eigendom van de NMBS-Holding. Het behoort dus niet tot de kleine wegenis. De NMBS-Holding is dus verantwoordelijk voor het terrein.

Om een illegale bezetting tegen te werken, werden in het verleden betonblokken geplaatst.

De spoorweggpolitie kan niet optreden, aangezien het om een privéterrein gaat. De lokale politie kan zonder klacht niet op het privéterrein optreden. Er werd door de NMBS-Holding bij de lokale politie een klacht wegens onrechtmatige inname van de bedoelde terreinen ingediend.

De zigeuners zijn, zoals u zelf weet en hebt vermeld, ondertussen vertrokken. De NMBS-Holding plant op termijn een projectontwikkeling op het bewuste terrein. In het station Courcelles-Motte ervaart de NMBS-Holding hetzelfde probleem. De zigeuners hebben niet de toestemming van de NMBS-Holding. De problemen worden op dezelfde manier, dus via een klacht bij de lokale politie, aangepakt. De spoorweggpolitie kan immers niet optreden.

18.03 Bert Maertens (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb een heel korte repliek.

Het is, zoals blijkt uit uw korte antwoord, dus nog niet duidelijk welke projectontwikkeling in Harelbeke exact wordt beoogd.

18.04 Minister Inge Vervotte: Ik heb hier niet de nodige informatie. Echter, aangezien de NMBS-Holding een projectontwikkeling plant, veronderstel ik wel dat ze in die richting gaat.

18.05 Bert Maertens (N-VA): Ik stel desgevallend nog een bijkomende vraag.

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

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