

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

du

MERCREDI 26 JANVIER 2011

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 26 JANUARI 2011

Namiddag

La séance est ouverte à 14.24 heures et présidée par M. Anthony Dufrane.

De vergadering wordt geopend om 14.24 uur en voorgezeten door de heer Anthony Dufrane.

Le **président**: Chers collègues, madame la ministre, Mme De Block est excusée; elle nous rejoindra dans quelques minutes. Je vais dès lors me permettre d'entamer les travaux.

01 Questions jointes de

- M. Damien Thiéry à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la réouverture de la ligne ferroviaire 154 Dinant-Givet" (n° 711)

- M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la réouverture de la ligne ferroviaire Dinant-Givet" (n° 1596)

01 Samengevoegde vragen van

- de heer Damien Thiéry aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de heropening van spoorlijn 154 Dinant-Givet" (nr. 711)

- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de heropening van de spoorlijn Dinant-Givet" (nr. 1596)

01.01 **Damien Thiéry** (MR): Monsieur le président, madame la ministre, le 9 mars 2009, votre prédécesseur, que je salue au passage, avait répondu à une question de mon collègue, M. Gilkinet, relative à la remise en service de la ligne 154 Dinant-Givet, désaffectée depuis 1989. Cette réouverture est soutenue par les autorités locales des deux communes susvisées ainsi que par les autorités françaises. Je viens d'ailleurs encore de lire un courrier de M. Sarkozy à ce sujet.

Dans cette réponse, M. Vanackere faisait état, d'une part, de l'intérêt réel de la République française quant à ce projet de réouverture et des perspectives de financement de celui-ci par le Réseau ferroviaire français, gestionnaire de l'infrastructure en France. D'autre part, il signalait la mise sur pied d'un groupe de travail constitué de la préfecture de la région, la direction régionale de l'équipement, la SNCF, pour la France; la SNCB et la Région wallonne, pour la Belgique, chargé d'étudier à la fois les aspects financiers du projet ainsi que les conditions d'exploitation de réouverture de cette ligne. À cet égard, je précise que la Conférence permanente de développement territorial avait émis un avis positif à propos d'une réouverture de cette ligne.

Celle-ci permettrait de désenclaver Dinant, ce qui serait assez positif sur le plan économique et touristique et permettrait de relier Namur aux lignes TGV, au départ de Reims et de Charleville-Mézières; les périmètres Givet-Dinant et Reims-Namur pourraient voir leur potentiel commercial accru.

Le 8 septembre 2010, une table ronde portant sur l'avenir de la ligne ferroviaire Namur-Reims au trafic voyageurs, a été organisée à l'initiative de la communauté des communes de Givet, réunissant des responsables politiques, syndicaux et associatifs. Un expert de l'Institut suisse pour la planification du trafic et des systèmes de transport, M. Rieder, a fourni une étude à cet égard et a exprimé le fait que la ligne pourrait servir de ligne pilote à la SNCB pour tester une exploitation moderne de lignes ferroviaires de faible potentiel.

Dès lors, j'ai deux questions très précises.

Le groupe de travail a-t-il terminé ses travaux? Dans l'affirmative, quelles en sont les conclusions?

Est-ce qu'Infrabel s'est prononcé de manière distincte quant à la concurrence potentielle de réouverture de cette ligne 154 avec la ligne Athus-Meuse?

01.02 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je me réjouis que des mandataires non namurois s'intéressent également à ce dossier. Je remercie M. Thiéry pour cela.

Madame la ministre, si je ne m'abuse, je n'ai pas reçu de réponse à ma question écrite sur ce sujet, introduite le 8 septembre dernier. Je vous la pose donc de façon orale.

J'ai participé à cette réunion intéressante avec des mandataires français et belges, y compris des syndicalistes, auxquels M. Thiéry a fait référence. Cette ligne ferroviaire Dinant-Givet suscite l'intérêt de nombreux acteurs politiques et syndicaux, mais aussi de tous ceux qui s'intéressent à la mobilité ferroviaire, tant Belges que Français, voire Suisses, comme M. Markus Rieder, un spécialiste de la question.

Dans le cadre d'une réunion entre les autorités belges et françaises qui s'est déroulée en décembre 2008, les responsables français ont fait part de leur souhait que cette ligne soit à nouveau utilisée dans les années à venir. Il semble que M. Sarkozy, comme M. Thiéry nous l'apprend, confirme son intérêt en ce sens. En prolongement de cette réunion, il avait été décidé de procéder à une actualisation d'une étude de faisabilité antérieure sous le pilotage de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement du territoire et du logement de Champagne-Ardenne.

Le 26 avril dernier, en réponse à une question orale que je vous posais sur le sujet, vous m'aviez indiqué que le rapport définitif serait transmis prochainement par cet organe. Madame la ministre, pouvez-vous m'indiquer si ce rapport définitif vous a bien été transmis? Si c'est le cas, quelles en sont les conclusions? Pouvez-vous m'en transmettre une copie?

Une réunion de haut niveau entre responsables politiques français et belges est-elle prévue afin de discuter du rapport et des éventuelles initiatives qui pourraient en découler? Une réunion technique du même ordre a-t-elle eu lieu entre la SNCF et la SNCB?

Quel est le calendrier futur des travaux concernant la réouverture éventuelle de cette ligne importante et sympathique en bord de Meuse?

01.03 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, je vous remercie. L'étude sur la réouverture de la ligne Dinant-Givet est terminée et présente trois scénarios possibles: le prolongement des trains TR en fonction locale; leur prolongement en fonctions locale et interrégionale et leur prolongement en fonctions locale et longue distance.

Les coûts d'infrastructure sans électrification s'élèvent à 39,157 millions d'euros, selon les options retenues. Avec électrification, ils sont de l'ordre de 209 millions d'euros. Les coûts de matériel pour le premier scénario sont de 15,9 millions d'euros, pour les deuxième et troisième: 31,7 millions d'euros. Les coûts annuels d'exploitation pour le premier scénario s'élèvent à 7,9 millions d'euros; pour le deuxième, ils sont situés entre 7,9 et 12,7 millions d'euros. Pour le troisième, ils sont de 13,7 millions d'euros.

Les recettes brutes annuelles supplémentaires sont estimées pour le premier scénario à 1,6 million d'euros pour 1 445 voyageurs par jour. Pour le deuxième, ils sont évalués à 2,3 millions d'euros pour 1 670 voyageurs par jour. Pour le troisième, ils sont de l'ordre de 1,4 million d'euros pour 1 415 voyageurs par jour. En conclusion, les trois scénarios sont fortement déficitaires.

Mon cabinet ne dispose pas de ce rapport. Par ailleurs, Infrabel ne s'est pas spécifiquement prononcé sur la concurrence potentielle de la réouverture du transport de la ligne Dinant-Givet de la ligne 154 avec la ligne Athus-Meuse. Il est à remarquer que l'étude précitée ne traite que d'une desserte transformée en trafic voyageurs.

La remise en service du tronçon de la ligne Dinant-Givet requerrait, sous certaines conditions, un nouvel itinéraire entre Namur et l'est de la France pour le trafic de marchandises. Dans le contexte de libéralisation du transport des marchandises, le choix d'un itinéraire relève des entreprises ferroviaires. Il appartient aux opérateurs et au gestionnaire d'infrastructure de se prononcer d'abord sur la volonté de rouvrir cette ligne de

voyageurs transfrontaliers. Tenant compte du potentiel limité de ses résultats financiers largement déficitaires, je me demande si une réouverture se justifie. Dans un contexte où les moyens financiers sont limités, les défis sont nombreux.

J'ignore si une réunion au niveau politique a été planifiée.

01.04 Damien Thiéry (MR): Madame la ministre, je me permettrai d'analyser les différents chiffres que vous m'avez donnés. En tout cas, je me dis que tous ces calculs ont été réalisés à partir de données actuelles. Il aurait été judicieux d'envisager les possibilités en fonction du développement futur. Je reviendrai probablement pour avancer dans ce débat.

01.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, ce qui me semble important dans ce dossier, c'est de le laisser ouvert et de pouvoir étudier divers scénarios.

À ce stade, comme vous le dites, il est clair que le potentiel voyageurs de cette ligne est limité et qu'il faudrait peut-être élargir la vision.

Le scénario étudié envisage l'arrivée de trains français jusque Dinant. Ne faudrait-il pas réfléchir à l'inverse, c'est-à-dire au départ de Namur avec étape à Dinant au moyen de trains belges jusque Givet, avec une fréquence plus régulière? Cela nécessiterait une électrification de la ligne entre Dinant et Namur, qui pourrait ainsi répondre à un enjeu sur lequel je vous ai déjà interpellée: la mobilité de tous les habitants de la vallée de la Meuse, au-delà de Namur. En effet, ils connaissent actuellement de grosses difficultés dues aux problèmes de couplage et découplage des trains en gare de Namur.

À l'égard de cette ligne, tous les scénarios méritent d'être étudiés. J'y serai personnellement attentif, étant entendu que rouvrir une ligne a un coût. L'activité ferroviaire ne doit pas générer de bénéfices: c'est une activité de service public. Parfois, le service public doit oser des paris permettant de désenclaver une région sur le plan économique. Cette région en a besoin.

Sans doute s'agit-il là de scénarios à dix ans au moins. Personnellement, j'y resterai attentif.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 Vraag van mevrouw Ine Somers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de werking van de postbedeling in Waasmunster" (nr. 808)

02 Question de Mme Ine Somers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la distribution du courrier à Waasmunster" (n° 808)

02.01 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb in het verleden al een vraag gesteld met betrekking tot de problemen met de postbedeling in Waasmunster. U hebt toen gezegd dat u kennis had van deze problematiek, die vooral te maken had met het moeilijk vinden van personeel. Dat was grotendeels te wijten aan de Waaslandhaven in de buurt.

U beloofde toen dat u de zaken in de gaten zou houden. Recent verscheen echter een aantal persberichten en bereikten mij heel wat klachten over de postbedeling in Waasmunster.

Mevrouw de minister, welke vooruitgang denkt u op korte termijn te kunnen boeken? Wat zijn de mogelijkheden? Wat is er sinds mijn vorige vraag ondernomen?

Ik zal niet beginnen met alle klachten op te sommen die mij hebben bereikt, maar heel wat mensen zeggen mij dat er zelfs een aantal dagen geen bedeling is. Soms komt er slechts af en toe een postbode langs.

Er zijn kleinere wijken die zich organiseren en afspreken om de postbedeling onder de burens zelf uit te voeren. Uiteindelijk doet niet iedereen dat en krijgen veel mensen verkeerde post in hun brievenbus. Op die manier gaat veel post in Waasmunster verloren. In sommige gevallen gaat het over dringende medische brieven, die daadwerkelijk in de post verloren gaan.

Er rijst dus duidelijk een probleem. Ik weet dat Waasmunster waarschijnlijk niet als enige met dergelijke

problemen kampt. Het gaat hier echter om een universele dienstverlening. Daarom vind ik het belangrijk om dit probleem in de commissie aan te kaarten.

02.02 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, geachte collega, de problemen met de uitreiking waarnaar u verwijst zijn terug te brengen tot één uitreiker. Omwille van de vele fouten die werden vastgesteld, is het arbeidscontract van deze persoon ondertussen beëindigd.

Daarnaast moet wel worden onderstreept dat de structurele problemen die bpost in deze regio ondervindt, met name het grote personeelsverloop en de moeizame aanwerving van geschikt personeel, nog steeds bestaan.

Een verklaring hiervoor is wellicht te vinden in de nabijheid van de Antwerpse haven en de veelheid aan tewerkstellingsalternatieven die deze regio biedt.

Het feit dat een kantoor met veel nieuw aangeworven personeelsleden moet werken, draagt ertoe bij dat de kans op fouten groter is dan in een gemiddeld kantoor waar het verloop lager is.

Tezelfdertijd moet ook worden vastgesteld dat het betrokken kantoor Sint-Niklaas/Neel, dat de gemeente Waasmunster bedient, kwaliteitscijfers haalt die het nationaal objectief benaderen.

Deze informatie komt uit interne metingen van bpost. Dat resultaat is te danken aan de permanente inspanningen die worden geleverd op het vlak van aanwervingen, het zoeken naar het gewenst profiel en de opleiding.

Het is duidelijk dat er een probleem was. Er is ook duidelijk gehandeld. De arbeidsovereenkomst van een persoon werd beëindigd.

Het probleem van tewerkstelling en het aantrekken van de juiste mensen blijft een uitdaging. Ik heb het nogal gezegd. Dit is voor onze overheidsbedrijven in het algemeen en onze overheidsdiensten een uitdaging.

Naast telkens de debatten die we voeren over besparing, rationalisering, meekunnen in een geliberaliseerde markt enzovoort, zullen we voldoende aandacht moeten blijven besteden aan het vinden van het juiste personeel. Wij hebben ook diensten waarbij we afhankelijk zijn van de kwaliteit van de mensen. Daar wordt erg op ingespeeld met opleidingen, trainingen en vormingen, maar uiteraard functioneren wij ook in een markt en stellen wij vast dat in bepaalde regio's de tewerkstellingsalternatieven blijkbaar interessanter zijn. Dan worden wij, zoals hier, geconfronteerd met een groot verloop. Daardoor moet telkens opnieuw geïnvesteerd worden, met weinig resultaat daarna. Dit is iets dat onze aandacht moet wegdragen, ook in de toekomst.

Belangrijk voor u is dat dit wordt opgevolgd, gemeten, gemonitord, zodat we knipperlicht- en alarmelementen hebben om te kunnen optreden wanneer nodig. Dat is in dit dossier ook gebeurd.

02.03 **Ine Somers** (Open Vld): Mevrouw de minister, dank u voor het antwoord en het permanent opvolgen van deze problematiek. Als blijkt dat op een bepaald moment in een bepaald bedrijf, in dit geval bpost, we in bepaalde regio's te kampen hebben met een knelpuntberoep, dan moeten we kijken naar alle mogelijkheden om daarvoor een oplossing te vinden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Questions jointes de

- **M. Damien Thiéry à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les travaux entrepris par erreur par Infrabel dans le cadre de la mise en place du RER à Watermael-Boitsfort" (n° 989)**

- **Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le saccage de jardins par Infrabel" (n° 1034)**

- **M. Patrick Moriau à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la détérioration de jardins privés par Infrabel" (n° 1216)**

03 Samengevoegde vragen van

- de heer **Damien Thiéry** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de werken die Infrabel bij vergissing in Watermaal-Bosvoorde uitvoerde in het kader van de aanleg van het GEN" (nr. 989)

- mevrouw **Valérie De Bue** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de door Infrabel vernielde tuinen" (nr. 1034)

- de heer **Patrick Moriau** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het toebrengen van schade aan privétuinen door Infrabel" (nr. 1216)

03.01 Damien Thiéry (MR): Monsieur le président, madame la ministre, vous allez croire que je suis un spécialiste des chemins de fer car j'ai encore une question qui viendra plus tard concernant cette problématique.

Ceci dit, dans ma petite commune de Linkebeek, on a rencontré beaucoup de soucis avec la mise en place du RER, d'où ma question.

Plusieurs riverains de la commune de Watermael-Boitsfort ont eu la désagréable surprise en novembre dernier de voir leur jardin en grande partie dévasté par des bulldozers, sans aucun avertissement préalable. Il appert qu'il s'agit d'une communication erronée dans le chef d'Infrabel, qui a transmis des dates erronées à l'entrepreneur chargé d'exécuter les premiers travaux de déblaiement à la suite de la procédure d'expropriation entamée pour la réalisation du RER. D'expérience, je peux vous dire que quand des procédures d'expropriation sont entamées, cela va très vite.

Ces désagréments sont d'autant plus dommageables que les procédures d'expropriation étaient et sont toujours, selon moi, en cours sur le plan juridique et que dès lors il n'y avait aucune raison d'entreprendre ces travaux. Manifestement, les riverains ont reçu rapidement un courrier d'excuses de la part d'Infrabel, ce qui confirme mes propos. Il n'en demeure pas moins qu'au-delà du mécontentement légitime des riverains, ces événements suscitent un questionnement sur le fonctionnement interne d'Infrabel.

Dès lors, mes questions sont les suivantes.

Avez-vous accompli des démarches auprès de la direction d'Infrabel, suite à ces incidents, afin d'éviter que ceux-ci se reproduisent?

Les riverains qui ont subi ces désagréments, ont-ils été dûment avertis quant à la possibilité de faire valoir leurs droits à une indemnisation pour les dommages subis à leur propriété?

03.02 Inge Vervotte, ministre: Cher collègue, force est de constater que des travaux ont été entrepris sur cinq parcelles pour lesquelles les procédures d'expropriation n'étaient pas encore terminées. Il s'agit d'un problème de communication soit entre services internes de la filiale d'Infrabel, Tuc Rail, soit entre Tuc Rail et l'entrepreneur.

En sa qualité de maître d'ouvrage, Infrabel assume les conséquences des désagréments encourus par les riverains. En conséquence, les procédures d'expropriation suivront leur cours mais en tenant compte d'une occupation anticipée.

Infrabel a adressé une lettre d'excuses aux riverains concernés et a pris engagement pour l'indemnisation des riverains pour prime d'occupation anticipée. Par ailleurs, des mesures sont prises au sein d'Infrabel pour éviter que de telles fautes se reproduisent à l'avenir.

En ce qui concerne Gembloux, les travaux ont été réalisés en accord avec les riverains et les actes juridiques régularisant la situation sont en cours.

03.03 Damien Thiéry (MR): Madame la ministre, je vous remercie. Votre réponse est claire, nette et précise.

À tout hasard, savez-vous en quoi consistent les indemnisations qui sont proposées par Infrabel?

03.04 Inge Vervotte, ministre: Non.

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

Le **président**: Veuillez m'excuser mais j'ai oublié de préciser qu'en raison des absences de Mme De Bue et M. Moriau, il allait de soit que leurs questions tombaient.

04 Vraag van de heer Peter Dedecker aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "deontologische aspecten van regeringscommissarissen bij overheidsinstellingen en -bedrijven" (nr. 993)

04 Question de M. Peter Dedecker à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "certains aspects déontologiques de la fonction de commissaire du gouvernement auprès d'institutions et d'entreprises publiques" (n° 993)

04.01 Peter Dedecker (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, graag wil ik het met u even hebben over de deontologische aspecten van regeringscommissarissen die aangesteld zijn bij overheidsinstellingen en overheidsbedrijven. Die regeringscommissarissen vertegenwoordigen de regering bij die betrokken instelling en houden een oogje in het zeil betreffende de uitvoering van het regeringsbeleid en zaken rond *corporate governance*.

Die regeringscommissarissen zijn natuurlijk door de politiek aangesteld en vervullen dikwijls ook nog een functie op een of ander kabinet. In de meeste gevallen levert dat natuurlijk geen problemen op. Integendeel, ze krijgen op die manier een direct beeld van de impact van het beleid op de werkvloed en omgekeerd is de betrokkenheid bij het beleid en de controle daarop ook groter wanneer die mensen nog steeds verbonden zijn aan de overheid als ambtenaar of als kabinetsmedewerker.

Het wordt echter een beetje delicaat wanneer een regeringscommissaris aangesteld wordt bij een overheidsbedrijf dat in concurrentie treedt met bedrijven uit de private sector. Het wordt dan delicaat wanneer deze persoon nog actief is op het hoogste politieke niveau, in regeringskringen en kabinetten. Zeker wanneer deze personen aanwezig zijn op interkabinettenwerkgroepen, de IKW's, kunnen zij over gevoelige informatie beschikken nog voor concurrerende bedrijven er enige notie van hebben.

Laat staan dat zij op dit hoge niveau besluitvorming zouden kunnen beïnvloeden die haar weerslag kan hebben op de concurrentiepositie van de bedrijven waar deze personen zich toch in zekere zin tewerkgesteld kunnen voelen, ten opzichte van andere concurrerende bedrijven. Een regeringscommissaris maakt immers deel uit van het bestuur van het betrokken bedrijf en zal zich daarmee ook in zekere zin verbonden gaan voelen.

Hebt u weet van regeringscommissarissen bij federale overheidsbedrijven die opereren in een concurrentiële markt en die tevens aanwezig zijn of de voorbije legislatuur aanwezig waren op ministeriële kabinetten? Indien ja, wonen of woonden zij soms of frequent IKW's bij?

Is er enige regelgeving of een bepaalde deontologische code in deze problematiek?

Het belangrijkste van alles: wat is uw visie op deze kwestie?

04.02 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, wij moeten wel goed een onderscheid maken tussen de functie en de taak van een regeringscommissaris en daar waar de verhouding tussen de overheid en de overheidsbedrijven wordt geregeld. Ik kom daarop in mijn antwoord juridisch terug.

Vaak leeft immers het idee dat een regeringscommissaris de opdracht zou hebben om politieke beslissingen uit te voeren. Ik word daarover vaak ondervraagd in het Parlement en dan vraagt men of mijn regeringscommissaris niet is tussenbeide gekomen. Ik zeg dan dat mijn regeringscommissaris niet eens mag tussenbeide komen. De opdracht van een regeringscommissaris is immers heel strikt bepaald en dat is met name de statuten naleven en de reglementaire bepalingen, op het niveau van de wet. Zij controleren of de wetten en de statuten worden nageleefd. Zij mogen geen politieke arbitrage doen.

Als er een politieke arbitrage moet gebeuren, dan loopt dat via de raad van bestuur of via een beheerscontract, bijvoorbeeld voor de NMBS. In het beheerscontract zijn daarover duidelijke afspraken

gemaakt en het zijn zowel de administratie als de minister die tussenbeide komen voor het niet naleven van de contracten die samen zijn aangegaan.

Ik vind het belangrijk dit onderscheid te maken. Men denkt vaak dat een regeringscommissaris daar zit voor een minister, maar dat is niet de realiteit. Een regeringscommissaris moet bijvoorbeeld tussenbeide komen bij een inbreuk op de wet inzake de overheidsbedrijven. Hij moet dan in het proces-verbaal laten opmerken dat de statuten niet worden nageleefd.

Ik zal eerst op uw vragen antwoorden. Daarna zullen wij zien of er nog onduidelijkheden zijn.

Zowel vandaag als in het verleden waren kabinetsmedewerkers regeringscommissaris bij federale overheidsbedrijven, die minstens voor een deel van hun activiteiten opereren in een concurrentiële markt. Deze personen kunnen een beleidsvoorbereidende vergaderingen, waaronder IKW's, bijwonen.

Er is ter zake geen regelgeving omdat er ook geen belangenconflict is. Een regeringscommissaris heeft immers niet als opdracht de belangen van het overheidsbedrijf te dienen, maar wel toe te zien op de naleving door het bedrijf van de wet, de statuten van het bedrijf en het beheerscontract. Hij of zij is een vertegenwoordiger van de regering bij het bedrijf en niet omgekeerd.

Vanzelfsprekend zijn regeringscommissarissen gehouden aan een discretieplicht, meer in het bijzonder wanneer het gaat om een beursgenoteerd bedrijf. Deze plicht is algemeen en vloeit niet voort uit de eventuele aanwezigheid op een beleidsvoorbereidende vergadering.

Samengevat, indien een politieke arbitrage is, is het afhankelijk van wie aangeduid is. Als u zegt: hij of zij dient het belang van het bedrijf, dan gaat het om een bestuurdersverantwoordelijkheid en die is heel duidelijk bepaald. Daarvoor bestaan welbepaalde deontologische regels, *corporate governance* enzovoort.

Men moet goed het onderscheid maken tussen een regeringscommissaris en leden van de raad van bestuur die uiteraard een andere juridische verantwoordelijkheid en een andere draagwijdte hebben.

04.03 Peter Dedecker (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Het is inderdaad zo dat zij toezien op de uitvoering onder meer van het beheerscontract, wat natuurlijk een vertaling is van het beleid dat een regering met het betrokken overheidsbedrijf wil voeren.

Ik vraag mij wel af of er geen verschil is in hun opdracht, namelijk het toezien op de naleving van het beheerscontract en wat er in de praktijk soms gebeurt. Ik kan mij inbeelden dat bepaalde regeringscommissarissen meer en meer het gevoel krijgen met dat bedrijf verbonden te zijn en zich ook zo beginnen te gedragen op het politieke niveau.

Dat zou erg zijn, zeker in het geval van beursgenoteerde bedrijven zoals u zegt, waar men over informatie beschikt die niet kan en erger nog, zaken gaat beïnvloeden.

Fundamenteler nog, moeten wij niet de vraag stellen of in dergelijke bedrijven die op de private markt opereren überhaupt een regeringscommissaris actief zou moeten of mogen zijn? Ik denk bijvoorbeeld aan Belgacom. Dat wordt nu niet meegenomen in de consolidatiekring van de overheid, maar ik weet dat INR en Eurostat bezig zijn met de revisie van een aantal zaken. Men zal verder kijken dan de klassieke driepuntenregel naar de onafhankelijkheid van het bedrijf. Als een bedrijf op dat vlak als een verlengstuk van de overheid wordt gepercipieerd, door onder meer de aanwezigheid van de regeringscommissaris, zou men rare dingen kunnen meemaken.

04.04 Minister Inge Vervotte: Toch nog heel kort omdat ik vind dat er duidelijke spelregels zijn. Voor mij is de essentie van de spelregels – er is daarover blijkbaar regelmatig verwarring – de transparantie. Ik vind de transparantie het belangrijkste. De transparantie bepaalt in welke mate... Trouwens, als er een tussenkomst is van een regeringscommissaris dan ligt dat vast en wordt dat opgenomen in het proces-verbaal. Voor mij is het veel belangrijker. Dat is het grote verschil tussen de verhouding aandeelhouder.

Wij hebben bedrijven waarin de Staat hoofdaandeelhouder is. Wij hebben bedrijven waarin de Staat een aandeelhouder is. De spelregels moeten heel duidelijk worden vastgelegd tussen de taak van een aandeelhouder. Zij die mij kennen, weten dat ik daar in het Parlement soms heel strikt op toekijk en dit soms tot vervelens toe van sommige interpellanten die vinden dat ik daarin soms té correct ben. Zij zien dat dan

anders. De rol van de aandeelhouder. De rol van de raad van bestuur. De rol van de regeringscommissaris. De rol van de CEO's. En zo kunnen we nog even doorgaan.

Ik merk dat men vaak de intentie heeft, omdat een overheid iets te zeggen heeft in een bedrijf, dat allemaal te politiseren. Dat is niet zo en dat is waarom ik zo hou aan die rolverdeling, die rolafbakening en de transparantie inzake de diverse verantwoordelijkheden en aansprakelijkheden. Dit is iets wat soms te weinig aan bod komt. De mensen die in de raad van bestuur zitten, hebben een bestuurdersverantwoordelijkheid. Een aandeelhouder heeft een aandeelhoudersverantwoordelijkheid. De CEO's hebben een operationele verantwoordelijkheid.

Volgens mij is er op zich geen probleem van belangenvermenging als duidelijk is dat iedereen zich aan zijn wettelijke rol en taak houdt en dat daarover transparantie bestaat. Ik pleit altijd ten volle voor een zo maximaal mogelijke transparantie zodat het duidelijk is dat vermeende belangenvermenging onmogelijk is. Volgens mij is de belangenvermenging veel groter wanneer er rolverwarring is dan wanneer er sprake is van iemand die ook op een kabinet zit. Volgens mij is de belangenvermenging veel groter door een rolverwarring dan door de aanwezigheid van de een of de ander, zijn identiteit en het feit dat hij van een kabinet komt.

04.05 Peter Dedecker (N-VA): Ik denk dat wij inderdaad strikt moeten toezien op de scheiding van die functies en de transparantie ervan.

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

Le **président:** Sauf erreur de ma part, M. Maertens est absent. Nous reportons donc ses deux questions n^{os} 1041 et 1042.

05 Vraag van de heer Karel Uyttersprot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toepassing van de taalwetgeving door Belgacom" (nr. 1107)

05 Question de M. Karel Uyttersprot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'application de la législation linguistique par Belgacom" (n° 1107)

05.01 Karel Uyttersprot (N-VA): Mevrouw de minister, bedrijven en gezinnen in de Rand, en zeker in de faciliteitengemeenten, beklagen zich nogal eens over het taalgebruik van Belgacom. Dikwijls hebben wij de indruk dat sommige gemeenten geen Vlaamse gemeenten zijn met faciliteiten voor anderen, maar juist omgekeerd. De beantwoording van vragen gesteld aan Belgacom, evenals publicitaire offertes door die telecomoperator, gebeuren in Sint-Pieters-Leeuw bijvoorbeeld stevast in het Frans.

Wanneer men belt naar de centrale van Belgacom, dan krijgt men geen Nederlandstalige aan de lijn, maar wordt er wel beloofd dat men zal terugbellen, wat niet gebeurt. Een Nederlandstalige klant bestelt een internetaansluiting bij Belgacom – misschien had hij net zo goed bij Telenet kunnen gaan –, maar er komt een Franstalige installateur langs, die hem dan ook de software en de programmering moet uitleggen. Alles gebeurt in de taal van Sartre. Wanneer hij dan een klacht indient bij Belgacom, krijgt hij nog eens een antwoord in het Frans.

Ik weet dat u zult zeggen dat de taalwetgeving moet worden toegepast, maar is er een controle op de uitvoering en de toepassing van de taalwetgeving?

Welke stappen kunnen worden ondernomen wanneer een inbreuk op die wetgeving wordt gepleegd?

Heeft Belgacom als overheidsbedrijf met een speciaal statuut geen voorbeeldfunctie, zeker in de gemeenten waarover al toch zoveel discussie bestaat?

Bestaat er voor de klanten een bepaald vast, neutraal en laagdrempelig klachtenpunt, buiten de Vaste Commissie voor Taaltoezicht, om inbreuken op de reglementering tegen te gaan?

05.02 Minister Inge Vervotte: Artikel 36, §1, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische bedrijven onderwerpt de autonome overheidsbedrijven aan de wet op het gebruik van talen in bestuurszaken. Belgacom verzekert mij dat het geenszins de bedoeling is die wetgeving te overtreden, laat staan gebruikers van de diensten te benadelen. Belgacom bevestigt mij dat men zich

inspant bij alle communicatieactiviteiten, in winkels en bij schriftelijke en telefonische communicatie, de taalwetten na te leven. Belgacom is er zich van bewust dat de naleving van die regels tegenover de klanten een essentieel element vormt bij de waardering van het bedrijfsimago.

Vergissingen vallen natuurlijk nooit uit te sluiten. Belgacom laat mij ook weten dat strikte richtlijnen worden uitgevaardigd om te vermijden dat dergelijke fouten zich in de toekomst herhalen. Het belangrijkste is dat dergelijke fouten kunnen worden gemeld, zowel bij het Comité van Taaltoezicht als bij de klantendienst van Belgacom, als uiteraard bij mijzelf. Voor ons is het immers heel belangrijk dat men zich aan de regels houdt. Wij willen graag in kennis worden gesteld wanneer dat niet zo is, zodat wij kunnen optreden. Het is voor ons immers duidelijk dat daarover geen enkele discussie kan zijn.

05.03 Karel Uyttersprot (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik noteer dat er bij u klachten kunnen worden ingediend. Het is geenszins de bedoeling dat iedereen bij u komt klagen. De betrokkene had immers een klacht ingediend bij Belgacom, maar kreeg antwoord in het Frans.

Ik heb een kleine bijkomende vraag. Ik vermoed dat de installateurs van internetaansluitingen derden zijn.

Bestaan er dan afspraken tussen Belgacom en derden als ze bij Nederlandstalige klanten terechtkomen, zodat zij de mensen ook in hun taal kunnen helpen?

05.04 Minister Inge Vervotte: Ja, zij dienen zich aan de wet te houden. Punt aan de lijn. Daar kan geen enkele discussie over zijn. Er wordt ook geen enkele marge toegestaan. Het gaat niet altijd over derden. Men heeft ook eigen personeel en er wordt ook met derden gewerkt. Er mag op geen enkel moment een discussie zijn. Als dat niet zo is, rijst er een probleem ten gronde, waartegen Belgacom moet optreden. Er wordt geen enkele afwijking toegestaan.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 Samengevoegde vragen van

- de heer Karel Uyttersprot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toepassing van de taalwetgeving door De Post" (nr. 1109)
- de heer Bert Maertens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de taalwetgeving bij bpost" (nr. 1209)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "Franstalige folders van bpost" (nr. 1471)
- mevrouw Minneke De Ridder aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "Franstalige onderwerpen bij e-nieuws brieven van bpost" (nr. 1530)
- de heer Peter Logghe aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het taalgebruik bij bpost" (nr. 1797)

06 Questions jointes de

- M. Karel Uyttersprot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'application de la législation linguistique par La Poste" (n° 1109)
- M. Bert Maertens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la législation linguistique chez bpost" (n° 1209)
- M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "des dépliants francophones de bpost" (n° 1471)
- Mme Minneke De Ridder à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'objet d'une lettre d'information électronique de bpost libellé en français" (n° 1530)
- M. Peter Logghe à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'emploi des langues chez bpost" (n° 1797)

Le **président:** Actuellement, MM. Uyttersprot et Veys sont les seuls à être présents pour poser leurs questions jointes. Les questions jointes des membres qui ne sont pas présents, tomberont.

06.01 Karel Uyttersprot (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, wij blijven een beetje in dezelfde sfeer en in dezelfde gemeente, met name Sint-Pieters-Leeuw. Het mag dan al een Vlaamse gemeente zijn met faciliteiten voor de Franstaligen, de praktijk leert te dikwijls dat Nederlandstaligen daar nog moeilijk aan de bak komen. Zo wordt het postkantoor van Sint-Pieters-Leeuw bemand door

Nederlandsonkundigen. Een inwoner signaleerde ons dat Franstaligen aan het loket eentalig Frans zijn en de Nederlandstaligen niet kunnen helpen. In hoeverre is hier toezicht op de taalwetgeving door bpost en hoe kan de klant hier zijn rechten laten gelden?

06.02 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de minister, ondanks het feit dat de taalwetgeving al zolang in voege is en gekend zou moeten zijn door overheidsbedrijven en overheidsdiensten blijft dit een teer punt. Ik stel vast dat er regelmatig klachten worden ingediend en dat de Vaste Commissie voor Taaltoezicht de klager dan gelijk geeft. Vaak slagen wij er enkel door het systeem van klacht indienen in om in de toekomst de betrokkenen tot beterschap aan te zetten.

Wat bpost betreft, verwijs ik naar een recent voorbeeld van eind november 2010. In Ronse zou bpost ter promotie van een bijkomend PostPunt aan het Rooseveltplein een folder bedrukt hebben. Die problematiek is ook aan bod gekomen op de gemeenteraad van Ronse. Ik heb de folder hier bij, waarop staat: "La Poste ouvre des Points Poste dans votre région." Deze folder werd dus verspreid in Ronse. Blijkbaar heeft men dan zijn fout ingezien en in latere instantie is dan een tweede folder, de Nederlandstalige versie, verdeeld. Dat komt echter zeer storend over in een gemeente als Ronse die toch nog altijd in Vlaanderen ligt. Het is wel zo dat er taalfaciliteiten voorzien zijn maar enkel een Franstalige folder verspreiden is natuurlijk niet de juiste werkwijze.

Ik haal een voorbeeld aan maar het toeval wou dat ik op 2 december een e-mail kreeg van bpost met als titel: "Commendez sur e-shop et recevez gratuitement une vraie carte de vœux." Ik vermoed dat ik in een of ander bestand van bpost zit want als men postzegels bestelt krijgt men regelmatig mails. Ik zelf heb niet geklaagd maar ik ken iemand die wel zijn beklag heeft gedaan bij bpost. Die persoon kreeg in ruil het aanbod om zo'n gratis kaart te versturen. Blijkbaar heeft bpost niet automatisch iedereen die de Franstalige mail had gekregen dat aanbod gedaan maar het toont toch dat men het bij bpost niet altijd nauw neemt.

Heeft de minister zicht op het aantal inbreuken op de taalwetgeving? Ik verwijs dan specifiek naar de situatie in Ronse maar evengoed naar de betrokken e-mail. Zijn daar maatregelen aan verbonden? Heeft de minister daar zelf bij bpost op aangedrongen? In andere dossiers kan er eventueel wel sanctionerend worden opgetreden.

Werd er ter zake opgetreden? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet?

Tot slot, welke overtredingen werden de voorbije jaren begaan op het vlak van taalwetgeving? Is daar een evolutie? Gaat het om uitzonderingen of is dit een probleem dat de laatste jaren toeneemt?

06.03 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, collega's, bpost deelt mij mee alles in het werk te zetten om de taalwetgeving na te leven.

Wat betreft de vraag van de heer Uyttersprot met betrekking tot Sint-Pieters-Leeuw, meldt bpost mij dat alle medewerkers van bpost in de gemeente Sint-Pieters-Leeuw Nederlandstalig zijn, zoals opgelegd door de wetgeving op het gebruik van talen in bestuurszaken.

Wat betreft de vragen van de heren Maertens en Veys over Franstalige communicatie bij de opening van een PostPunt in Ronse, gaf bpost mij de volgende informatie. De aankondiging van de opening van een nieuw postpunt moet worden beschouwd als een mededeling aan het publiek die volgens de wetgeving op het gebruik van talen in bestuurszaken in de taalgrensgemeente Ronse in het Nederlands en in het Frans moet gebeuren.

bpost had daarom voorzien in een gelijktijdige huis-aan-huisverspreiding van zowel een Nederlandstalige als een Franstalige folder. Door een spijtige samenloop van omstandigheden is de Nederlandstalige folder eerst en bovendien samen met andere commerciële communicatie uitgereikt.

De Franstalige folder volgde twee dagen later en was op dat moment de enige huis-aan-huispublicatie. Hierdoor kan de indruk zijn ontstaan dat de aankondiging slechts in een taal is gebeurd, wat dus niet het geval was.

bpost moet de wetgeving op het gebruik van talen in bestuurszaken naleven. Het bedrijf volgt ook de klachten die hieromtrent worden gemeld en geeft er steeds gevolg aan.

De jongste jaren ontvangen klachten omtrent inbreuken op de taalwetgeving zien er als volgt uit: in 2007 waren er 29, in 2008 28, in 2009 9 en in 2010 tot en met oktober 2010 16. Dit valt te vergelijken met het aantal klantencontacten dat bpost op jaarbasis heeft, ongeveer 45 miljoen in postkantoren, postpunten en callcenters. Als wij de verhouding bekijken, valt dat dus mee.

Tot slot nog over het taalgebruik bij bpost als overheidsbedrijf, alle telefonische oproepen naar postkantoren worden afgeleid naar het centraal klantnummer 022/012345 van bpost. De centrale afhandeling van een dergelijke oproep heeft drie oogmerken: een professionalisering van de afhandeling van informatieaanvragen en klachtenbehandeling, de zorg voor een coherente aanpak overal in het netwerk en de garantie op een gelijke behandeling en de vermindering van de wachttijd aan de loketten.

De klant kiest via een menu eerst een taal, waarna de oproep verder in die taal wordt afgehandeld. bpost denkt zo de wetgeving op het gebruik van talen in bestuurszaken na te leven.

Bovendien werd er overwogen om op basis van het telefoonnummer van de oproeper de taal automatisch te detecteren. Dat is echter onmogelijk omdat veel telefoonnummers onzichtbaar zijn of gsm-nummers zijn die geen informatie geven over de taal van de oproeper.

Tot slot werd geopteerd voor een uniek nummer om de communicatie eenvoudig en efficiënt te maken, met toepassing van alle andere regels.

06.04 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de minister, het is logisch dat bpost wordt gevat door de taalwetgeving. U zegt dat er op 24 miljoen maar X-aantal klachten zijn. Dat is ook zo met andere vormen van overlast, zoals bij gestolen fietsen; op de duur dienen mensen geen klacht meer in.

Men weet ook niet altijd dat er zoiets bestaat als taalwetgeving waarop men een beroep kan doen, bij voorkeur aangetekend. Er is een redelijke drempel. Ik wil nuanceren dat het gezien het beperkte aantal klachten nogal meevalt.

Het moet een blijvend aandachtspunt zijn. Ik hoop dat u er werk van maakt, mevrouw de minister.

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

07 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de stakingsaanzegging van het ASTB voor 23 november 2010" (nr. 1127)

07 Question de M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le préavis de grève du SACT pour le 23 novembre 2010" (n° 1127)

07.01 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de minister, toen ik mijn vraag opstelde, was dat in het kader van een stakingsaanzegging. Uiteraard heeft de actie inmiddels plaatsgevonden, gelukkig met beperkte gevolgen voor het treinverkeer in Vlaanderen. We zullen er niet veel van geweten hebben, wat misschien tekenend is, maar dat valt buiten het kader van deze vraag, voor de slagkracht van het ASTB. Zij zouden misnoegd zijn over het gebrek aan vooruitgang in het ETCS-dossier enerzijds en anderzijds zouden zij een verbetering van hun arbeidsomstandigheden vragen.

In de bijzondere commissie zijn wij hard bezig geweest rond de veiligheid op het spoor. Is het ASTB daar volgens u van op de hoogte, ook van de problemen met het eventueel versneld uitrollen van ETCS? Heeft u zelf in de aanloop naar die stakingsaanzegging of de uiteindelijke staking gesprekken gehad met het ASTB over hun verzuchtingen en de manier waarop daar door de NMBS, het gaat over de treinbestuurders, aan zou kunnen worden tegemoetgekomen? Meer punctueel: welke verbetering aan de arbeidsomstandigheden vroeg het ASTB?

07.02 Minister Inge Vervotte: Ja, het ASTB is geïnformeerd over het ETCS-dossier. Naar aanleiding van een brief van 6 november 2010 waarbij het ASTB een stakingsaanzegging indiende waarvan ik een kopie ontving, werden vertegenwoordigers van het ASTB door de directie van de NMBS-Groep uitgenodigd voor een gesprek. Dit gesprek vond plaats op 18 november 2010. De specialisten/technici van Infrabel en de NMBS gaven tijdens dit overleg uitleg over de verschillende veiligheidssystemen en de redenen waarom de installatie van het veiligheidssysteem TBL1+ momenteel de voorkeur geniet op de installatie van het ETCS-

systeem. Ik verwijs hierbij ook naar de informatie die over dit thema werd verstrekt in de bijzondere spoorcommissie.

Het ASTB vraagt in een aantal gevallen de dienstregeling van de treinbestuurders te herzien, omdat die over te weinig tijd zouden beschikken om hun trein klaar te maken. Dit probleem werd ook door de andere vakorganisaties aangekaart, waarna de nodige aanpassingen werden doorgevoerd.

Voorzitter: Maggie De Block.

Présidente: Maggie De Block.

07.03 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de minister, het is opmerkelijk dat u een gesprek aangegaan bent, dat er een aantal toelichtingen gegeven is, maar dat ze zich houden aan de uiteindelijk uitgevoerde actie. Als de dienstregeling de enige vraag was die zij hadden op dat moment, dan heb ik bijzondere vragen bij het feit dat het stakingsmiddel wordt aangewend, klaarblijkelijk binnen de bedrijven als een ultiem wapen om wat dan ook even onder de aandacht te brengen. Jammer is dat hoewel deze keer het tot eenmaal werd beperkt, het uiteindelijk altijd de reiziger is die de problemen ondervindt van dat soort acties, minder dan het bedrijf op zich, afgezien van de klachten. Ik voel mij hierdoor gesterkt om eventueel een aantal wetgevende initiatieven te nemen om enige duidelijkheid te brengen in de mogelijkheden van een recht dat absoluut is, maar toch op bepaalde momenten beperkt zou moeten kunnen worden.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 1147 en 1151 van de heer Maertens werden uitgesteld. De vragen nrs. 1210 en 1211 van mevrouw De Ridder werden wegens ziekte omgezet naar schriftelijke vragen.

08 Vraag van de heer Peter Dedecker aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de voorwaarden opgelegd door de NMBS aan iRail" (nr. 1288)

08 Question de M. Peter Dedecker à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les conditions imposées par la SNCB à iRail" (n° 1288)

08.01 Peter Dedecker (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, dit is de sequel van een vorige vraag. Op 17 november jongstleden hebt u mij in deze commissie immers bevestigd dat de NMBS de verdere ontwikkeling van de iRail API en bijkomende applicaties door externe partners van iRail niet zou fnuiken.

Ik heb ondertussen ook een antwoord gekregen van uw collega, minister Van Quickeborne, die bevestigt dat dergelijke data, net als de meeste andere overheidsdata tot het publieke domein behoren en herbruikbaar zouden zijn. Wij hebben nog een kleine discussie over een eventueel verschil in behandeling voor vrijwilligersinitiatieven zoals iRail en commerciële initiatieven, maar dat is een andere zaak. Hij zou voor verduidelijking zorgen met een omzendbrief. Ik weet niet in hoeverre dat al gebeurd is.

In uw antwoord, hebt u opgemerkt dat dit kon gebeuren voor zover de samenwerking gebeurt onder de voorwaarden die tussen de NMBS en iRail of andere bedrijven kunnen worden afgesproken en gerespecteerd. Ik heb nadien contact gehad met de ontwikkelaars van iRail. Zij hebben me meegedeeld, merkwaardig genoeg, dat die voorwaarden bijzonder vaag zijn, ooit ergens eens mondeling werden toegelicht en dat de NMBS die absoluut niet op papier wou zetten.

U begrijpt dat dit voor hen, en voor externe softwarebedrijven die van die API gebruik zouden willen maken, de nodige rechtsonzekerheid met zich meebrengt. Ik hoop vandaag voor die mensen duidelijkheid te krijgen, zodat zij weten waar zij staan, waarop zij recht hebben en waarop niet.

Vandaar mijn vragen: wat zijn precies de voorwaarden die de NMBS oplegt aan de ontwikkelaars en eventuele derden en waarom mogen die voorwaarden niet op papier gezet worden?

08.02 Minister Inge Vervotte: De NMBS meldt mij dat zij bezig is met het opstellen van een ontwerpovereenkomst. Die ontwerpovereenkomst zal de modaliteiten regelen van toekomstige partnerships die de NMBS zal sluiten. Elke vraag van partnership zal dan beoordeeld worden aan de hand van criteria die in de ontwerpovereenkomst vermeld zullen staan. Samengevat krijg ik als antwoord van de NMBS dat zij

eerst een ontwerpovereenkomst maken en dat zij dan zullen kijken welke mensen al dan niet vinden dat zij daarin mee kunnen treden en tot een overeenstemming kunnen komen. Dat is het antwoord dat daarover ik van de NMBS heb ontvangen.

08.03 Peter Dedecker (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Mag ik aannemen dat u voorlopig nog geen timing hebt voor die ontwerpovereenkomst?

08.04 Minister Inge Vervotte: Die heb ik niet meegekregen.

08.05 Peter Dedecker (N-VA): Ik kan alleen maar hopen op een spoedige bekendmaking van de ontwerpovereenkomst zodat die akkoorden gesloten kunnen worden. Ik zal uiteraard ook verder opvolgen wat minister Van Quickenborne doet met zijn omzendbrief. Die zal daarmee compatibel moeten zijn.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 1351 van de heer Vercamer wordt uitgesteld. Blijkbaar is het niet zo erg gesteld met de stiptheid op de lijn Kortrijk-Brussel. Vragen nrs. 1353, 1355 en 1375 van de heer Geerts worden ook uitgesteld. Hij is bezig met het verslag van de commissie voor de Spoorwegveiligheid.

09 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de actie 'Het station is van iedereen'" (nr. 1391)

09 Question de M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'action 'La gare est à tout le monde'" (n° 1391)

09.01 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, is het niet magnifiek dat het station van iedereen is?

Op donderdag 16 november, mevrouw de minister, ging in verband met het thema “Het station is van iedereen” een actie door. Er was een uitgebreide affichecampagne, die gepaard ging met een geschenkje in de vorm van suikerdropjes. Het beeld van de actie was een kauwgombak met het onderschrift “Iedereen is anders, en gelukkig maar”.

Mevrouw de minister, ik heb een aantal vragen. Enerzijds, over het financiële aspect en de uitrol van de actie zelf en, anderzijds, over de evaluatie. In hoeveel stations werd de actie uitgevoerd en hoeveel medewerkers werden daarvoor ingezet? Blijkbaar waren die medewerkers niet allemaal personeelsleden van de holding of andere entiteiten van de groep. Op welke manier werd in dat geval de promotieopdracht uitbesteed en wat was het bedrag van dat contract? Als het totaal van de kosten wordt bekeken, hoeveel heeft de actie dan gekost aan manuren, voorbereiding, planning, betaling medewerkers, snoepjes, affiches, flyers enzovoort?

Hoe werd de actie intern geëvalueerd? Welke partners namen deel aan die desgevallende evaluatie? Bestaat hiervan een verslag, waarin wij eventueel inzage krijgen? Is er in een meting voorzien van de impact van de actie? Hoeveel mensen heeft men ermee bereikt? Wat heeft de actie gekost per bereikte klant?

Tot slot heb ik een vraag naar uw visie ter zake, mevrouw de minister. Vindt u zelf dat dergelijke acties behoren tot de kerntaken van de NMBS-holding? Op welke schaal zou u zelf dat soort acties inschatten, gezien de toch wel moeilijke budgettaire toestand van het land en de groep in zijn geheel?

09.02 Minister Inge Vervotte: De affiches van de campagne “Iedereen is anders, gelukkig maar” werden gedurende twee weken in 41 stations geafficheerd. De 41 stations bereiken ongeveer 70 % van de 750 000 reizigers, die dagelijks de trein nemen, de klanten en gebruikers van het station niet inbegrepen.

De campagne werd gelanceerd op 16 november. De lancering ging gepaard met het plaatsen van opblaasstructuren in de vorm van kauwgomballenautomaten in twee Vlaamse stations, namelijk Gent-Sint-Pieters en Antwerpen-Centraal, en twee Waalse stations, Charleroi en Namur. Een poster van 7 vierkante meter met hetzelfde campagnebeeld werd geplaatst in vier andere stations: Leuven, Brugge, Ottignies en Liège. Op die plaatsen werden 46 500 folders en snoepzakken uitgedeeld door hostessen. Hiervoor werden 26 hostessen ingezet gedurende vier uur.

Het verdelen van de folders en de snoepzakjes gebeurde tussen 6 u 30 en 10 u 30 voor de stations Gent, Leuven, Brugge, Namur, Liège en Ottignies.

In de stations Antwerpen en Charleroi werd er uitgedeeld tussen 15 u 30 en 19 u 00. De uitbesteding van de opdracht werd uitgevoerd conform de wetgeving op overheidsopdrachten. Het totaalbedrag van de campagne bedraagt 144 877 euro. De campagne liep tot in de week van 13 december en er is nog geen interne evaluatie gebeurd.

Het evenementenbureau dat de lancering van de campagne heeft verzorgd, maakt een verslag op over het verloop van de actie, inclusief de feedback van de reizigers. Er werden 46 500 klanten bereikt door het uitdelen van de folders en snoepzakjes. De affiche bereikte 70 % van de dagelijkse pendelaars, namelijk alle pendelaars in de genoemde stations, de andere gebruikers niet meegerekend.

De campagne over tolerantie en diversiteit, gerealiseerd op vraag van de Corporate Security Service van de NMBS-Holding, heeft onder andere tot doel om het veiligheidsgevoel bij de reiziger en het personeel te verhogen. Het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS-Holding, stipuleert in artikel 21 dat de NMBS-Holding de vereiste aandacht zal besteden aan veiligheid en middelen zal reserveren voor de veiligheid van stations, parkings en fietsenstallingen waar het onveiligheidsgevoel het grootst is. Het verhogen van het veiligheidsgevoel is ook een prioriteit, zoals beschreven in het strategisch beleidsplan 2008-2010 van de Corporate Security Service.

De rol van stations is geëvolueerd. Het station is meer en meer een ontmoetingsplaats geworden voor mensen van alle leeftijden, uit verschillende culturen en godsdiensten, uit alle lagen van de bevolking. Die ontmoetingen kunnen stress en spanningen veroorzaken, die de campagne "iedereen is anders, gelukkig maar" wil voorkomen. Diepteonderzoek uitgevoerd in 2008 in het kader van het project Het Station, wees immers ook al uit dat zowel reizigers als niet-reizigers het station wensten te zien als een ontmoetingsplaats, een gezellige omgeving waarin men een aangenaam moment doorbrengt. Men verwacht meer comfort, openheid, sociale contacten, efficiëntie en men is vragende partij voor diensten, winkels, evenementen en alles wat daarmee te maken heeft.

Verschillende studies hebben ook reeds aangetoond dat de aanwezigheid van de onbekende andere een stevige invloed heeft op de beleving van veiligheid en onveiligheid. Dat kunnen mensen van uiteenlopende aard zijn, zoals daklozen, hangjongeren, personen van andere culturen enzovoort.

Uit de resultaten van de kwaliteitsbarometer van de NMBS kwam ook telkens de aanwezigheid van anderen naar voren als een van de factoren van onveiligheid.

De Corporate Security Service heeft die campagne aangewend om situaties die aanleiding kunnen geven tot onveiligheidsgevoel of die kunnen leiden tot conflictsituaties, te verminderen. De Corporate Security Service koos 16 november als startdatum van de campagne, aangezien dat de internationale dag van de tolerantie is. Die preventiecampagne met een positieve, sympathieke en humoristische weerklank roept alle reizigers op om niet enkel op 16 november verdraagzaam te zijn, maar op alle dagen van het jaar.

Een belangrijk punt dat ik er nog aan wil toevoegen, is dat alles wat met onveiligheid te maken heeft, kadert in een geheel plan. Wij hebben initiatieven genomen om de veiligheid te verhogen, bijvoorbeeld de verhoging van het aantal stewards en de organisatie van allerhande cursussen. De visie van de NMBS-Groep op veiligheid beperkt zich niet tot een sensibilisatiecampagne waarmee men denkt het onveiligheidsgevoel te kunnen aanpakken. Dat klopt natuurlijk niet. Die campagne is één aspect van de vele maatregelen die de NMBS daarin neemt. We horen toch telkenmale dat een aantal sensibilisatieacties daarvan ook deel uitmaakt. Meestal worden die ook goed gepercipieerd door de reizigers zelf. Wij hebben nog al hoffelijkheidacties en dergelijke gevoerd. Het blijkt, wanneer daar telkenmale toch nog eens de aandacht op gevestigd wordt, dat de mensen ook wel appreciëren dat daar nog eens aandacht aan wordt geschonken.

De actie werd onderbouwd door een dieptebevraging. Momenteel is er nog geen evaluatie van de actie, maar ik heb begrepen dat daarnaar ook een bevraging werd uitgevoerd, dus ik denk dat er wel een evaluatie gepland wordt.

09.03 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de minister, bedankt voor die uitleg. Het is fijn dat wij die actie

een beetje kunnen plaatsen in het groter geheel. In die zin heb ik dus niets dan lof.

Ik kijk wel uit naar die vermoede evaluatie. Ikzelf heb namelijk – anders zou ik de vraag uiteraard niet stellen – andere echo's gehoord, namelijk dat de actie niet gepercipieerd is waarvoor ze eigenlijk bedoeld was. Dat zou toch jammer zijn.

Ik beschouw het dan ook als mijn taak, in het geheel van controletaken van een parlements lid, om daar alsnog toe bij te dragen, indien dat enigszins mogelijk is.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de bestemming van de winst van Infrabel" (nr. 1392)

10 Question de M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'affectation des bénéfices d'Infrabel" (n° 1392)

10.01 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, Infrabel heeft in de periode 2005-2007 uit haar bedrijfsactiviteiten van openbare dienst een gecumuleerde brutofinancieringsmarge van 233,7 miljoen euro gerealiseerd.

Volgens artikel 59 van het beheerscontract van toen moest Infrabel in geval van winst de prioriteiten bepalen waarvoor het eventuele overschot aan toelagen zou moeten worden bestemd.

Infrabel heeft voor geen enkele van de voornoemde jaren een expliciete beslissing daaromtrent genomen. Wij kunnen een dergelijke beslissing althans niet terugvinden.

De algemene vergadering heeft elk jaar over de winstbestemming, op basis van artikel 52 van haar eigen statuten en op basis van artikel 616 van het Wetboek van Vennootschappen, gewoon beslist een deel van de winst aan de wettelijke reserves toe te wijzen en het andere deel als winst te boeken, waardoor in feite het eigen kapitaal groeit.

Het beheerscontract 2008-2012 vermeldt niet langer wat in geval van winst moet gebeuren inzake de bestemming van de overschotten of inzake het gebruik van toelagen, ingeval een instroom van geldmiddelen uit de activiteiten wordt gerealiseerd. Nochtans moet de Staat erover waken dat wordt tegemoetgekomen aan het algemene, in de Europese regelgeving vervatte principe, meer bepaald in de richtlijnen 1191/69/EEG en 1177/EEG inzake de compensatie van kosten voor het verlenen van de opgelegde, openbare dienstverlening. Dat is een principe dat desalniettemin wel in het beheerscontract 2008-2012 is opgenomen.

Daaromtrent heb ik een aantal specifieke vragen. Op dit moment kan Infrabel elk overschot van haar exploitatie, of dat nu echte winst is dan wel van betoelaging door de Staat komt, als winst worden ingeschreven, waardoor het eigen vermogen aangroeit.

Ten eerste, is zulks een acceptabele praktijk, wetende dat Europa kruissubsidiëring expliciet verbiedt?

Ten tweede, hoe zal u in de toekomst verzekeren dat de winsten uit exploitatie wel degelijk een bestemming krijgen? In welke zin stelt u voor het beheerscontract voor Infrabel in de toekomst daartoe aan te passen?

Tot slot, hoe evalueert u de huidige kapitalisatie van Infrabel? Is ze adequaat om de taken die Infrabel zijn toebedeeld, naar behoren uit te voeren? In welke mate kunnen de exploitatieoverschotten die Infrabel door het verhuren van haar netwerk aan operators theoretisch kan realiseren, bijdragen tot het delgen van de historische schuld van de NMBS-Groep?

Ik kijk graag uit naar uw antwoord.

10.02 Minister Inge Vervotte: Infrabel heeft de afgelopen jaren op haar exploitatierekening een positief resultaat geboekt. Zoals bij de NMBS en de NMBS-Holding werd dit positief resultaat voorzien in het financieel plan van de NMBS-Groep. Het dient mee om de geconsolideerde schuld van de NMBS-Groep te

stabiliseren.

Eind 2008 was het gecumuleerde overgedragen resultaat opgelopen tot 241 miljoen euro over de periode 2005-2008. Met dit resultaat in het vooruitzicht is er in 2008 besloten, in overleg tussen mijzelf en Infrabel, 200 miljoen euro te investeren in het Belgische spoorwegnet, door dit resultaat om te zetten in kapitaalsubsidies. Deze omzetting heeft in 2009 toegelaten om de investeringsdotatie van Infrabel en dus ook de uitgave van de Staat met 200 miljoen te verminderen zonder afbreuk te doen aan de investeringsprojecten vanuit het tienjaren-investeringsprogramma. Voor 2011 is een gelijkaardig mechanisme voorgesteld om de 90 miljoen euro overgedragen resultaat te investeren in het Belgische spoorwegnet en dit om de continuïteit van de lopende investeringsprogramma's te garanderen.

Het is immers zo dat de investeringsdotatie van Infrabel in 2011 een 100 à 110 miljoen euro lager ligt dan in 2010-2012 omdat de prioriteit in het investeringsprogramma dit jaar naar de aankoop van rollend materieel gaat. De investering van 90 miljoen euro overgedragen resultaat zou Infrabel toelaten deze vermindering in investering op te vangen en de plotse vermindering in 2011 te overbruggen zonder dat de Staat in een bijkomende FOD-investeringsdotatie dient te voorzien.

Zoals beschreven in het antwoord op de eerste vraag is er in een bestemming voorzien voor het overgedragen resultaat, afkomstig uit exploitatie, met name een herinvestering van het exploitatieresultaat in het Belgische spoorwegnet en dit in het belang van de economie en de spoorweggebruiker.

Vermits Infrabel opdrachten van openbaar nut vervult en de historische schuld voornamelijk het resultaat is van de commerciële activiteiten van de oude unitaire NMBS, waardoor de Staat deze schuld bij herorganisatie in 2005 niet heeft overgenomen, is het voor Infrabel theoretisch noch praktisch mogelijk om een gedeelte van deze schulden zelf te dragen met de publieke middelen die hiervoor niet bestemd zijn.

Er zijn duidelijke afspraken over gemaakt. Wij hebben de opdracht gegeven de schuld te laten stabiliseren, maar het is evident dat het tegelijkertijd – en dat heb ik in het verleden reeds verschillende malen in de commissies en in de plenaire vergadering gezegd – niet de bedoeling kan zijn – en dat is trouwens geweten met de uitdagingen waar de spoorweggroep voor staat – dat de NMBS de schuld zal moeten afbouwen op basis van zijn operationaliteit. Wat wel de opdracht is die wij geven, is dat men de schuld niet langer mag doen toenemen. Deze regering heeft ervoor gekozen om het mogelijk te maken heel veel investeringen te doen, wat natuurlijk belangrijk is, gelet op de vele uitdagingen waar we voor staan en waar ik ook regelmatig over bevraagd werd. Deze beslissingen zijn genomen om ervoor te zorgen dat die investeringen op rollend materieel geen weerslag hebben op de programma's van de infrastructuur nadien.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11] Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de historische financiële schuld van de oude NMBS" (nr. 1393)

11] Question de M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la dette financière historique de l'ancienne SNCB" (n° 1393)

11.01] Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de minister, het beheer van de historische schuld van de NMBS die nu bij de NMBS-Holding is ondergebracht, vormt een groot structureel probleem waarvoor nog geen oplossing is aangebracht. Bovendien blijkt dat noch in het beheerscontract 2005-2007 evenmin als in dat van 2008-2012 een onderscheid wordt gemaakt tussen de financiële schuld van de publieke en van de commerciële sector. Er wordt blijkbaar impliciet van uitgegaan, wat u zojuist al in uw antwoord hebt aangegeven, dat de kosten van de financiële schuld kunnen worden afgedekt en zelfs de aflossing ervan kan worden gerealiseerd in het geheel van de activiteiten van de Holding. Die opsplitsing moet nochtans kunnen worden gemaakt, omdat de Europese regelgeving niet toelaat dat overheidsmiddelen bedoeld voor de openbare dienst worden gebruikt voor het financieren van de commerciële dienst.

De financieringswijze van de financiële schuld van de NMBS-Holding is bekritiseerbaar onder de Europese regels inzake staatssteun. Heeft u hierover al communicatie gehad met de bevoegde Europese commissaris? Wat is desgevallend de inhoud van die communicatie?

Hoe denkt u de opsplitsing te kunnen maken tussen de publieke en de commerciële financiële schuld en dit

zowel voor het verleden als de toekomst? Hoe kan met andere woorden de historische schuld over deze twee assen verdeeld worden, alsook mogelijk nieuwe schuld toegewezen worden? Dat laatste zal wel iets simpeler zijn, denk ik.

Tot slot, welke mechanismen worden voorzien of voorziet u voor de afbetaling van de schuld? Werkt uw kabinet of werken uw medewerkers aan initiatieven in die richting? Hoe zult u het Parlement hierbij betrekken?

11.02 Minister **Inge Vervotte**: Mevrouw de voorzitter, collega's, bij de herstructurering van de NMBS heeft de Belgische staat het initiatief genomen om de schuldenlast van de Belgische spoorwegen te saneren. Met name werden Infrabel en de NMBS schuldenvrij opgericht. Dit blijkt uit de KB's van 30 december 2004 waarin de activa en de passiva worden opgelijst en door de unitaire NMBS werden overgedragen aan de nieuwe NMBS en Infrabel. Daarnaast werd bij KB van 14 juni 2004 het Fonds voor spoorweginfrastructuur opgericht, waaraan de NMBS met ingang van 1 januari 2005 een geheel van activa en passiva overdroeg, beide voor een totaal bedrag van 7,4 miljard euro. Alle schulden die de unitaire NMBS op 31 december 2004 had, werden dus ofwel overgedragen aan het FSI, ofwel behouden door de NMBS, vanaf 1 januari 2005 NMBS-Holding genoemd.

Deze herstructurering van de NMBS, zowel voor de groepsstructuur als de schuldsanering, heeft het voorwerp uitgemaakt van een consultatie met de Europese Commissie. De Europese Commissie heeft zich niet tegen deze schuldsanering verzet. De Europese Commissie hecht immers groot belang aan de rol die de spoorwegen kunnen spelen bij de verdere verwezenlijking van de interne markt en heeft er dan ook oog voor dat hiertoe de historische schulden van de spoorwegondernemingen moeten verlicht worden. Dit blijkt uit artikel 9 van richtlijn 91/440/EEG betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap zoals gewijzigd door richtlijn 2001/12/EG die de lidstaten ertoe aanspoort de financiële structuur van de bestaande openbare spoorwegondernemingen te saneren.

Uit de voorbereidingen voor de richtlijn 2001/12/EG en de witboeken van de Europese Commissie blijkt dat de Commissie van oordeel is dat schulden die dateren van voor 1 januari 1993 onvoorwaardelijk mochten afgeschreven worden. Voor schulden ontstaan vanaf 1 januari 1993 is afschrijving mogelijk, maar dan wel met inachtneming van de Europeesrechtelijke regels.

Voor de soort schulden die voor de afschrijving in aanmerking komen kan uit de tekst van artikel 9 van richtlijn 91/440/EEG afgeleid worden dat het gaat om financiering van de investeringen en overschrijdingen van exploitatie-uitgaven, met inbegrip van gedeelde winsten die het gevolg zijn van activiteiten inzake spoorvervoer of beheer van spoorweginfrastructuur.

De principes gehanteerd voor de opsplitsing tussen de publieke en de commerciële financiële schuld worden besproken in een audit van het Rekenhof van 15 oktober 2008. De totale financiële schuld van de NMBS-Holding bedroeg afgerond 2,8 miljard euro op 31 december 2009.

Deze schuld kan als volgt worden opgesplitst, rekeninghoudend met de intrestvoet voor de commerciële schuld, die 1 % hoger ligt dan de gemiddelde intrestvoet: publieke schuld, positief resultaat van 260,4 miljoen euro; kapitaalsverhogingen bij de NMBS ten belope van 613,5 miljoen euro; cargo, 370,8 miljoen euro, commerciële schuld, 2,4 miljard euro. De totale schuld komt dan op 2,8 miljard euro.

Aangezien de NMBS Holding een substantieel deel van die historische schuld van de unitaire NMBS behield, werd haar een verplichting tot schuldbeheersing opgelegd. Artikel 88 van het beheerscontract 2008-2012 tussen NMBS-Holding en de Belgische Staat luidt dan ook: "De Staat stelt voorop dat de netto financiële schuld van de NMBS-Holding en de geconsolideerde netto financiële schuld op het niveau van de NMBS-Groep buiten specifiek overeengekomen financieringen en bij onveranderde boekhoudnormen gestabiliseerd worden op het niveau van juni 2008 en vanaf dan niet langer aangroeien."

Zoals aangegeven werd door het Rekenhof in het rapport van 15 oktober 2008, is de verplichting tot schuldbeheersing voor de NMBS-Holding niet eenvoudig. De NMBS-Holding kan immers uit haar activiteiten onvoldoende inkomende operationele kasstroom genereren om de kosten van de financiële schuld te dekken.

Bij de uitsplitsing tussen publieke financiële schuld en commerciële financiële schuld moet daarenboven worden aangestipt dat de operationele kasstromen uit de opdrachten van openbare dienst de kosten van de

financiële publieke schuld wel kunnen dekken en daarna zelfs een overschot genereren, dat de operationele kasstromen uit de commerciële activiteiten ruim onvoldoende zijn om de kosten van de commerciële financiële schuld te dekken, vooral gelet op de overdracht van de historische financiële schuld, die onvermijdelijk zal aangroeien.

De NMBS-Holding heeft sinds einde 2005 de evolutie van haar schuld onder controle kunnen houden en dit ondanks de kasstromen verbonden aan de kapitaalsverhogingen van de NMBS. Dit werd bereikt door een controle van de kosten en de verkoop van niet-strategische activa. De schuldbeheersing op lange termijn is afhankelijk van de performantie van de financiële participaties bij de NMBS en in het bijzonder bij de commerciële activiteiten.

De geschiedenis heeft haar rechten, ook de realiteiten. De operatie B-cargo is bijzonder belangrijk geweest. Wij hebben gezegd dat wij ons het niet konden permitteren dat daar een verlieslatende activiteit is. Vandaar zijn wij ook gaan onderhandelen met Europa, hebben wij ons herstructureringsplan gehad, dat volop in uitvoering is. U weet hoe moeilijk dat dossier ligt.

Anderzijds is er ook een realiteit. Aangezien wij te maken hebben met een openbare dienst, weten wij goed genoeg dat wij daar geen activiteiten hebben die ertoe leiden dat het mogelijk is te denken dat wij de historische schuld ooit zullen kunnen wegwerken. Zeker als je ziet hoe dit stijgt door de interesten die daarop moeten betaald worden. Die schulden kunnen niet worden weggewerkt door activiteiten die de NMBS doet.

Wat wel zo is, is dat wij de NMBS-Groep de opdracht hebben gegeven in het beheerscontract – er zijn een aantal activa die ze kunnen valoriseren – om toch wat bij te dragen tot de schuldstabilisatie. Daarover gaat het allemaal in de toekomst.

Op een gegeven moment zal het momentum moeten bekeken worden in welke mate op een bepaald moment de Belgische staat al dan niet in de mogelijkheid zal zijn om ook zijn steentje daar toe bij te dragen. Dat is uiteraard geen evidentie en dat zal deel uitmaken van een politiek akkoord in een ander en een groter kader. Het belangrijkste is dat zowel NMBS als Infrabel schuldenvrij zijn door KB en tegelijkertijd ook een opdracht hebben in de stabilisatie van de groep, die de Holding heeft en waar tegelijkertijd de evenwichten worden gezocht. Er is een strikte scheiding – dat is belangrijk en wordt bewaakt – tussen openbare dienst en commerciële activiteiten.

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

12 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de terugstortingen aan het Fonds voor Spoorweginvesteringen door de vennootschappen van de NMBS-Groep" (nr. 1394)

12 Question de M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les versements au Fonds des Investissements ferroviaires effectués par les sociétés du Groupe SNCB" (n° 1394)

12.01 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, u zult begrijpen dat ik mij probeer een beetje te verdiepen in de financiële aspecten van de NMBS-Groep in het kader van wat ik moet doen als parlements lid.

Op basis van de programmawet van 27 december 2006 moeten de vennootschappen van de NMBS-Groep vanaf 2006 jaarlijks een bedrag tijdelijk terugstorten in een Fonds voor Spoorweginvesteringen op basis van ramingen in de maand september. Op 31 december 2007 was het gecumuleerde saldo van de nog niet gebruikte investeringstoelagen van de FOD gelijk aan 266,3 miljoen euro voor heel de groep.

In toepassing van de genoemde programmawet werd in 2007 slechts 140 miljoen euro teruggestort aan het FSI, wat wijst op een kloof tussen de ramingen en de feitelijke toestand. In de beschouwde periode was vooral Infrabel weinig precies in de ramingen.

Hoeveel werd er aan dit fonds teruggestort in 2008 en 2009? Wat was het kapitaal van het fonds eind 2009?

Wat zijn de ramingen die u voor dit jaar van elk van de vennootschappen ontvangen hebt? Vindt u die ramingen realistisch?

Wij lezen dat dit fonds slechts tijdelijk is. Werd er ooit geld teruggestort? Zo ja, aan welke ondernemingen en hoeveel?

Hoe wordt het geld in het fonds beheerd vooraleer het teruggestort wordt aan de ondernemingen? Wordt het belegd of wordt het liquide aangehouden of welke middelen worden daar toegepast?

Wat zijn de jaarlijkse administratiekosten voor het beheer van dit fonds? Hoeveel voltijdse equivalenten worden er tewerkgesteld? Wordt er een beroep gedaan op externe consultants voor het beheer van dit fonds?

Wat is de meerwaarde van het aanhouden van een dergelijk fonds? Wat is de meerwaarde van het tijdelijk terugstorten van dat geld? Kortom, wat zijn de bedoelingen met dit fonds?

12.02 Minister **Inge Vervotte**: Mevrouw de voorzitter, vooraleer ik op de concrete cijfers inga, wil ik eerst het nut van het Fonds in kwestie duiden.

Zoals u weet, zijn de overheid en de regering aan een aantal begrotingsregels gebonden. Wij moeten onze begroting binnen een bepaald kader opmaken. Er zijn ook bepaalde regels, waarbinnen de begroting moet worden geformuleerd.

Bovendien is er de dotatie die wij hebben en de financiering die wij voor de NMBS-Groep wensen in te schrijven. Telkenmale wordt op een gegeven moment een boekhoudkundige operatie uitgevoerd. Zoals u weet, gaat in andere overheidsdiensten en -administraties het geld, wanneer het op een gegeven moment niet wordt uitgegeven, terug naar de Staatskas. Het geld zal voor iets anders kunnen worden gebruikt. Dat is meestal het principe.

Het voorgaande is een soort beschermingsmechanisme dat wij bij de spoorwegen kennen, teneinde ervoor te zorgen dat het geld dat op een gegeven moment is uitgetrokken, zijn juiste bestemming krijgt. Hou echter wel voor ogen dat het om een momentopname gaat, waardoor het dus verantwoord is dat zulks wordt gedaan. Het heeft te maken met infrastructuurwerken, waarbij een en ander vaak afhankelijk is van vergunningen die al dan niet worden afgeleverd en van bepaalde tijdstippen waarop de aanvang van de werken kan gebeuren.

Het belangrijkste is dat ter zake een langetermijnvisie kan worden ontwikkeld, waarin de projecten die wij willen, worden vastgelegd. Wij willen bedoelde projecten ook gerealiseerd zien. Het kan dus niet zijn dat, omdat op een gegeven moment de werken om een of andere reden nog niet van start zijn kunnen gaan, het geld zou verdwijnen en nieuw geld moet worden gezocht.

Het is dus eigenlijk een operatie waarbij het geld dat is uitgetrokken voor investeringen die in een langetermijnvisie kaderen en op dat moment nog niet is uitgegeven, naar het Fonds gaat. Aldus zijn wij zeker dat het geld de dag erna naar de spoorweggroep terugvloeit, teneinde aldaar de continuïteit te kunnen verzekeren.

Ik zal nu concreet op uw vragen antwoorden.

Het is evident – wij waken er ook over – dat het niet de bedoeling kan zijn dat de bewuste bedragen te groot worden. Zij moeten echter ook worden vergeleken met de grootteorde van de bedragen waarbinnen de spoorwegen functioneren en waarin ook de grote infrastructuurwerken zijn vervat.

Onze vraag aan de NMBS-Groep is altijd heel duidelijk geweest ervoor te zorgen dat de aansluiting van de geraamde kosten met de uitvoering zo klein mogelijk is. Dat zijn zaken die ook bij de bespreking van de veiligheidsinvesteringen aan bod zijn gekomen. Het wordt immers ongeloofwaardig dat, wanneer allerlei zaken worden gepland, uiteindelijk merkbaar is dat de realisatiegraad ervan niet hoog genoeg ligt.

Het voorgaande is het mechanisme van het Fonds.

Los van genoemd mechanisme, is het de bedoeling dat de *gap* tussen de realisatie en de planning uiteraard liefst zo klein mogelijk moet zijn.

Stortingen aan het Fonds voor Spoorweginvesteringen bedroegen in 2008 256 miljoen euro, met een verdeling voor de NMBS van 21,84 miljoen euro, voor Infrabel van 180,52 miljoen euro en de NMBS-Holding van 53,64 miljoen euro.

In 2009 nul euro, er werd geen storting uitgevoerd. Het kapitaal bedroeg in 2009 dus nul euro.

Op 15 december 2010 heeft de NMBS-groep in totaal 125 miljoen euro gestort waarvan 60 miljoen euro voor de NMBS, 40 miljoen euro voor Infrabel en 25 miljoen euro voor de NMBS-Holding.

Dat zijn volgens mij realistische cijfers. Het ontwerp van KB werd goedgekeurd op de Ministerraad van 15 december en het KB werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 27 december 2010.

Het tijdelijk karakter van het fonds: de middelen ontvangen van de drie vennootschappen eind 2008 werden op 15 januari 2009 teruggestort aan de drie maatschappijen voor het volledig gestorte bedrag: NMBS 21,84, Infrabel 180,52, NMBS-Holding 53,64 miljoen euro. De interestopbrengsten werden overgemaakt aan de Schatkist.

Dat is ook nu terug gebeurd. Op 15 januari 2011 en dit voor het volledig gestorte bedrag op 15 december 2010. Het geld werd gestort op een rekening voor spoorweginvesteringen en vervolgens belegd in een *commercial paper*.

Er zijn geen administratiekosten. Het fonds wordt gratis beheerd door de NMBS-Holding en er wordt hiervoor geen beroep gedaan op extra-medewerkers, intern noch extern.

Het fonds beperkt de jaarlijkse uitgaven van de Staat op haar jaarlijkse begroting tot de werkelijke investeringen die zijn gerealiseerd voor de gesubsidieerde activiteiten gedurende het jaar door de drie maatschappijen.

12.03 Steven Vandeput (N-VA): Dank u voor de besparingen, mevrouw de minister.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 1404 van mevrouw De Ridder wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Van de heer Maertens heb ik geen bericht, ik heb reeds een aantal van zijn vragen uitgesteld, zo ook voor zijn vraag nr. 1417.

12.04 Steven Vandeput (N-VA): De heer Maertens heeft wellicht gedacht dat we nooit zo ver zouden geraken en heeft daarom ook zijn vragen niet uitgesteld.

De **voorzitter**: Ik zal ze uitstellen maar u begrijpt dat ik dat niet kan blijven doen.

12.05 Steven Vandeput (N-VA): Het is ook maar één maal mogelijk, mevrouw de voorzitter.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

13 Question de M. Anthony Dufrane au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les investissements prévus à la gare de triage de Monceau" (n° 1452)

13 Vraag van de heer Anthony Dufrane aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de geplande investeringen in het rangeerstation van Monceau" (nr. 1452)

13.01 Anthony Dufrane (PS): Madame la ministre, voici quelques semaines, un reportage télévisé s'intéressait à la gare de triage de Monceau. On ne peut pas dire que le portrait brossé par les journalistes fût particulièrement réjouissant. Je le résumerai comme suit: matériel vieillot, obsolète et un manque cruel d'investissements. Un document figurant sur le site du SPF Mobilité et datant de décembre 2009 confirme en partie ce triste constat.

En effet, ce document consacré aux freins de voies dont on connaît l'importance capitale, décrit le matériel

équipant la gare de Monceau: quatre freins de voie primaires hydrauliques datant de 1963 et freinage secondaire archaïque. Bref, comme il est dit dans ce document, les freins de voie sont obsolètes, inadaptés, coûteux en entretien et non conformes à la législation sur le bien-être au travail. Ce document mentionne un projet et un nouveau schéma directeur prévoyant trois freins primaires et vingt-quatre voies de triage avec un planning s'étalant jusqu'à mi-2015.

Madame la ministre, pourriez-vous m'indiquer si les investissements portant sur les trois freins primaires et les vingt-quatre voies de triage sont toujours d'actualité? D'autres investissements sont-ils prévus pour assurer le développement de la gare de triage de Monceau, maillon important du transport ferroviaire de marchandises dans notre pays?

13.02 Inge Vervotte, ministre: Infrabel confirme qu'un nouveau schéma directeur est à l'étude pour la rénovation partielle des freins de voie de la gare de triage de Monceau. L'importance des travaux de modernisation du site de la gare de Monceau-Formation dépendra notamment des choix stratégiques opérés par la SNCB dans le cadre de la réorganisation des activités de B-Cargo. Ces travaux devraient débuter fin 2012 et s'étaler sur trois à quatre ans. Des travaux préparatoires de signalisation sont planifiés en 2011 pour un montant de près d'un million d'euros.

13.03 Anthony Dufrane (PS): Si je comprends bien, à l'heure actuelle, on a déjà planifié tout ce qui concernait la signalisation sur le site de Monceau et le reste est à l'étude. Pouvez-vous me dire à quel moment le dossier pourrait sortir?

13.04 Inge Vervotte, ministre: Cela dépendra des choix stratégiques de la SNCB dans la réorganisation de B-Cargo. Les travaux devraient débuter fin 2012 et s'étaler sur trois à quatre ans.

13.05 Anthony Dufrane (PS): D'accord, je vous remercie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Samengevoegde vragen van

- de heer Bert Schoofs aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "een incident met de P-trein van Brussel naar Tongeren" (nr. 1455)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het voorval op de P-trein van Brussel naar Tongeren op 2 december 2010" (nr. 1508)

14 Questions jointes de

- M. Bert Schoofs au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "un incident concernant le train P Bruxelles-Tongres" (n° 1455)

- M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'incident qui s'est produit dans le train P Bruxelles-Tongres le 2 décembre 2010" (n° 1508)

14.01 Bert Schoofs (VB): Op donderdag 2 december, bijna twee maanden geleden, vergat een conducteur blijkbaar op te stappen op een trein uit Brussel die richting Tongeren reed, een trein die ik wel vaker neem, maar toevallig niet die datum. In Diepenbeek kon de per taxi achterna gereisde conducteur de trein uiteindelijk inhalen. De reizigers hadden inmiddels de trein moeten verlaten en waren aan het wachten op het perron. Daarna vertrok de trein zonder de reizigers, maar met de achterna gereisde conducteur, verder richting Tongeren. De reizigers stonden op het perron en moesten daar wachten. Zij kregen geen enkele uitleg over wat er was gebeurd. De temperatuur was een redelijk stuk onder nul. Zij stonden daar letterlijk en figuurlijk in de kou.

Mevrouw de minister, dat incident werpt een aantal vragen op. Welke reden werd opgegeven voor het feit dat de conducteur niet opstapte in Brussel? Was hij dat vergeten?

Waarom moesten de reizigers in Diepenbeek afstappen op het ogenblik dat de achterna gereisde conducteur aankwam? De conducteur stapte in de trein en die reed gewoon leeg door naar de volgende halte.

Waarom werden de reizigers niet ingelicht over de gang van zaken? Hebt u de aangehaalde feiten onderzocht?

Werden de geldende procedures en interne regels gevolgd door de spoorwegbeambten die bij het voorval betrokken waren?

Wilt u, of Infrabel of de NMBS, een of andere genoegdoening aan de reizigers verschaffen voor het feit dat zij zo in de kou zijn gezet?

14.02 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de minister, ik moet hiermee toch een beetje lachen, want het is bijna een scène uit de vroegere Comedy Capers. De conducteur miste in Hasselt zijn eigen trein en geraakte toen per taxi in Diepenbeek. De heer Schoofs heeft het verhaal al verteld, maar ik heb wel nog de volgende vragen.

Op welk ogenblik stelde de treinbestuurder vast dat hij met die trein zonder conducteur reed tussen Hasselt en Diepenbeek?

Hoe hebben zij elkaar gecontacteerd? Gebeurde dat eventueel via het befaamde gsm-R-netwerk? Op welke manier heeft de treinbestuurder vastgesteld dat de conducteur niet aanwezig was?

Bestaan er bij de NMBS vaste procedures over wat de treinbestuurder in zo'n geval moet doen?

Ik vermoed dat het de normale procedure zal zijn dat een trein zonder begeleider niet mag rijden? Kunnen er in zo'n geval geen uitzonderingen worden gemaakt? De trein reed van Hasselt van Tongeren. Als ik mij niet vergis, stopt hij nog in Diepenbeek en daarna in Bilzen.

Volgens de passagiers werd er in de trein niet meegedeeld waarom de trein in Diepenbeek halt hield. Dat is natuurlijk de taak van de treinbegeleider. Kan of wordt die taak bij afwezigheid niet overgenomen door andere personeelsleden in de trein?

Tot slot, waarom moesten de reizigers, toen de conducteur eindelijk aanwezig was, van de trein stappen om op het perron te wachten bij een temperatuur van min 6 graden en vervolgens de trein te zien doorrijden, terwijl ze dan maar moesten wachten op de trein die uiteindelijk 40 minuten later arriveerde?

14.03 Minister Inge Vervotte: Op 2 december 2010 voerde de treinbegeleider van de P-trein naar Tongeren, met een gepland vertrek in Hasselt om 19 u 07, de aanwijzerverrichtingen gedaan om 19 u 18 uit. De trein kreeg echter niet onmiddellijk de toelating om te vertrekken, omdat een andere trein naar Antwerpen Centraal eerst moest vertrekken. Om 19 u 22 stapte de treinbegeleider uit de P-trein om de aanwijzerverrichtingen gedaan terug te draaien en te informeren naar de reden van het uitgestelde vertrek van de trein. Hij vergat daarbij de noodrem van zijn trein te bedienen, het vertreksein kwam open, waarop de treinbestuurder vertrok. De treinbegeleider werd met een taxi naar Diepenbeek gevoerd en uit veiligheidsoverwegingen heeft om 19 u 34 Infrabel het brevet van dat personeelslid ingetrokken.

Hij mocht dus zijn taak als treinbegeleider niet meer uitoefenen. De klanten moesten uitstappen en de P-trein vertrok in Diepenbeek om 20 u 07 met aan boord enkel de treinbegeleider die aan zijn dienst was onttrokken. Daarom mocht de bewuste trein geen reizigers meer vervoeren. Tot de aankomst van de treinbegeleider was het verstrekken van informatie in de trein onmogelijk. De klanten werden in Diepenbeek geïnformeerd om 19 u 56 over het feit dat de volgende trein, een IR-trein met een gepland vertrek om 19 u 51, een vertraging had van 15 minuten. Er werden verontschuldigungen aangeboden. Om 20 u 03 werden de klanten opnieuw geïnformeerd over een probleem met de IR-trein, waardoor die stilstond in Hasselt. Er werd ook gemeld dat de reizigers verder op de hoogte zouden worden gehouden. Om 20 u 24 werd er omgeroepen dat de IR-trein een vertraging had van 40 minuten en werden er nogmaals verontschuldigungen aangeboden.

De klanten moesten dus wachten op die IR-trein, die een vertraging had als gevolg van het langdurige stilstaan in Diepenbeek van de P-trein, en die om 20 u 30 de klanten oppikte. De betrokken verkeersinfobediende kreeg inmiddels feedback, omdat een stilteperiode van 20 minuten, namelijk tussen 20 u 03 en 20 u 24, te lang is voor reizigers tijdens dergelijke incidenten.

Infrabel paste weliswaar de vastgelegde veiligheidsprocedure toe, waarvoor ze gemachtigd is. Een onderzoek is aan de gang om uit te maken waarom niet tegelijkertijd met de genomen veiligheidsmaatregelen werd voorzien in een oplossing voor het verdere verloop van het treinverkeer.

Samengevat, zo'n incident mag natuurlijk niet gebeuren. Hoe dan ook, Infrabel heeft gehandeld vanuit de prioriteit en de bedrijfscultuur die wij er wel in hameren, met name die van de veiligheid. Wat voor ons een vraagteken is bij het incident, is waarom niet onmiddellijk werd gezocht naar oplossingen voor het verdere verloop van het treinverkeer. Dat wordt onderzocht. Wij hopen dat een dergelijk incident zich in de toekomst nooit meer zal voordoen.

14.04 Bert Schoofs (VB): Mevrouw de voorzitter, ik dank de minister voor haar uitvoerige antwoord.

Ik begrijp alleen niet dat *en cours de route* een treinbegeleider van zijn taak wordt ontheven. Heeft men bepaalde zaken vastgesteld die misschien vertrouwelijk zijn of zo? Als iemand een vergetelheid begaat, lijkt het mij voldoende als daarover achteraf een rapport wordt opgesteld en dat de persoon in kwestie daarover eerst wordt gehoord, zodat hij zijn uitleg over de feiten kan geven. Dat zo iemand gewoon van de trein wordt gehaald, vind ik een beetje kras, tenzij er feiten zijn waarvan wij momenteel niet op de hoogte kunnen worden gesteld.

Ik vind dat een beetje eigenaardig, want uiteindelijk zijn het de reizigers die de dupe blijven. Op het ogenblik dat alle voorwaarden zouden vervuld kunnen zijn, namelijk een treinbegeleider op een trein, zouden zij in alle veiligheid naar de eerstvolgende halte vervoerd kunnen worden. Ik blijf ter zake nog met een vraag zitten.

14.05 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de minister, bedankt voor uw antwoord, dat, ofschoon het niet fijn is voor de betrokkene zelf, een beetje lachwekkend is.

In tegenstelling tot wat de heer Schoofs zegt, denk ik dat de maatregel om op dat ogenblik die persoon zijn brevet in te trekken, een goede maatregel is. Ik hoef zelfs niet te weten of hij gedronken had, oververmoeid was of wat dan ook. Ik denk dat de maatregel an sich om de betrokkene op dat ogenblik even te schorsen tot kan worden vastgesteld wat er effectief is gebeurd, volgens mij een goede maatregel is. Daar staat wel tegenover dat ik vragen heb bij het feit dat die persoon zelf wel nog mag meerijden op die trein. Op het ogenblik dat zijn brevet wordt ingetrokken, is hij voor mij een gewone reiziger zoals de rest.

14.06 Minister Inge Vervotte: Er waren geen reizigers meer.

14.07 Steven Vandeput (N-VA): Ook hij wordt op dat moment reiziger. In dat geval had hij gewoon ook bij de groep kunnen blijven.

14.08 Minister Inge Vervotte: Hij heeft geen verantwoordelijkheid meer voor de reizigers, want de reizigers waren er niet.

14.09 Steven Vandeput (N-VA): Hij was geschorst als begeleider. Hij reisde echter mee als personeelslid op een trein zonder begeleider. Dat is een technische discussie, waarop we niet te diep hoeven in te gaan.

Het voorval heeft de pers gehaald door de geweldige gevolgen. Het was min zes graden en de volgende trein had een vertraging van 40 minuten. Hier had de wet van Murphy gespeeld. Mij heeft de NMBS meegedeeld dat zulke voorvallen een aantal keer per jaar plaatsvinden.

Op dat stuk van mijn vraag hebt u niet geantwoord. Er is nu het gsm-R-netwerk voor het contact tussen de treinbestuurders en andere NMBS-medewerkers. Ik weet nog steeds niet of er via dat speciale systeem contact was. Hopelijk zal er uit dat voorval, dat kennelijk niet alleenstaand is, worden geleerd.

14.10 Bert Schoofs (VB): Is het de verplichting van de treinbegeleider om met een taxi achterna te rijden? Heeft hij dat op eigen houtje gedaan? Hij wou zijn functie uitoefenen en dan verloor hij zijn brevet. Men had beter onmiddellijk iemand opgeroepen om de trein te begeleiden.

14.11 Minister Inge Vervotte: Ik zal niet speculeren. Er is een onderzoek lopende. Het enige wat ik vandaag kan bevestigen, is dat er een strikte procedure is. Men neemt een maatregel van voorzorg, wat past in onze veiligheidscultuur, die wij ten volle willen promoten, en die persoon handelt op het moment van zijn ontslag niet meer als verantwoordelijke voor de reizigers maar als personeelslid. De bijkomende informatie vragen

wij nog op. Het onderzoek zal dat uitwijzen. De richtlijnen zijn daaromtrent heel hard, maar heel duidelijk, met alle gevolgen van dien.

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

15 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de ontwikkeling van de lijnen 27A en 12 en de impact hiervan op de leefbaarheid van de omwonenden" (nr. 1499)

- mevrouw Zuhail Demir aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de geplande werken van Infrabel in Ekeren" (nr. 1613)

15 **Questions jointes de**

- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le développement des lignes 27A et 12 et son impact sur la qualité de vie des riverains" (n° 1499)

- Mme Zuhail Demir à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les travaux prévus par Infrabel à Ekeren" (n° 1613)

15.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, de planning van Infrabel voor een uitbreiding van spoorlijn 27A en een uitwijkbundel langsheen lijn 12 zijn u uiteraard bekend. Die ontwikkeling moet het mogelijk maken de capaciteit van deze lijnen te verhogen en meer efficiënte treinbewegingen toe te laten. Dat is van belang voor het goederenverkeer vanuit de Antwerpse haven.

Door het Vlaams Gewest werd een GRUP opgesteld. Het openbaar onderzoek is ondertussen afgelopen. Op vraag van het districtcollege heeft Infrabel zich bereid getoond daarover een hoorzitting te organiseren. Dat neemt niet weg dat de ongerustheid over de impact van deze ontwikkeling op de omgeving zeer groot is.

Ik heb niet de gewoonte over elke mogelijke investering die in de buurt wat protest opwekt, vragen te stellen in het Parlement. Dit verdient echter wel de aandacht. Als wij de wijk Oude Landen in Ekeren bekijken, wordt die vandaag reeds geconfronteerd met heel wat grootschalige infrastructuur: het knooppunt E19 en A12, de HSL-lijn, de bestaande lijnen 12, 27A en 16A, daarbij ook nog in de toekomst een mogelijke tweede spoortoegang en de aankoppeling van de A102. Hier zit heel veel infrastructuur op een kleine oppervlakte en dat heeft effect op de leefbaarheid van die wijk. Wij moeten daarvoor voldoende oog hebben.

Ik benadruk dat het districtcollege van Ekeren ter zake niet zomaar zegt dat dit er niet mag komen, maar een constructieve houding aanneemt en mits voldoende rekening te houden met de leefbaarheid van de omgeving, constructief wil meewerken met Infrabel aan de toekomst van deze spoorlijn.

Mevrouw de minister, ten eerste, wat is opgenomen in de investeringsplannen omtrent de ontwikkeling van de lijnen 27A en 12?

Ten tweede, wat is de huidige stand van zaken in het toch wel omvangrijke project rond de ontwikkeling van de lijnen 27A en 12?

Ten derde, in welke mate heeft Infrabel rekening gehouden met de voorgestelde verbeteringen door het districtcollege van Ekeren?

Ten vierde, welke garanties geeft Infrabel en welke maatregelen zal ze nemen om er op toe te zien dat de leefbaarheid van de omwonenden gevrijwaard zal blijven? Dat is de essentie, met name welke randvoorwaarden zal Infrabel invullen om de leefbaarheid te garanderen?

Ten vijfde, is Infrabel bereid rond de tafel te gaan zitten om in overleg eventueel bijkomende problemen ten gronde uit te klaren?

Ten zesde, welke maatregelen kunt of wilt u desgevallend nemen?

Met betrekking tot de leefbaarheid heb ik begrepen dat de essentiële vraag is om preventief geluidsoverlast tegen te gaan door over de volledige lengte van het traject geluidsschermen te installeren.

15.02 **Zuhal Demir** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister; ik heb inderdaad dezelfde vraag als de heer Van den Bergh.

Ik woon in Ekeren-Donk, in de Oude Landen. Het klopt dat er daar heel veel lawaai is van de E19 en van de bestaande spoorlijnen. De buurtbewoners zijn vooral bezorgd over bijkomend lawaai, dat waarschijnlijk wel gecreëerd zal worden bij de uitbreiding van spoorlijn 27A en spoorlijn 12.

Ik heb dezelfde vragen als de heer Van den Bergh. Mijn vragen gaan vooral over de leefbaarheid voor die buurt, als die spoorlijnen er komen.

Op de infovergadering met Infrabel op 30 september is vooral de vraag naar voren gekomen om de geluidsschermen die er nu al staan, eventueel te verlengen tot de woonwijk Oude Landen. Op die vergadering is er op die vraag niet echt een duidelijk antwoord gekomen van Infrabel.

Ik ben zelf ook eens gaan kijken waar die geluidsschermen nu staan en hoe ze verlengd moeten worden. Mij is het niet duidelijk waar die spoorlijnen exact zullen komen.

Mevrouw de minister, ik vraag me dan ook af of die geluidsschermen al dan niet verlengd worden. Is Infrabel daarmee bezig? Heeft Infrabel al een studie gemaakt over die overlast van geluid?

Een tweede vraag van de bewoners uit die buurt luidt of er een communicatieplan wordt opgezet door Infrabel, opdat de bewoners van die buurt geïnformeerd zouden worden over de werken en de timing ervan, wanneer de sporen er zullen komen, en of die geluidsschermen er ook zullen komen.

15.03 Minister **Inge Vervotte**: Mevrouw de voorzitter, het gaat over de ongelijkgrondse vertakking Oude Landen. De omvorming van het bestaand gelijkvloers vertakkingcomplex Schijn tot een ongelijkvloers vertakkingcomplex in het projectgebied Oude Landen is een eerste stap in de verhoging van de capaciteit van de goederenas L27A tussen de in- en uitrit van het vormingsstation Antwerpen-Noord tot de aansluiting met de L15 in Mortsel, die de vertakking Krijgsbaan wordt genoemd.

Voor dat project wordt momenteel binnen het investeringsprogramma van Infrabel rekening gehouden met de volgende budgettering, waarbij de cijfers tot en met 2012 definitief zijn, en de cijfers na 2012 eerder als richtinggevend dienen te worden beschouwd – omdat het volgend investeringsplan, met name het plan 2013-2025, nog goedgekeurd zal moeten worden. In elk geval is het al lopende, dus in principe zou dat niet tot problemen mogen leiden. Met enige voorzichtigheid en correctheid moet ik wel het formeel onderscheid maken tussen de budgetteringen vóór 2012 en die na 2012. Voor 2010 gaat het om 0,9 miljoen euro. Voor 2011 is het 3,4 miljoen euro. Voor 2012 is het 33,3 miljoen euro. Voor 2013 is het 33,5 miljoen euro. Voor 2014 is het 12 miljoen euro. Voor 2015 gaat het om 1 miljoen euro.

De ingebruikstelling van deze nieuwe infrastructuur wordt door Infrabel gepland in de tweede helft van 2014. Dit is in overeenstemming met de ingebruikname van de Liefkenshoekspoorverbinding midden 2014.

Dan is er de ongelijkgrondse vertakking Krijgsbaan, het ongelijkgronds maken van de huidige vertakking Krijgsbaan tussen de L27A en de L15 te Mortsel wordt geïmpacteerd door een eventuele variatie van de later geplande tweede spoorontsluiting die zou bundelen met de spoorlijn 15 Antwerpen-Berchem-Lier. Deze variatie zou samen met de andere mogelijke tracévariante in het plan-MER voor de tweede spoorontsluiting worden onderzocht.

De procedure plan-MER is in de gunningsfase van de studieopdracht. Zolang hierover van het plan-MER geen verdere duidelijkheid kan worden gegeven, wordt het programma *on hold* gehouden en wordt door Infrabel momenteel de hoogste prioriteit voorbehouden voor de ongelijkgrondse vertakking Oude Landen.

Als budgettering kan worden aangenomen voor 2010 0,0 miljoen euro, voor 2011 0,1 miljoen euro, voor 2012 10 miljoen euro, voor 2013 33 miljoen euro, voor 2014 33 miljoen euro en voor 2015 6 miljoen euro.

Wat betreft de ongelijkgrondse vertakking Oude Landen, het ontwerp van het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan werd vastgesteld door de Vlaamse regering op 18 juni 2010. Het openbaar onderzoek dat werd ingesteld met een duur van zestig kalenderdagen verstreek op 7 oktober 2010.

Het door u genoemde infomoment vond trouwens ook in dat kader plaats. Infrabel verwacht dat het

Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan definitief zal worden vastgesteld en in werking zal treden uiterlijk eind juli 2011.

De aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning zal door Infrabel worden ingediend in de loop van het eerste kwartaal van 2011.

Wat de ongelijkgrondse vertakking Krijgsbaan betreft, het verzoek van Infrabel tot ontheffing van het project MER werd door de dienst MER van de Vlaamse overheid op 15 december 2010 ingewilligd. Mocht er geen belangrijke interactie zijn met het tracé van een van de mogelijke varianten voor de later geplande spoorontsluiting, dan zou een spoedige aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning tot de mogelijkheden behoren.

De tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen L16A, de nieuwe aan te leggen spoorlijn voor de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen, zal in een later stadium worden gerealiseerd. Zij zal de sluitsteen vormen van een moderne, performante goederenspoorlijn aansluitend op de Liefkenshoekspoorverbinding en met een mogelijke verbinding naar de goederenas IJzeren Rijn.

Gezien de stand van zaken van het dossier – gunningsfase, studieplan, opdrachtplan-MER – kunnen de werken ten vroegste een aanvang nemen in 2014. Een concrete prognose kan derhalve nog niet worden vooropgesteld door Infrabel.

Infrabel zal, zoals uiteengezet op de infovergadering van 30 september, een aanvraag stedenbouwkundige vergunning indienen op basis van de in het goedgekeurde project-MER door de erkende geluidsdeskundige voorgestelde remediërende maatregelen.

Dit houdt concreet in dat aanvullend op de reeds in het kader van het werkspoor opgerichte geluidschermen, nog de volgende geluidsschermen zullen worden opgenomen in de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning. Ik citeer uit het project-MER de volgende voorgestelde milderende maatregelen: de aanleg van een geluidscherm van anderhalf meter hoog ten opzichte van de bovenkant spoor over een lengte van ongeveer 250 meter ten oosten van de spoorvertakking vanaf de reeds aangelegde schermen ter hoogte van Prinshoeveweg, de aanleg van een geluidscherm van anderhalf meter hoog ten opzichte van de bovenkant spoor over een lengte van ongeveer 30 meter ten westen van de spoorvertakking vanaf de reeds aangelegde schermen ter hoogte van Prinshoeveweg.

Op die manier wordt de overschrijding van de richtwaarden in de Poorthoflaan, deels dicht gelegen bij de Prinshoeveweg, vermeden. De aandacht wordt erop gevestigd dat er ter gelegenheid van de procedure voor de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning nog een apart openbaar onderzoek wordt ingesteld waarbij de betrokken aangelanden in de mogelijkheid gesteld worden om eventuele bezwaren nog in te brengen.

De richtwaarden waaraan de toekomstige geluidsniveaus dienden te worden getoetst, werden via de richtlijnen vastgesteld door de dienst MER van de Vlaamse overheid opgelegd aan de geluidsdeskundigen en vloeien voort uit de publieke consultatie waaraan het kennisgevingdossier voor het project MER onderworpen was. Het is dus decretaal vastgelegd dat voor het bepalen en het vaststellen van deze richtwaarden enkel de dienst MER bevoegd is. Het is deze dienst die uiteindelijk in dit kader en concreet voor dit project voor het toekomstige spoorweggeluid de toepassing oplegde van het ontwerp-KB van 1991.

Infrabel had en heeft hierop dus geen enkele impact en dient zich derhalve aan te sluiten bij de conclusies van de erkende geluidsdeskundigen die aangeduid en aangesteld worden voor de opmaak van dit MER-project. Het moet duidelijk zijn dat precies door de complexiteit en de gevoeligheid de discipline geluid niet zomaar door niet-specialisten te interpreteren valt en om die reden enkel door erkende vakkundige geluidsdeskundigen kan worden geëvalueerd zoals in de procedure is bepaald. De erkende deskundigen hadden eveneens tot taak om het deelaspect mens en het criterium leefbaarheid zo goed mogelijk te beoordelen. De voorstellen die in dat verband tot uiting werden gebracht in het project MER worden zoals daarnet reeds bevestigd meegenomen in de plannen tot aanvraag van stedenbouwkundige vergunning.

Infrabel kan zich echter niet in de plaats stellen van deze onafhankelijke deskundigen en legt zich neer bij de vakkundige beoordeling en de besluiten die door deze ploegen van deskundigen werden genomen. Het federale ten dienste van Vlaanderen.

Zoals reeds vermeld zal in het kader van de latere procedure voor de aanvraag stedenbouwkundige vergunning een apart openbaar onderzoek worden ingesteld. Bij die gelegenheid zal Infrabel niet nalaten via haar bijzondere communicatiedienst Cel Buurtbewoners opnieuw een infomoment te organiseren. Zoals beloofd op de infoavond van 30 september zal Infrabel op dat ogenblik haar project verder hebben uitgewerkt en zal er nog meer gedetailleerde toelichting aan de buurtbewoners kunnen worden verstrekt. Ook zal met betrekking tot de realisatie zelf en de werforganisatie met een eventuele impact tijdens de realisatiefase op de omliggende wijken en wegen een beter beeld kunnen worden verschaft. Het uitgangspunt blijft hierbij dat Infrabel haar werven derwijze wenst te organiseren dat de hinder voor de omliggende bewoners zoveel mogelijk beperkt blijft.

Uiteraard zal Infrabel onmiddellijk na de toewijzing aan de aannemer van een eerste en belangrijk luik werken, namelijk burgerlijke bouwkunde met onder meer de grond- en spoorbeddingswerken inclusief de bruggenbouw en opnieuw een infoavond organiseren waarop dan verder de timing en de concrete planning met uitvoeringstijden en gebeurlijke fasering van de werken zal verduidelijkt worden aan de bevolking.

Infrabel gaat ervan uit dat deze werkwijze voldoende tegemoet kan en zal komen aan de wensen van de buurtbewoners.

De fasering van het project is momenteel volop ter studie. In dit project wordt eveneens voorzien in de vernieuwing van de bestaande spoorwegbrug van de kruising spoorlijn L27AL12 ter hoogte van de Statiestraat. De studie is heel complex en de resultaten ervan zijn vandaag nog niet definitief afgerond. Grosso modo kan worden gesteld dat over de volledig lengte van de werfzone – Kloosterstraat, Driehoekstraat, Prinsenhoevenweg en Oude Landen – er quasi gelijktijdig begonnen zal worden met de werkzaamheden. In grote lijnen kan men uitgaan van de volgende richtinggevende planning: start van de werken burgerlijke bouwkunde: laatste kwartaal 2011 en eind van de werken burgerlijke bouwkunde: medio 2014; einde spoor- en uitrustingswerken: medio 2014; parallel testen en afronding homologatiedossier toelating tot in gebruik name in de tweede helft 2014.

Deze planning is indicatief, want we moeten altijd voorzichtig zijn met zulke planningen, zeker omdat we niet altijd alle elementen en parameters zelf in de hand hebben en vaak afhankelijk zijn van derden.

Met verduidelijkende plannen werd de ligging van de sporen afdoende toegelicht op de infoavond van 30 september. Infrabel gaat ervan uit dat hierover dus voldoende duidelijkheid verschaft werd. Het begrip 'leefbaarheid voor de omgeving' is door de betrokkene MER-deskundige eveneens geëvalueerd. Met betrekking tot de eventuele impact van trillingen, zowel tijdens de realisatiefase als tijdens de latere exploitatiefase van de nieuwe spoorweginfrastructuur, werden via de richtlijnen, opgesteld door de dienst MER van de Vlaamse overheid de beoordelingscriteria vastgesteld.

Uit deze beoordeling kwam naar voor dat mogelijk problemen zouden kunnen worden verwacht voor een drietal recente rijwoningen met verdieping gelegen in de Weegbreelaan. Aangezien de voortplanting van trillingen in de ondergrond een materie is die via theoretische weg niet eenvoudig te benaderen valt, is postmonitoring zoals voorzien in het MER het meest aangewezen. Daarbij valt op te merken dat de laatste jaren bij het bepalen van de opvatting van de fundering van de nieuwe spoorweginfrastructuur veel aandacht wordt besteed aan het dempen van de trilling voortkomend van het treinverkeer. Ook voor het project 'vertakking van Oude Landen' wordt een zware fundering voorzien onder de sporen die de trilling maximaal zal dempen. Er wordt dan ook verwacht dat uit deze trillingsmeting geen problemen in verband met trillingsoverlast zullen blijken voor zover de betrokken woningen, en wij nemen aan dat dit het geval is, volgens de regels van de kunst zijn gebouwd. Aangezien het hier gaat om vrij recente woningen nemen wij ook aan dat de ontwerpers bij hun studie in deze zone met de problematiek en de kennis van aanwezige trillingen in deze omgeving rekening hebben gehouden. Met deze aannames is Infrabel van oordeel dat ook hier geen sprake van is van voorspelbare schade.

Het ontwerp van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan werd vastgesteld door de Vlaamse regering op 18 juni 2010 en het openbaar onderzoek dat ingesteld werd met een duur van 60 kalenderdagen is verstreken op 7 oktober 2010. Het infomoment van 30 september heeft plaatsgevonden in het raam van dit openbaar onderzoek.

Infrabel verwacht dat het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan definitief vastgesteld zal worden en in werking zal treden uiterlijk eind juli 2011. De aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning, bouwaanvraagprocedure, zal in overeenstemming hiermee door Infrabel worden ingediend in de loop van het eerste kwartaal 2011.

De wijze waarop de buurtbewoners in de procedure van de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning zullen betrokken worden, heb ik reeds verduidelijkt.

Infrabel is reeds geruime tijd in nauw overleg getreden met de diensten van de stad Antwerpen om een zo goed mogelijke oplossing voor haar diensten uit te werken en over het project van de stad voor de aanleg van een speelbos en het sportpark Oude Landen.

In dit overleg is de bereidheid van Infrabel reeds geuit om in samenwerking met de andere betrokken partijen die naast Infrabel ook een belangrijke maatschappelijke verantwoordelijkheid dragen de twee bestaande, voor publiek niet toegestane sluikspoorovergangen, te vervangen door een veilige ongelijkgrondse spoorkruising, brug of tunnel.

Hierbij moet wel duidelijk worden gesteld dat Infrabel van de andere partijen, de stad en de provincie, evenzeer een grote bereidwilligheid tot het vinden van een oplossing verwacht.

Concreet wordt derhalve door Infrabel gerekend op minstens een evenredige, structurele, financiële tegemoetkoming van alle betrokken partijen.

De deskundigen en Infrabel hebben de beste kennis om dergelijke dossiers te beoordelen. Mijn kabinet heeft Infrabel en de vertegenwoordigers van de stad al rond de tafel gebracht tijdens de zomerperiode.

Ik zal dit dossier ook blijven opvolgen, maar ik kan mij uiteraard niet in de plaats van onafhankelijke deskundigen en anderen stellen.

Ik heb zelf ook nog contact met de mensen uit Ekeren gehad. Ik heb begrip voor de bezorgdheid van de mensen uit de betrokken buurten. Ik zal daarom nogmaals een brief aan Infrabel richten met de vraag om blijvend de nodige aandacht te schenken aan de vragen van de Ekerse bevolking.

Uiteraard is het telkens ons standpunt in dossiers om een zo maximaal mogelijk maatschappelijk draagvlak te creëren. Dat is een essentiële voorwaarde om infrastructuurwerken tot een goed einde te brengen.

15.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor het uitgebreid en volledig antwoord.

Het gaat hier om veel meer dan een puur lokaal probleem. Het gaat over de aanpak van grote infrastructuurwerken en hoe de buurt hierbij kan worden betrokken.

Ik stel vast dat ook Infrabel en de buurtbewoners worden geconfronteerd met de dubbele procedure die er loopt, met een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan waarmee Infrabel niets te maken heeft en daarover eigenlijk geen verantwoording aan de buurt moet afleggen, maar de buurt verwacht dat uiteraard wel.

Daar zit een zeker spanningsveld waarrond het Vlaams Parlement al heeft gewerkt. Er zijn twee inspraakmomenten: het GRUP en de bouwaanvraag. Ik denk dat men daar toch tot een synthese moet komen.

Ik noteer ook de bereidheid van Infrabel om tijdens de procedure van de bouwaanvraag te luisteren naar de bekommernissen van de Ekerse bevolking. Ik hoop dan ook dat men niet zomaar vasthoudt aan het standpunt van de deskundigen omdat het heilig is.

Ik denk dat men op dat moment ook rekening moet houden met elementen zoals het draagvlak en bekommernissen die bij de bevolking leven. Ik denk dat er in de buurt enig scepticisme is dat de mogelijke geluidsoverlast zal worden opgelost met een gedeeltelijke verlenging van de geluidsschermen die er vandaag zijn. Wij zullen moeten zien of dat zal volstaan.

Ik noteer dat u de bekommernissen kent, dat u ze verder zult opvolgen en bij Infrabel zult aandringen om ze effectief mee in rekening te brengen.

15.05 Zuhail Demir (N-VA): Mevrouw de minister, het verheugt mij te horen dat u bij Infrabel zult aandringen op de communicatie. Die spoorlijnen komen er. *It's all about communication*. De buurt moet betrokken

worden bij de inplanting van die spoorlijnen. Ik vind bijna elke avond brieven van buurtbewoners in de brievenbus, om te melden dat zij bijzonder weinig worden geïnformeerd. Ik zou het op prijs stellen mocht Infrabel de beloofde 3D-voorstelling binnenkort uitvoeren voor de buurtbewoners. Het is de grootste bekommernis van de mensen die daar wonen. Ik woon daar ook. Infrabel heeft een communicatie- en informatieplicht tegenover de buurtbewoners.

15.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, ik denk dat de bewoners niet weten welke inspanningen er al zijn gebeurd. In die zin is die communicatie inderdaad essentieel.

De **voorzitter**: Collega's, de heer Frédéric heeft terecht opgemerkt dat deze vraag 20 minuten spreektijd in beslag nam.

Deze vraag ging inderdaad over grote werken die over meerdere jaren zijn gespreid, waaraan uiteraard de nodige aandacht moet worden besteed omdat het ook gaat over de levenskwaliteit van vele mensen en aldus veel aangelanden aanbelangt. Toch mogen wij er geen gewoonte van maken om de spreektijd in die mate te overschrijden.

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

16 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de communicatie aan de treinreizigers in de stations" (nr. 1501)

16 Question de M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la communication aux usagers des chemins de fer dans les gares" (n° 1501)

De **voorzitter**: Mijnheer Vandeput, u mag wat van de verloren tijd inhalen en u aan de communicatie met de treinreizigers in de stations wijden. Zij moet, om goed te zijn, immers niet altijd zo lang duren.

16.01 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, ik wil ter aanvulling even een opmerking bij de vorige vraag maken. Het ging natuurlijk wel over het centrum van de wereld.

Mevrouw de minister, ik heb nu een vraag die meer algemeen onze treinreizigers aanbelangt. Ze handelt meer bepaald over de communicatie met de treinreizigers in de stations.

Mijn vraag was behoorlijk actueel toen ik ze opstelde. Ze is immers opgesteld ten tijde van de gevolgen die het treinverkeer door het winterweer ondervond. Ze is en blijft echter nog steeds actueel.

Defecte locomotieven, problemen aan bovenleidingen en dies meer zijn redenen om in het station vertragingen aan te kondigen. Ook afschaffingen van treinen vallen meermaals voor, ook nog vandaag.

Mevrouw de minister, zonder op de oorzaken van de genoemde problemen in te gaan – dat zullen wij wel in andere vragen doen –, zou ik even willen ingaan op de reiziger die zodoende in het station staat. Het station is dan al van iedereen. Dankzij allerhande campagnes voelt de reiziger er zich gezellig. Niettemin blijft hij verstoken van voldoende informatie over wat er precies aan de hand is.

Daarom heb ik een aantal vragen over de communicatie in de stations.

Ten eerste, op basis van welke informatie gebeurt de communicatie in de stations? Wie is eigenaar van de informatie die wordt meegedeeld? Hoe wordt de informatie aangeleverd? Welke protocollen bestaan er voor het verstrekken van de informatie, die uiteindelijk moet dienen om aan de reizigers te worden gecommuniceerd?

Wanneer de informatie er uiteindelijk is, wie is dan verantwoordelijk voor het omroepen van de informatie in de stations?

Hoe zit het met informatie of communicatie op stopplaatsen, dus niet in stations maar op kleinere stopplaatsen?

Bij een eerdere vraag ter zake, hebt u mij geantwoord dat gebeurlijk bij grote problemen, zoals het slechte

weer, informatiestands en kiosken in stations dubbel worden bemand, teneinde er zeker van te zijn dat de reizigers van alles en van alle mogelijkheden goed op de hoogte zijn.

Ik kom nu specifiek terug op het winterverhaal, waarover mijn vroegere vraag ging.

Zijn er in voorkomend geval ook extra inspanningen in kleine stations en dito stopplaatsen?

Tot slot, is er over de mate waarin de informatie wordt verstrekt en de manier waarop zij bij de ontvanger binnenkomt, zijnde de reiziger die naar informatie zoekt, bij de diverse onderdelen van de NMBS-Groep een permanente evaluatie?

16.02 Minister **Inge Vervotte**: Mevrouw de voorzitter, Infrabel is verantwoordelijk voor de auditieve en visuele informatie in de stations en stopplaatsen. De informatie wordt aangeleverd door de seinhuizen van Infrabel, die het treinverkeer regelen.

De informatie die in de stations wordt verstrekt, is het resultaat van een hele infoketting. Alle informatie komt via het trein- en het stationspersoneel en zelfs via buitenstaanders die een incident melden altijd centraal bij Traffic Control terecht. Voornoemde dienst, die een globaal overzicht op het treinverkeer heeft, zorgt voor de verdeling van de informatie naar de seinposten en de spoorwegoperatoren.

Hiervoor worden heel veel kanalen gebruikt: telefonisch via de lijnregelaar naar de betrokken seinhuizen, input in meerdere informaticatoepassingen met heel brede consultatiemogelijkheden, phonemails en infomails, om maar een paar voorbeelden te noemen.

In de stations wordt de reiziger ingelicht via de omroepinstallatie en, indien aanwezig, de schermen. De reiziger kan ook informatie krijgen via andere kanalen – loket, infokiosk, in de treinen, enzovoort – die eigendom zijn van de spoorwegoperator.

Om informatie te verstrekken aan de reizigers in de stations beschikt Infrabel over drie belangrijke kanalen. Ten eerste, de omroepers in de seinhuizen zijn medewerkers die verantwoordelijk zijn voor de auditieve informatie aan de reizigers. Zij maken daarvoor gebruik van een handboek met alle mogelijke aankondigingen. Dit handboek werd begin 2010 volledig aangepast.

Daarnaast krijgen de speakers permanente opleidingen inzake de huidige richtlijnen, de beschikbare werkinstrumenten en de wijzigingen in de aankondigingen.

Ten tweede, Infrabel maakt gebruik van meerdere types schermen: grote overzichtsschermen in de centrale hal, lijstmonitoren met treinen bij vertrek, aankondigingsschermen op het perron en aan de voet van het perron, enzovoort.

In sommige stations hangen ook crisismonitoren die de reizigers informeren over incidenten op het spoor. Deze monitoren worden aangestuurd door bedienden Infopubliek die bij Traffic Control zitten.

Ten derde, er wordt een onderscheid gemaakt tussen de gele affiches, die de dienstregeling weergeven, en de affiches werfinfo, waarop de reizigers de geplande of lopende werken en de daaraan verbonden aanpassingen aan dienstregelingen op zijn lijn kan terugvinden.

De specifieke richtlijnen van Infrabel met betrekking tot informatieverstrekking luiden als volgt. Vertragingen vanaf vijf minuten moeten mondeling worden omgeroepen, ten laatste op de voorziene vertrektijd van de trein. De oorzaak moet altijd worden gemeld vanaf het moment dat zij gekend is, op voorwaarde dat ze specifiek is.

In principe moet een klant in het station op de voorziene vertrektijd van de trein over de nodige informatie kunnen beschikken. De algemene principes en normen die gelden om deze aankondiging te doen, zijn opgenomen in het handboek van de speakers.

Vertragingen vanaf vijf minuten worden eveneens aangeduid op de overzichtsschermen en op de aankondigingsschermen op de perrons. Enkel in de stations die uitgerust zijn met nieuwe schermen kunnen vertragingen vanaf vijf minuten op de perrons worden weergegeven.

Wat die schermen betreft, is het niet zo eenvoudig, omdat wij merken dat wij, indien er niet voldoende bewaking en mensen aanwezig zijn, worden geconfronteerd met vandalisme en diefstal. Dat is ook de reden waarom er in bepaalde stations schermen zijn en in andere niet.

Ik heb niet gezegd dat in de grote stations permanent het personeel van de informatiestands en kiosken wordt verdubbeld. Ik heb dat vermeld in het kader van het antwoord op uw vragen in verband met het winterplan van de NMBS-Groep wanneer er veel vertragingen kunnen zijn en heel wat treinen kunnen worden afgeschaft.

Een project voor de verbetering van de kwaliteit van de informatie in de onbemande stopplaatsen wordt momenteel onderzocht door Infrabel.

De informatieverstrekking wordt sinds begin 2010 gecontroleerd door een privéfirma. Zij inspecteert de installaties die betrokken zijn bij het verspreiden van de informatie, en dit via *mystery shopping*. Alle stations en onbewaakte stopplaatsen worden meerdere keren gecontroleerd.

Daarenboven worden er steeds proefsgewijs onaangekondigde interne controles uitgevoerd.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 1505 van mevrouw Musin is omgezet in een schriftelijke vraag.

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

17 Vraag van de heer Bert Maertens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het drugsgebruik in de toiletten van NMBS-stations" (nr. 1507)

17 Question de M. Bert Maertens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la consommation de drogues dans les toilettes des gares de la SNCB" (n° 1507)

17.01 Bert Maertens (N-VA): Mevrouw de minister, mijn vraag gaat over een interessant experiment in het station in Kortrijk. Enkele maanden geleden werden blauwe blacklights geïnstalleerd. Ik weet niet of dat te maken heeft met uw collega Van Quickenborne: ik denk dat de huidige burgemeester liever oranje had gezien.

Enkele maanden geleden werden die blacklights in de toiletten van het station van Kortrijk geïnstalleerd om druggebruikers uit het station te weren. Het blauwe licht zorgt er namelijk voor dat druggebruikers moeilijk hun aders vinden om drugs in te spuiten. Na een testperiode in de mannentoiletten kreeg het initiatief een positieve evaluatie en in september werden daarom ook in de vrouwentoiletten blacklights geïnstalleerd.

Ten eerste. Hoe wordt het experiment in Kortrijk geëvalueerd? Blijven de blacklights een gunstig effect hebben op het aantal gevonden drugnaalden en bijgevolg drugfeiten in het station?

Ten tweede. Is men van plan om in de toekomst ook in de toiletten van andere stations blacklights te installeren om zo druggebruikers te weren? Zo ja, in welke stations en wanneer?

Ten derde. In welke stations zijn de toiletten vrij toegankelijk voor het publiek? Dat is natuurlijk een belangrijk gegeven in dit debat. Op welke basis wordt de beslissing om een toilet wel of niet vrij toegankelijk te stellen, genomen? Indien de toiletten niet vrij toegankelijk zijn, welke regeling geldt dan, bijvoorbeeld een concessiehouder die het toilet uitbaat of de mogelijkheid om een sleutel te vragen aan het loket?

Ten vierde. Welk beleid voert de NMBS-Groep inzake preventie van druggebruik in stations en stationsbuurten? Welke initiatieven nam de NMBS-Groep daartoe recent? Welke acties plant men daarvoor in de nabije toekomst?

Tot slot. In welke mate werkt de NMBS-Groep daarvoor samen met de lokale besturen, de politiediensten en preventieorganisaties en hoe evalueert de NMBS-Groep die samenwerking?

17.02 Minister **Inge Vervotte**: Mevrouw de voorzitter, collega's, de evaluatie gebeurt op basis van de bevindingen van het betrokken schoonmaakpersoneel. Daaruit blijkt dat sinds de installatie van blauwe blacklights minder drugnaalden worden gevonden. Hieruit kan men concluderen dat het druggebruik in stationstoiletten afneemt. Er zijn nog geen plannen om in de toekomst ook in toiletten van andere stations blacklights te installeren, maar dat kan bekeken worden. Indien een toilet commercieel interessant is voor exploitatie door een concessionaris, wordt dit steeds aangeboden aan een concessionaris. Indien de toiletten commercieel niet interessant zijn, is het de taak van de beheerder van het station om het beheer van de toiletten te organiseren. Toezicht, onderhoud en reiniging gebeuren vervolgens door de beheerder. In principe houdt de NMBS-Holding alle toiletten open in de stations die zij beheert. Indien er problemen ontstaan met vandalisme kan het beheer van de toiletten ook anders georganiseerd worden.

Sinds maart 2009 is de NMBS-Holding gestart met het afsluiten van samenwerkingsverbanden rond veiligheid van stations en stationsomgevingen. De partners die in alle gevallen dit samenwerkingsverband ondertekenen zijn de burgemeester, de korpschef van de lokale politie, de directeur coördinatie van de federale politie, de procureur des Konings en de dienstchef van de spoorwegpolitie. Naargelang de specifieke situatie of de problematiek kunnen ook andere partners het samenwerkingsverband ondertekenen, bijvoorbeeld de directeurs van psychiatrie, gevangenis, scholen of andere openbare vervoersmaatschappijen.

In een volgende fase wordt een objectieve analyse, eventueel aangevuld met een subjectieve analyse, uitgevoerd. Op basis van de uitkomst van de analyse wordt voor elk station een op maat gemaakt actieplan uitgevoerd. Indien uit de analyse blijkt dat er aan het station een drugsgelateerde problematiek bestaat dan zal daar met alle partners aan worden gewerkt. In dit kader kunnen ook andere partners worden uitgenodigd om deel te nemen aan de samenwerking. Een concreet voorbeeld hiervan is de samenwerking met PISAD, het Provinciaal Interbestuurlijk Samenwerkingsverband voor de Aanpak van Druggebruik in Oost-Vlaanderen.

Op dit moment heeft de NMBS-Holding 47 samenwerkingsverbanden afgesloten met 46 politiezones, 68 steden en gemeenten en 19 gerechtelijke arrondissementen. In de loop van de komende maanden zullen nog een aantal andere samenwerkingsverbanden worden getekend. Deze worden minstens één keer per jaar geëvalueerd en bijgestuurd op een vergadering met de ondertekenende partners of op een zonale veiligheidsraad. Bovendien wordt de analyse regelmatig herhaald.

17.03 **Bert Maertens** (N-VA): Men kan inderdaad bekijken of dit experiment in andere stations kan worden herhaald. Dat is een interessante en goedkope piste.

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

18 **Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la ligne Bruxelles-Mons et la desserte de la gare de Tubize" (n° 1516)**

18 **Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de lijn Brussel-Bergen en het aantal treinen die in het station Tubeke stoppen" (nr. 1516)**

18.01 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je me permets de revenir sur le temps consacré à ces questions tout en estimant beaucoup votre bonne volonté à nous répondre longuement. Cependant, la longueur des réponses, et parfois des questions, contraint la commission à en reporter un certain nombre. Celle que je vous pose maintenant a été déposée le mardi 7 décembre. Aussi, je profite de l'occasion qui m'est donnée pour signaler le dysfonctionnement de cette commission à cet égard.

Le vendredi 3 décembre, un éboulement a eu lieu sur la voie non loin de Lembeek, ce qui a provoqué un arrêt sur la ligne Bruxelles-Mons et des conséquences généralisées sur le réseau wallon en particulier. D'après certains, la pagaille de ce vendredi est en partie due à la centralisation du commandement. Selon un témoignage qui m'est parvenu, le train de 7 h 00 à Tubize, en retard, parti derrière l'omnibus qui a déraillé, a attendu 2 h qu'une locomotive venant de Mons vienne le ramener à Tubize.

Les bus étant insuffisants, une partie des passagers a dû rejoindre Braine-le-Comte en train, puis prendre un autre train jusque Soignies, puis de là aller en bus jusqu'à Enghien pour enfin prendre un train vers Hal. Ce

que les passagers ont dû subir ce jour-là est plutôt hallucinant! Avez-vous dressé le bilan de la gestion de ce nouvel accident? Comment justifiez-vous la pagaille décrite ci-dessus? Ne pensez-vous pas que, pour éviter de bloquer la Wallonie de Tournai à Liège via Bruxelles, une troisième voie fonctionnelle de Mons à Hal doit être prévue au plus tôt!

Par ailleurs, les usagers de la gare de Tubize me font part de leurs difficultés, parce qu'ils doivent souvent prendre le train à Hal ou Braine-le-Comte, étant donné la plus grande fréquence que l'on y rencontre. Or, la demande est présente également à Tubize et d'importants projets immobiliers à Clabecq pourraient amener une population supplémentaire. Ne pensez-vous pas qu'il conviendrait de traiter la gare de Tubize au même niveau que la gare de Hal? Des améliorations sont-elles prévues sur la desserte en lien avec les grands projets immobiliers à Clabecq? Enfin, pourrait-on envisager de prolonger les heures de pointe en gare de Tubize? De cette façon, la gare de Tubize deviendra plus efficace pour un certain nombre de voyageurs, dont les lieux de travail sont assez dispersés.

18.02 Inge Vervotte, ministre: Le conducteur du train P partant de Tubize à 7 h 00 à destination de Schaerbeek, arrivée prévue à 7 h 28, a déclaré son train en détresse à 8 h 11 après avoir essayé de le réparer. Dès lors, tout a été mis en œuvre pour réquisitionner une locomotive de secours. Après avoir informé les services concernés et pris les mesures de sécurité qui s'imposaient, une locomotive est partie de Braine-le-Comte à 8 h 53 et est arrivée pour remorquer le train P en détresse à 9 h 15.

La prise des mesures de sécurité en vue d'éviter des conséquences plus importantes nécessite un certain temps. À 9 h 30, l'autorisation a été donnée pour le départ du train P, qui est retourné à Braine-le-Comte et y est arrivé à 10 h 12. Quand on ne connaît pas l'ampleur exacte d'un incident, entre autres sa durée, il n'est pas évident d'organiser à très court terme un transport alternatif efficace en bus ou de dévier des trains si nécessaire.

Je ne peux me mettre à la place des responsables d'Infrabel et de la SNCB. Ils sont les mieux placés pour juger une situation pareille et pour en tirer des conclusions. Je suppose qu'ils ont fait ce qu'ils pouvaient.

Les deux voies existantes de la ligne 96 Mons-Bruxelles disposent encore d'une capacité suffisante pour la circulation actuelle des trains. La gare de Tubize est située sur la ligne 96 Mons-Bruxelles, alors que la gare de Hal est située à la fois sur la ligne 96 et sur les lignes 94 et 26. La gare de Hal dispose de ce fait de plus de possibilités physiques de desserte que celle de Tubize. Les trains venant de Tournai, Ath et Enghien ne passent pas par Tubize, mais bien par Hal.

Il est prévu dans l'étude article 13 de la convention RER une desserte de la gare de Tubize à l'horizon 2015 avec une fréquence de quatre trains par heure et par sens toute la journée. Cette étude, réalisée sous l'égide du SPF Mobilité, n'a cependant pas encore été approuvée par les ministres compétents. Cela sera pour le prochain ministre.

18.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): J'ai entendu parler de cette étude article 13. Cela me paraît tout à fait déterminant pour l'avenir de ces lignes qui desservent l'ouest du Brabant wallon et le nord du Hainaut. Je pense qu'il faudra vraiment considérer l'augmentation de la population de Tubize et la nécessité de renforcer ces lignes.

Il est dommage que nous soyons si peu avancés dans le développement de voies supplémentaires sur ce réseau-là, car elles sont nécessaires. Toutes les routes venant de cette région sont saturées. Il serait nécessaire de prévoir des investissements supplémentaires et de ne pas laisser ces régions à la merci de la congestion routière et autoroutière.

J'attire votre attention sur ce projet immobilier situé à Clabecq. Il est important de garder en état la desserte qui existait entre Clabecq et Tubize pour pouvoir réouvrir une ligne pour des passagers afin de desservir la gare de Tubize et d'accroître le potentiel de celle-ci.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

19 Questions jointes de

- M. André Frédéric à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la 'révolution du 8 décembre 2013' annoncée le 24 novembre dernier par le CEO de la SNCB" (n° 1566)

- M. André Frédéric à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les problèmes de ponctualité du rail belge et la future 'révolution du rail'" (n° 1988)
- Mme Karin Temmerman à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le nouveau concept de transport de la SNCB" (n° 1773)
- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les statistiques de ponctualité 2010 de la SNCB" (n° 2019)
- M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les statistiques de ponctualité de la SNCB pour l'année 2010" (n° 2052)
- M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les études sur la ponctualité des trains" (n° 2054)

19 Samengevoegde vragen van

- de heer André Frédéric aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de op 24 november jongstleden door de CEO van de NMBS aangekondigde 'revolutie van 8 december 2013'" (nr. 1566)
- de heer André Frédéric aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de stiptheidsproblemen en de toekomstige 'revolutie' bij het Belgische spoor" (nr. 1988)
- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het nieuwe vervoersconcept van de NMBS" (nr. 1773)
- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de stiptheidscijfers 2010 van de NMBS" (nr. 2019)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de stiptheidscijfers van de NMBS voor het jaar 2010" (nr. 2052)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de studies over de stiptheid van het treinverkeer" (nr. 2054)

19.01 André Frédéric (PS): Madame la ministre, le 11 janvier dernier, les quotidiens *De Standaard* et *Het Nieuwsblad* publiaient les chiffres issus de documents d'Infrabel. Ces chiffres révèlent pour l'année 2010 un taux de ponctualité, c'est-à-dire de trains avec un retard de moins de six minutes au terminus, en deçà de 87 %.

La presse francophone de ce jour a d'ailleurs largement parlé de cette ponctualité catastrophique.

Rappelons qu'en 2009, on relevait déjà un taux de ponctualité de 89 %, taux historiquement bas.

Après un très mauvais cru en 2009, on peut difficilement cataloguer 2010 de grand millésime! Le patron de la SNCB dit ne pas s'attendre à une amélioration avant la fin 2013. Plus précisément, il évoque la date du 8 décembre 2013, date à laquelle M. Descheemaeker promettait dans un magazine francophone le 24 novembre dernier "la révolution", je cite!

Au menu d'un long entretien promotionnel, le CEO de la SNCB parlait en effet des différentes mesures annonçant ni plus ni moins un nouveau plan de transport destiné à améliorer drastiquement le service aux voyageurs à l'horizon 2014.

Madame la ministre, pourriez-vous détailler les facteurs les plus importants ayant entraîné une ponctualité aussi catastrophique? Dans cet entretien en novembre dernier, M. Descheemaeker annonce que la SNCB et Infrabel travailleront désormais avec des experts et des spécialistes des chemins de fer helvétiques. Pourriez-vous nous informer de la teneur de cette collaboration et les objectifs poursuivis?

Parlant du nouveau plan de transport, l'administrateur délégué parle de nouveau planning strict et rigide pour améliorer les correspondances et le tissu des relations entre les trains. D'expérience, les navetteurs insatisfaits en termes de correspondance dénoncent précisément que c'est cette rigidité de la SNCB qui empêche bon nombre d'entre eux d'avoir leur correspondance et cela parfois avec une ou deux minutes de retard.

Pourriez-vous nous préciser ce qu'augure ce nouveau planning strict et rigide? Enfin, lorsque l'administrateur estime qu'il était possible d'encore augmenter de 50 % le nombre de navetteurs, ne fait-il pas preuve d'un manque criant de réalisme ou d'un optimisme quelque peu surprenant?

19.02 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, de NMBS voert jaarlijks enkele doorgaans beperkte wijzigingen in aan haar dienstregeling. In vorige commissievergaderingen

hebben wij het daarover al uitgebreid gehad. De vraag rijst echter of de NMBS niet eens een zeer grondige analyse en evaluatie van haar aanbod en haar huidige vervoerconcept zou moeten maken. Ter vergelijking, De Lijn heeft een gelijkaardige oefening gedaan, en dat heeft geresulteerd in april 2009 in de mobiliteitsvisie 2020. Dat is een blauwdruk. 2020 is natuurlijk een ver perspectief, maar misschien niet in de politiek. Die blauwdruk speelt in op de huidige situatie en op de toekomstige.

In de huidige beheersovereenkomst 2008-2012 legt de NMBS hieromtrent eigenlijk al een verplichting op aan zichzelf. Sta me toe om in dit verband artikel 10 kort te citeren: "De NMBS zal ten laatste tegen december 2011 in overleg met het Directoraat-Generaal Vervoer ter land, de FOD Mobiliteit, de regionale vervoersmaatschappijen en andere stakeholders een klantgericht en geïntegreerd vervoersconcept implementeren, inbegrepen de eventuele uitbouw van een voorstedelijke bediening rond Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi. Op een multimodale wijze moet een openbaar vervoersaanbod van deur tot deur mogelijk worden. Via marktpotentieelonderzoeken, in samenwerking met de regionale vervoersmaatschappijen, zullen missing links worden opgespoord, zodat het treinaanbod beter wordt afgestemd op de behoeften en de verwachtingen van de reizigers en de potentiële reizigers. Bij de uitwerking van de dienstregeling moet maximaal rekening worden gehouden met de overstapmogelijkheden en moeten multimodale overstapknooppunten worden uitgebouwd. De NMBS zal onderzoeken welke interstedelijke relaties een potentieel bieden voor de inleg van meer treinen, met bijzondere aandacht voor de regio's waar het aanbod beperkt is in vergelijking met de behoeften en alwaar een hoger kwaliteitsniveau van materieel wenselijk is. De resultaten van dit onderzoek zullen worden voorgelegd aan de Ministers van Mobiliteit en van Overheidsbedrijven, via de DGVL, uiterlijk 24 maanden na ondertekening van dit contract".

Ik ga ervan uit dat men intussen beschikt over de resultaten van dat onderzoek, aangezien het uiterlijk medio 2010 moest worden overgezonden.

Wat is de stand van zaken? Welke resultaten van het onderzoek zijn effectief aan u voorgelegd? Wat blijkt daaruit? Wat zijn de geraamde kostprijzen? Kan de commissie dit onderzoek ook ter beschikking krijgen? Kunnen wij het inkijken?

Heeft de NMBS die verplichte overlegmomenten al gehad? Zijn die tenminste gepland?

Hebben wij al een zicht op die missing links? Dat is immers echt cruciaal. Die missing links moeten ofwel door de NMBS ofwel door de regionale vervoersmaatschappijen worden opgelost.

Wat is de verdere timing? In een van de vorige commissievergaderingen hebt u verwezen naar een nieuw aanbod tegen 2013. Ik veronderstel dat de resultaten van dit onderzoek daarmee verband houden of er tenminste rekening mee houden.

Is het invoeren van een volledig nieuw vervoersconcept wel mogelijk in het perspectief van uw recente uitspraken dat niemand moet rekenen op extra geld? Ik dank u alvast voor uw antwoord.

19.03 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de minister, zowel de Panorama-uitzending als *De Standaard* van 11 januari 2011 geven aan dat tijdens de eerste elf maanden van 2010 slechts 86,5 % van de treinen met een vertraging van minder dan zes minuten in het eindstation is aangekomen. Het stiptheidsrapport van december moest nog worden goedgekeurd maar inmiddels is dat hyperactueel. Gezien de talrijke problemen met de sneeuw in de maand december is het stiptheidscijfer voor 2010 een record, een absoluut dieptepunt.

De NMBS Groep komt daarmee niet eens in de buurt van de stiptheiddoelstellingen die geformuleerd zijn in het beheerscontract 2008-2012, het is te zeggen 92 %. November 2010 was de slechtste maand met een stiptheidscijfer van 79,4 %. Tijdens de spitsuren was de toestand uiteraard nog erger. Voor een goed begrip is het niet slecht om even aan te halen dat we spreken over op tijd zijn als de vertraging maximaal zes minuten bedraagt. Als we die marge ook achterwege zouden laten zouden de cijfers uiteraard nog veel ernstiger zijn.

De oorzaken kennen we ondertussen. Het reizigersaantal is in tien jaar tijd met bijna de helft toegenomen. Er is jarenlang nauwelijks geïnvesteerd in infrastructuur en rollend materieel om die toename te kunnen opvangen. Daarnaast zorgt de hoge gemiddelde leeftijd van ons rollend materieel voor een groot aantal treinpannes.

In de media wordt ondertussen gecommuniceerd dat eind 2013 de stiptheid zal verbeteren omwille van het nieuwe vervoersplan. Zoals reeds aangehaald komen de nieuwe Desiro-treinen, de dubbeldekkers M6 in

dienst en worden de nieuwste locomotieven T18 geleverd. Bovendien zou dan een aantal infrastructuurwerken zijn afgerond waardoor alles een beetje beter zou moeten gaan.

Wij blijven daar toch bedenkingen bij hebben in die zin dat ook in 1998 een nieuw vervoersplan is ingevoerd dat uiteindelijk helemaal verkeerd uitpakte en grondig moest worden bijgestuurd. Bovendien is het zo dat het GEN vandaag – waar we toch veel geld in stoppen en waarvan we heel veel verwachten om een aantal structurele problemen op te lossen – zwaar achter raakt op schema. Volgens de laatste mededeling van de heer Descheemaeker zou het pas in 2020 definitief operationeel zijn.

Men kondigt nu ook aan in de pers dat er op korte termijn een vijftigtal maatregelen zullen worden genomen.

Ik kom dan bij mijn vragen. Ten eerste, het probleem zit natuurlijk altijd in het verleden. Hoe is het mogelijk dat men vooropstelt een geweldige toename te willen hebben van het aantal reizigers en men hierop niet anticipeert in de uitvoering van investeringsprogramma's en dergelijke meer? Ten tweede, welke maatregelen zullen op korte termijn worden genomen? Ten derde, sinds midden 2009 is men bezig met de voorbereiding van het nieuwe vervoersplan. Dit zal pas ingaan in 2013. Waarom moet dat zo lang duren? Is er een mogelijkheid om dat eventueel te versnellen?

Ik zal dan maar doorgaan met mijn tweede vraag. Artikel 2 van het beheerscontract van 2008-2012 bepaalt dat Infrabel een studie moet laten uitvoeren die de dubbele uitdaging analyseert van hoe tegelijkertijd een grotere stiptheid en een groei van het treinverkeer kan worden gerealiseerd. Blijkbaar heeft men op een bepaald moment vastgesteld dat een toename van het aantal reizigers niet zomaar kan. Voor de jaren tot 2012 zou deze studie moeten leiden tot maatregelen, ik citeer: "... die vooral impact hebben op een meer effectieve en efficiënte benutting van het spoornet."

Verder bepaalt artikel 2 onder meer dat deze studie moet onderzoeken waar en wanneer knelpunten kunnen worden verwacht, zoals mijn collega daarnet heeft aangehaald, hoe deze knelpunten op korte termijn kunnen worden vermeden via een betere benutting en zonder bijkomende investeringen. Een tweede punt van die studie is dat voorstellen moeten worden geformuleerd voor acties op korte termijn, namelijk optimalisatie van de benutting van de capaciteit, inventaris van maatregelen en aandachtspunten die tot een stiptere treindienst kunnen leiden. De resultaten van deze studie moesten in november 2009 beschikbaar zijn. Begin 2010 heeft de NMBS en Infrabel samen aangekondigd dat er een studie door consultant Arthur D. Little is besteld met betrekking tot de punctualiteitsproblemen. Wij weten niet of dit dezelfde studie is dan wel of het om een nieuwe studie gaat. Deze studie zou moeten leiden tot een ambitieus actieplan.

Ondertussen werden in een eerste tussentijds rapport van Arthur D. Little zeven knelpunten of problematische lijnen vastgesteld. Die punten vertegenwoordigen 41 % van de vertragingen in Brussel en 22,8 % van de gecumuleerde vertragingen op het hele net. Verder hebben de experts 38 "goede praktijken" in de buurlanden geïdentificeerd, waarvan men de haalbaarheid in België zou moeten nagaan. Ook beter onderhoud en snellere detectie van problemen worden aanbevolen. Het personeel zou ook meer discipline, waakzaamheid en proactiviteit aan de dag moeten leggen. De stiptheid zou kunnen verbeteren als de NMBS en Infrabel een gezamenlijk actieplan zouden opstellen aangaande de stiptheid en hiervoor een specifieke stiptheidsverantwoordelijke zouden aanduiden.

Ik heb volgende concrete vragen dienaangaande.

Is dit nu dezelfde studie of waren er resultaten van de studie die Infrabel moest laten uitvoeren volgens het beheerscontract 2008-2012? Door wie is die fameuze studie uitgevoerd? Wat is Arthur D. Little nu aan het bestuderen?

Hoeveel bedraagt de kostprijs van de studie van Arthur D. Little? Hoe wordt deze kostprijs verdeeld tussen de twee entiteiten die ze besteld hebben, de NMBS en Infrabel?

Welke nieuwe inzichten heeft dat tussentijds rapport van Arthur D. Little opgeleverd? Waren die conclusies niet grotendeels bekend?

Welke maatregelen zijn er binnen de NMBS-Groep genomen naar aanleiding van het eerste tussentijds rapport van Arthur D. Little.

Wanneer worden de definitieve resultaten van de studie van Arthur D. Little verwacht?

Ik zie uit naar uw antwoord, mevrouw de minister.

19.04 Minister **Inge Vervotte**: Mevrouw de voorzitter, collega's, specifiek in 2010 was er het ongeval in Buizingen en Mons en de zware winterse omstandigheden in december, met gevolgen voor de stiptheid. Algemeen gezien noodzaakt de forse groei van het aantal klanten het inleggen van meer treinen. Het treinmaterieel rijdt meer kilometers en kampt daardoor uiteraard meer met defecten. Tijdens de piek wordt al het rijwaardig materieel ingezet. Bij defecten is er geen vervangmaterieel voorhanden en dat is het probleem. Wij moeten alles inzetten, er zijn geen reserves. Het spoorwegnet zelf is ook verzadigd tijdens de piek. Een klein probleem van één trein heeft dan ook vaak grote gevolgen op meerdere treinen, zeker als de getroffen trein langs de flessenhals van de Brusselse noordzuidverbinding rijdt.

Les principaux facteurs ayant influencé négativement la ponctualité en 2010 sont l'accident de Buizingen, le 15 février; le déraillement entre Saint-Ghislain et Mons, le 9 mars; les avaries au matériel roulant, les avaries à l'infrastructure et la signalisation, les incidents sur les réseaux étrangers, – die zijn er ook veel geweest –, les vols de câbles, – die zijn er ook veel geweest – et les incidents à charge de tiers.

Die zijn veroorzaakt door derden, zoals kwaadwillige daden, zelfdoding, pogingen tot zelfdoding, ongevallen, en zo voort. Tot slot zijn er les conditions climatiques.

Op 14 december heb ik in deze commissie onder meer nog gezegd dat met name het management van de drie bedrijven meer open moet communiceren over de moeilijkheden en de keuzes die gemaakt moeten worden. Ik blijf erbij dat, als ik een overzicht maak van de vragen die ik constant en dagelijks krijg, er op een gegeven moment prioriteiten moeten worden gesteld. In deze commissie krijg ik regelmatig vragen als: indien wij dat zouden doen, dan zou er een potentieel zijn van, enzovoort. Ik kan dat allemaal begrijpen en ik ben er ook voor. Doch, we functioneren natuurlijk in een context waarin wij moeten zeggen wat de prioriteit is.

Ik denk dat wij beslist hebben, omdat het ook een maatschappelijk draagvlak heeft, dat de eerste prioriteit veiligheid is. Dat kost ook geld, dus we moeten ook weten welke kostprijs daar tegenover staat. De conclusies van de commissie-Buizingen zullen geformuleerd worden. Het gaat over miljarden euro's. Dat is een keuze, een maatschappelijke keuze die we maken.

De volgende keuze die we moeten maken is de stiptheid. Ook dat kost geld. Er zal dan nagegaan moeten worden, op basis van de investeringsprogramma's, als we alleen nog maar veiligheid en stiptheid als echte prioriteit aanduiden in de investeringen, welke ruimte er nog overblijft.

Dat maatschappelijk debat zullen we op een gegeven moment moeten voeren. Dan zullen we mogelijk voor extra geld moeten zorgen. Die keuze zal de volgende regering moeten maken. We kennen de budgettaire toestand van de federale overheid, en ik denk dat we eerder in de richting van besparingen gaan. Men kan natuurlijk wel besparen en elders investeren. Daarover wil ik geen uitspraken doen; de volgende regering zal dat beslissen.

Het gaat altijd wel over grote bedragen. Als we spreken over andere beleidsmaatregelen die een federale regering neemt, dan gaat het soms over 10 tot 20 miljoen euro. Als we spreken over investeringen in een spoorweginfrastructuur, dan gaat het al gemakkelijk tot zelfs miljarden euro's. Dat is een element waarmee we rekening moeten houden.

Van de gelegenheid wil ik even gebruik maken om het volgende te zeggen, omdat ik dit een interessant politiek debat vind. Op een gegeven moment zullen we moeten bekijken wie de kosten en de baten heeft, en wie er meebetaalt. Op een bepaald moment zullen we dus moeten vastleggen welk minimumpakket wij op federaal vlak willen uitvoeren. Aan bepaalde projecten kan dan bijvoorbeeld heel veel belang gehecht worden vanuit een bepaalde regio, een gewest of een lokale gemeenschap, bijvoorbeeld als het gaat over bedrijfsnetten naar bepaalde regio's of gebieden.

Volgens mij zou er in de toekomst meer over gediscussieerd moeten kunnen worden om samenwerkingsakkoorden tot stand te kunnen brengen. Als het voor bepaalde investeringen wenselijk is om ze een push te geven, om ze sneller te laten gebeuren, dan zouden er ook andere, en meerdere, financiers moeten zijn.

Als we dat allemaal federaal moeten behandelen, dan rijzen vragen over de haalbaarheid en realiteitszin.

Ik vraag mij af waarom niet eerder is aangekondigd dat de reizigersgroei in conflict zou komen met de beperkingen inzake infrastructuur en materieel. In 2008 was dat bij de afsluiting van de beheersovereenkomst mijn grootste prioriteit. De kwantiteit was enorm toegenomen maar de kwaliteit kwam alsmear meer in het gedrang. De eerlijkheid gebiedt mij te zeggen dat de drie CEO's, op het moment dat ik minister werd, mij gezegd hebben dat zij investeringen nodig hadden omdat zij het anders niet zouden halen. Wij hebben met de regering geld gezocht, gevonden en geïnvesteerd.

Dat zijn de uitdagingen van de toekomst. De forse toename van het aantal reizigers is begonnen begin van de jaren 2000. Ook voor het ontstaan van Infrabel startte de toenmalige NMBS reeds met een studie van de grote infrastructuurwerken die nu aan de gang zijn.

Het huidige systeem heeft op een aantal vlakken inderdaad zijn limieten bereikt, onder meer met de verzadiging van de Brusselse noord-zuidverbinding. Door de inzet van nieuw dubbeldek materieel was het mogelijk om nieuwe reizigers op te vangen. Wellicht was ook verkeerd ingeschat hoeveel extra reizigers in dit materieel konden worden opgevangen. 'Wij zijn slachtoffer van ons eigen succes', zegt men, maar tegelijk wil men de reiziger het signaal blijven geven dat hij welkom is. Er is geen systeem van wachtlijsten zoals in de zorgsector. Wij kunnen niet zeggen dat de trein vol zit en dat wensen wij ook niet.

Tijdens vorige vragensessies in deze commissie van oktober, november en december 2010 ben ik al diepgaand ingegaan op de problematiek van de stiptheid, op de mogelijke oplossing evenals op de studie van Arthur D. Little. Op 14 december 2010 hebben wij hierover vrij lang gediscussieerd. Het is niet nodig om hierop terug te komen.

Deze studie is grotendeels afgerond en wordt op korte termijn gepresenteerd aan de directiecomités en de raden van bestuur van deze bedrijven. Als de directiecomités daar beslissingen over zullen nemen, wat naar ik verneem in de komende dagen en weken zal gebeuren, zullen we daar uiteraard ook over communiceren. Mevrouw de voorzitter, het moet eens bekeken worden of het dan niet zinvol en nuttig is om dan een hoorzitting met de CEO's te organiseren. Dat is uiteraard de verantwoordelijkheid van de werkzaamheden van deze commissie.

De specifieke bedragen die voor dergelijke studies van een externe consultant worden gespendeerd zijn vertrouwelijk en kunnen ook niet worden bekendgemaakt omdat deze inlichtingen zouden kunnen verschaffen aan kandidaten bij toekenning van toekomstige opdrachten. Het rapport van Arthur D. Little brengt een aantal bijkomende ideeën naar voren geïnspireerd door benchmarking in het buitenland. Het gaat onder meer om een aangepaste visie op het toekomstig transportplan en een andere manier van opvolging van het onderhoud van het rollend materieel en de infrastructuur en een bijsturing van de samenwerking tussen de bedrijven van de NMBS-Groep.

Ik wil er wel aan toevoegen dat ik regelmatig hoor dat men vraagt waarom wij een beroep doen op consultants. Ik ben de eerste om te zeggen dat we daar voorzichtig mee moeten zijn en dat we daarin niet mogen overdrijven. Tegelijkertijd is het wel zo dat er vaak een beroep wordt gedaan op een consultant omdat men de zaken wil objectiveren. Vaak is het dan als bepaalde voorstellen worden gedaan dat men zegt dat iemand de schuld bij iemand anders wil leggen of de bal aan iemand anders wil doorspelen. Wij hebben gepoogd om te zeggen dat we dat allemaal willen overstijgen en dat we een objectieve externe consultant willen die de zaken objectieveert, wat niet wegneemt dat wij luisteren naar ons personeel. Vaak wordt dan immers gezegd dat men de kennis niet meer in huis heeft en dat men die kennis buitenshuis moet gaan zoeken. Dat is dus niet het geval. Wij luisteren naar ons personeel en wij proberen daar ook rekening mee te houden. Wij weten dat er een aantal zaken zijn waarbij men zegt dat men het op een bepaalde manier zou aanpakken. We hebben ook afspraken gemaakt met de CEO's. Soms lijken er een aantal evidenties te zijn voor het personeel. Mensen zeggen dat ze daar zitten en vragen waarom ze naar de dispatching moeten bellen als ze dat zo onder elkaar kunnen regelen. Dat zijn terechte bekommernissen die mensen aanleveren.

Wij zeggen daar dat men ook een antwoord moet geven waarom bepaalde zaken niet kunnen. Dat heeft dan ook te maken met onder andere bijvoorbeeld Infrabel, dat een duidelijke opdracht heeft, dat volgens bepaalde richtlijnen moet werken en dat ook steeds haar onafhankelijke rol goed moet bewaken en daarin een aantal heel strikte richtlijnen heeft.

Ik wil toch wel benadrukken dat ook de ideeën die leven bij het personeel au sérieux worden genomen, maar dat de realiteit van het terrein niet altijd dezelfde is als een aantal richtlijnen die wij moeten uitvaardigen voor bijvoorbeeld veiligheidsmaatregelen of andere reglementen waaraan wij onderhevig zijn.

Een aantal elementen van dit rapport was wel reeds gekend. Die zijn ook opgenomen in de actieplannen van Infrabel en de NMBS. De bedoeling is om die dan ook te gaan integreren.

Met betrekking tot het nieuwe vervoersconcept, want ook hier hoor ik dat er heel wat misverstanden zijn, wij hebben vastgesteld dat er problemen zijn tussen kwantiteit en kwaliteit, wij hebben ingegrepen op onder andere het rollend materieel, nieuwe rytuigen die binnenkomen, bijkomende capaciteit door de M6, de dubbeldekkers. Tegelijkertijd hebben wij vastgesteld dat op een bepaalde manier de vervoersstromen er waren, dat dit opgebouwd is vanuit een bepaalde analyse, met de eigenlijke prognoses die men had van een normale constante groei van het aantal reizigers. Dat is dus niet gebeurd. Op een bepaald moment heeft men een grotere groei van het aantal reizigers gekend en heeft men vastgesteld dat er toch wel een aantal limieten zijn bereikt. Toen heeft men gezegd, als men echt ten gronde en structureel de problemen wil oplossen, dat men dan niet kan blijven remediëren door nog wat hier en daar iets te doen. Men gaat heel het vervoersconcept herbedenken.

Dat doet men ook niet in één of twee maanden. Dat is een serieus werk. Daarom zegt men ook dat, gelet op de uitdagingen waar wij voor staan met de TBL1+ en de veiligheidsmaatregelen, gelet op het feit dat men gaat werken met een nieuw rytuigenpark, de beste timing om dat in te zetten en uit te voeren 2013 is. Dat wil dus niet zeggen dat er voor 2013 niets zou gebeuren. Het is iets te cynisch dat wordt gecommuniceerd, laat staan door een aantal journalisten gesuggereerd, dat men niets zou doen voor 2020, wat totaal incorrect is.

Het huidige vervoersplan dateert van 1998. Intussen vervoert de NMBS 50 % meer reizigers. Om aan deze vraag te voldoen, heeft de NMBS in de loop van de jaren haar dagelijks treinaanbod verhoogd met ongeveer 15 % op weekdagen en werd het gebruik van het dubbeldek materiaal uitgebreid.

Dit vervoersplan zal grondig moeten worden herzien om een kwalitatief aanbod te garanderen, met het oog op de verhoging van het aantal reizigers. Daarom heb ik in artikel 10 van het beheerscontract gevraagd dat de NMBS een nieuw, geïntegreerd en klantgericht vervoersconcept bestudeert en implementeert.

Via marktpotentiële onderzoeken in samenwerking met de regionale vervoersmaatschappijen zullen de missing links worden geïdentificeerd zodat het treinaanbod beter kan worden afgestemd, ook op de verwachtingen van de reizigers. Wij proberen wel te leren uit het verleden wat dat betreft.

Bij de uitwerking van de dienstregeling moet maximaal rekening worden gehouden met de multimodale overstapmogelijkheden, want onze visie is dat we deel uitmaken van een ketting van mobiliteit en van mobiliteitsantwoorden.

Dat zal in het Parlement in de toekomst tot heel veel discussie leiden. Wij zullen moeten bepalen welke elementen moeten worden opgenomen door andere openbare vervoersmaatschappijen. Waar speelt de trein een rol? Daarom hechten wij ook zoveel belang aan het een-ticket-systeem, zodat we de mensen meer en meer stimuleren.

Wij moeten de mensen ook zeggen dat het idee om met de trein van thuis tot op de werkplaats te geraken spijtig genoeg achterhaald is, op basis van de mogelijkheden die wij hebben. Wij weten dat mensen dat niet leuk vinden, zij wensen liever één vervoersmiddel te gebruiken, maar dat zal in de toekomst dus niet meer gaan. Wij moeten dus heel wat modellen herdenken waarvan mensen zullen moeten gebruikmaken om bijvoorbeeld ergens in Brussel te geraken met de trein en vervolgens met de metro, de bus, of lightrail naar voorstadsnetten.

Enkel een volledige herziening kan met al die parameters rekening houden. Een transportplan opmaken, vraagt effectief veel tijd en een nauwe samenwerking tussen de verschillende betrokken partijen, de spoorwegoperators en de infrastructuurbeheerder. De eerste zijn verantwoordelijk voor de inzet van het rollend materieel, maar ook voor het personeel. De tweede is verantwoordelijk voor het bepalen van de infrastructuur die gebruikt zal kunnen worden.

Samen worden er normen bepaald voor de dienstregelingen en de beurtregelingen, zowel van het materieel als van het personeel. Die normen hebben betrekking op rittijden, het type van rollend materieel, de

keertijden, overstaptijden, stoptijden, enzovoort en zijn een noodzakelijke basis om een robuust en stabiel transportplan te ontwikkelen.

Eens de basis er ligt, kunnen de reguliere reizigerstreinrelaties die de verschillende steden en dorpen naast elkaar verbinden, ontworpen worden, op basis van de vraag naar verplaatsingen die via specifieke marktstudies gedetecteerd werden. Daarbij moet er ook een doorgedreven analyse gebeuren van de lokale spoorbezetting die ermee gepaard gaat en van de inzet van het materieel en het personeel. De aansluitingen moeten op de best mogelijke manier kunnen verlopen.

Bovenop de reguliere relaties komen dan ook nog eens de piekurentreinen en de goederentreinen. Het is de samenhang van al die verschillende elementen die ervoor zal zorgen dat het transportplan succesvol zal zijn of niet. Aangezien een volledig nieuw transportplan een ingrijpende wijziging is, zowel voor de reizigers als voor de medewerkers van de spoorwegoperators en de infrastructuurbeheerders, moet erover heel gedetailleerd en lang op voorhand worden gecommuniceerd. Dat zijn ingrijpende veranderingen, die niet zomaar zonder slag of stoot zullen gebeuren.

Alle informaticasystemen moeten trouwens aangepast worden. Dat mag ook niet onderschat worden. Men moet op voorhand daarvoor echt de tijd nemen, zodat alle nodige informatie correct voorhanden is op alle plaatsen van het net. Om te voldoen aan artikel 10 van haar beheerscontract met de Staat heeft de NMBS eerst en vooral een strategische visie op lange termijn willen ontwikkelen die voornamelijk op de vraag gebaseerd is. Dat zal de NMBS in staat stellen om tijdig de middelen te kwantificeren die op het vlak van materieel en personeel nodig zullen zijn om aan die vraag tegemoet te komen.

Op die manier is het ook mogelijk om de toekomstige behoefte inzake lijn- en stationscapaciteit te bepalen. Een grondige studie van de infrastructuurcapaciteit is nodig. Treinen die vandaag nog rijden, en waarop te weinig volk zit, zullen worden herbekeken. Ook dat zal een maatschappelijk debat vergen, want ik weet dat iets afschaffen niet populair is.

De NMBS heeft beslist om vanaf 2009 te werken aan een transportplan "Horizon 2020" en zal dat uitwerken in verschillende fases, waarvan december 2013 de eerste stap zal zijn. In 2013 zal namelijk een deel van de nieuwe infrastructuur beschikbaar zijn, met name de Diabolo, en dan zal er ook meer nieuw rollend materieel rijden, zodat er dan meer uniformiteit is in de reeksen van rijtuigen.

In die context, en in overleg met Infrabel, heeft de NMBS aan mij voorgesteld om de invoeringsdatum van een nieuw vervoersplan uit te stellen van december 2011 tot december 2013. Dat vervoersplan moet in de eerste plaats toegespitst zijn op de kwaliteit van het aanbod en op de stiptheid. Het is daarop georiënteerd, dus niet op uitbreiding, maar dat debat kan nog plaatsvinden.

Die strategische visie is voorgelegd aan en goedgekeurd door de raad van bestuur van de NMBS. Het vervoersconcept werd ook al voorgesteld aan de regionale vervoersmaatschappijen.

De NMBS zal de mogelijkheid bestuderen om het aanbod eventueel uit te breiden, namelijk met intercityverbindingen, ontbrekende schakels en bedieningen van agglomeraties. Daarbij zal de NMBS de meest kostenbesparende oplossingen nastreven. Daar zal dus enige realiteitszin noodzakelijk zijn.

Het overleg met de gewestelijke openbaarvervoermaatschappijen zal via de provinciale commissies van openbaar vervoer plaatsvinden. Die commissies komen op regelmatige basis samen.

Die werkwijze, en voornamelijk de termijnen die eraan gekoppeld zijn, is zeker niet uitzonderlijk. In Zwitserland is men met de uittekening van het nieuw transportplan Rail 2000 begonnen in 1984, met de bedoeling om in het jaar 2000 in voege te kunnen treden. Uiteindelijk werd het pas in 2004 toegepast. Nu al is Zwitserland aan het denken aan een toekomstig plan voor 2013.

La collaboration avec Infrabel et les experts suisses portera justement sur la planification de l'offre, de manière à traduire au mieux la demande des voyageurs. Une planification stricte et rigide signifierait que les principes d'élaboration seront strictement respectés, comme par exemple le cadencement des relations tout au long de la journée de façon à obtenir une offre plus transparente pour tous. En ce qui concerne les correspondances, celles-ci seront étudiées en fonction des dispositions locales des gares, de manière à être mieux respectées en cas de légères perturbations.

Enfin, la croissance de ces dernières années, ralentie quelque peu pendant la dernière crise, devrait se poursuivre. La reprise actuelle le montre. En effet, suivant les prévisions du Bureau du Plan, le transport des voyageurs par train devrait encore croître de 50 % d'ici 2025. La SNCB se doit par conséquent d'étudier les réponses à donner à cette croissance.

De nouveaux plans de transport ne suffiront pas à absorber cette croissance. De nouveaux investissements sont également nécessaires. Depuis le début 2008, plus de 2 milliards d'euros ont été consacrés à la commande de matériel roulant neuf. Ces nouveaux trains garantissent 11 000 places assises supplémentaires qui arriveront progressivement sur le réseau, avec un impact positif.

Pour ce qui est des projets futurs d'infrastructure, 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. Un certain nombre de futurs goulots d'étranglement ont été définis et diverses solutions possibles seront étudiées: utilisation des petites lignes, déviations, extension de la capacité, choix de solutions alternatives. Des conclusions en seront tirées permettant d'affiner le plan d'investissement existant et d'élaborer des projets d'investissements supplémentaires dans le cas du plan d'investissement à long terme 2013-2025.

19.05 André Frédéric (PS): Je remercie la ministre pour sa réponse.

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

Heb ik goed begrepen dat wij de studie in de commissie zullen kunnen bespreken?

19.07 Minister Inge Vervotte: Ja

19.08 Karin Temmerman (sp.a): Het hangt dus van u af, mevrouw de voorzitter.

De **voorzitter:** U kunt dat vragen en dan leg ik dat voor aan de commissie.

19.09 Karin Temmerman (sp.a): Dat zal ik dan zeker doen.

Ik heb met plezier vernomen dat men vooral naar het multimodale model zal gaan. In het verleden was toch wel een beetje het probleem van de NMBS dat zij alleen maar wilde nadenken over haar zaken en veel minder over alle zaken die daarbij te pas komen, zoals de regionale vervoermaatschappijen.

Ik hoor u zeggen dat lijnen waarop geen volk zit waarschijnlijk zullen worden afgeschaft. Dat is aan de ene kant logisch, maar ik hoop dat de kosten-batenanalyse niet alleen een financiële kosten-batenanalyse is. Men moet er immers altijd rekening mee houden dat wanneer men lijnen afschaft, men dan ...

19.10 Minister Inge Vervotte: (...) Uiteraard is onze maatschappelijke opdracht een andere. Er zal wel een kosten-batenanalyse moeten worden gemaakt in de prioriteiten die wij bepalen.

19.11 Karin Temmerman (sp.a): Ik ben het daarmee eens. Ik wil alleen maar zeggen dat als men die kosten-batenanalyse maakt, men ook moet kijken wat er gebeurt wanneer lijnen worden afgeschaft of verminderd. Men moet ook daarvan de kosten-batenanalyse maken, en dat gebeurt nooit.

Ik weet dat men zeker de maatschappelijke zaken meeneemt, maar men kijkt niet wat de gevolgen zijn van een effectieve afschaffing. Nogmaals, als wij in de toekomst naar een betere energie moeten gaan, moet het nog altijd de optie zijn om de auto van de baan te halen en dan is de enige goede optie een goed openbaar vervoer.

19.12 Minister Inge Vervotte: Maar niet om lege treinen te laten rijden. Dat is immers ook een heel zware maatschappelijke kost.

19.13 Karin Temmerman (sp.a): Absoluut, maar het gaat niet over lege treinen, maar over treinen waarop volk zit, maar niet voldoende volgens de kosten-batenanalyse.

19.14 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik stel vast dat collega

Temmerman een beetje afstapt van het principe van de basismobiliteit, wat op dit moment toe te juichen is.

19.15 Karin Temmerman (sp.a): Waar hebt u dat gehoord? Ik heb helemaal niet gezegd dat ik van het principe basismobiliteit afstap.

19.16 Steven Vandeput (N-VA): Ik leid dat af uit hetgeen u vertelt, dat u de minister gaat ondersteunen in het afschaffen van lijnen die overbodig zijn.

19.17 Karin Temmerman (sp.a): Ik heb juist het omgekeerde gezegd. U moet natuurlijk luisteren naar de antwoorden. Ik heb gezegd dat men moet kijken naar wat de gevolgen zijn als men zulke zaken doet.

19.18 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de minister, wat fundamenteel onjuist is in uw antwoord, volgens mij althans, is dat Buizingen en de winter verantwoordelijk zijn voor het geweldig slechte cijfer voor 2010. Dat is niet zo. U wekt die indruk. Het slechte cijfer was er reeds in november.

19.19 Minister Inge Vervotte: Ik heb heel duidelijk gezegd dat specifiek voor 2010 – of anders was ik op Mars, dat is gebeurd in 2010 – dat een impact heeft gehad. Ik heb ook de andere oorzaken daarbij vernoemd. Laten wij daar geen enkele discussie over doen groeien.

19.20 Steven Vandeput (N-VA): Het waren voorbeelden van zaken die het alleen maar erger gemaakt hebben. Ik hoor u graag zeggen dat wij voor de toekomst absoluut prioriteiten gaan moeten stellen en dat wij daarin consequent gaan moeten zijn. Mevrouw de minister, u zegt dat prioriteit nr. 1 veiligheid is en dat prioriteit nr. 2 stiptheid zal zijn en dat de investeringsprogramma's daarop moeten worden afgestemd. Ik kan u garanderen dat u daarvoor de volle steun zult krijgen van mijn fractie.

Een opmerking die ik wel wens te maken, ook namens mijn fractie, is dat steeds zeggen dat er meer moet geïnvesteerd worden om de twee prioriteiten te kunnen halen, waar is en tegelijkertijd ook een beetje overroepen is, in die zin dat het een natuurlijk nooit los te koppelen is van het ander. Hetgeen vervelend in dit soort discussies, bij de verschillende entiteiten van de groep, is dat blijkbaar het begrip efficiëntiewinsten onbestaande is, in die zin dat het plan dat de heer Descheemaeker heeft voorgesteld, bijvoorbeeld in de commissie Spoorwegveiligheid, om versneld materieel te gaan aankopen om de veiligheid te versnellen, ook zal bijdragen tot een betere stiptheid omdat men met nieuw materiaal gaat rijden en daardoor ook een aantal kosten van onderhoud afbouwt.

Daarom denk ik dat het belangrijk is om hierover te blijven discussiëren.

Mevrouw de voorzitter, ook mijn fractie zal vragen om een hoorzitting over de uitslagen van die studie. Ik denk dat het absoluut de moeite waard is om daarover te debatteren.

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

19.21 Steven Vandeput (N-VA): Dat zullen wij dan doen.

Mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitvoerig en concreet antwoord. Het probleem blijft natuurlijk wel dat de reiziger gefrustreerd achterblijft.

Daarom ook mijn vraag over (...) Men hoort dat maatregelen zullen worden genomen. Er worden studies gedaan. Ik denk dat de reiziger vandaag de eerste resultaten wil zien van alle beloftes die worden gedaan.

In die zin zal de aangekondigde verhoging van 1 februari door het publiek niet goed worden ontvangen, vermits de beloofde resultaten uitblijven.

19.22 Minister Inge Vervotte: Er zal hier een debat plaatsvinden. Ik veronderstel dat dit met fiches zal gebeuren

Als we het over efficiëntiewinsten hebben, dan gaat dit over bedragen van in het beste geval 100 miljoen euro, 150 miljoen euro enzovoort. Dat zijn dan al pijnlijke maatregelen die moeten worden genomen.

Als men daar investeringen tegenover stelt die moeten gebeuren, IJzeren Rijn, Diabolo, GEN, ik noem er slechts enkele, dan gaat dat over miljarden. We moeten ook kijken wat wij tegenover elkaar zetten.

Ik wil niet dat mensen een kat in een zak kopen, want dat is niet de realiteit. Als zulke grote infrastructuurwerken moeten gebeuren, maakt men de mensen iets wijs als men zegt dat men dit kan realiseren op basis van een aantal besparingen. Dat is gewoon niet realistisch. Dat gaat over enorme bedragen.

Ofwel zegt men dat men dit maatschappelijk nodig vindt, en de haven van Antwerpen vindt dat nodig en de luchthaven vindt dat nodig; dan moeten wij dat doen en kijken wie daaraan mee betaalt om dat allemaal te laten functioneren.

Dat zijn echter enorme infrastructuurwerken met een enorme kostprijs. Daarover gaat het maatschappelijk debat.

Wij hebben dan nog helemaal niet alle, andere verbeteringen die wij zouden kunnen doen in de visie van een debat over een aantrekkelijk, openbaar vervoer. Indien daarover het debat wordt gevoerd, zijn er nog andere uitdagingen waar wij voorstaan. Wij zitten nu nog maar in de fase waarin wij wensen dat het niveau van de kwaliteit en de betrouwbaarheid op het bestaande aanbod verbetert.

Als wij het voorgaande al willen doen, dan meen ik persoonlijk dat er heel wat keuzes zullen moeten worden gemaakt, omdat er heel wat uitdagingen zijn en er slechts weinig regelmogelijkheden zijn, behalve de vaststelling dat de Staat meer zal financieren.

De vraag zal zijn of er ter zake een draagvlak zal zijn. Indien wij immers naar de ticketing kijken, dan merken wij dat, indien wij gewoon nog maar het indexeringsmechanisme toepassen, er al over de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer wordt geklaagd. Men weet ook dat de spoorwegen met prijsverhogingen in de ticketing niet het grote geld verdienen.

Dat zijn de keuzes waar wij de komende periode voor zullen staan.

19.23 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de minister, uw tijd is beperkt. Ik zal dus niet dieper op uw antwoord ingaan. Ik kijk echter in elk geval uit naar het grote debat dat wij ter zake zullen voeren.

Ik dank u voor uw antwoord.

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

De **voorzitter**: Collega's, wij zaten goed binnen ons tijdschema. Wij hadden tot 15.45 uur, toen wij aan het huidige, interessante debat zijn begonnen, al achtentwintig vragen behandeld. Zulks betekende een gemiddelde van vijf minuten per vraag.

Wij moeten in de toekomst het volgende eens bekijken. Er zijn veel vragen om cijfergegevens en heel wat vragen komen vaak terug. Ik zal de regeling van de werkzaamheden agenderen. Iedereen kan op dat ogenblik zijn zegje doen. Ik ben verplicht alle vragen te agenderen. Er zijn ook leden die hun vragen systematisch uitstellen en ze systematisch in schriftelijke vragen omzetten. Zij kunnen ze bij mijn weten desgevallend net zo goed als schriftelijke vragen indienen.

Wij moeten iets aan het probleem doen. Onze commissie verzuipt in de vragen, zowel aan de heer Schouppe als aan mevrouw Vervotte.

Het is niet meer tof. Wij hebben hier gisteren nog vragen gehad over de BOB-campagne I Bob you, terwijl die campagne al maanden achter de rug is. Ik bedoel hiermee dat de waarde van sommige vragen vervalft.

Wij zullen volgende keer dus trachten het debat ter zake te voeren. Zowel bij de heer Schouppe als bij u, mevrouw de minister, zal ik de regeling van de werkzaamheden agenderen.

19.24 Minister Inge Vervotte: Mevrouw de voorzitter, ik wens mij uiteraard niet te bemoeien met de werkzaamheden, maar misschien helpt het wel in de keuzes die men kan maken. Ik zou het jammer vinden

dat politiek interessante debatten niet kunnen plaatsvinden omdat een aantal mensen hier systematisch schriftelijke vragen indient als mondelinge vragen, omdat zij schrik hebben dat de schriftelijke vragen niet beantwoord zouden worden.

Mijn kabinet engageert zich om de schriftelijke vragen werkelijk te beantwoorden, binnen de termijnen. Wij hanteren niet de visie die wij zouden kunnen hanteren, namelijk dat wij daarop niet hoeven te antwoorden in lopende zaken. Wij antwoorden, maar er zijn een aantal mensen die het toch nodig vinden om die vragen hier constant op de agenda te zetten. Dat is jammer, want daardoor verdwijnen andere interessante vragen op de achtergrond.

La **présidente**: Monsieur Frédéric, qu'en pensez-vous comme ancien président?

19.25 André Frédéric (PS): Je comprends la difficulté que l'on rencontre depuis des années dans ce parlement. Il n'y a rien de neuf sous le soleil! Si les cabinets allaient aussi vite avec leurs administrations pour répondre aux questions écrites qu'ils sont capables de le faire pour les questions orales, puisque la réponse est obtenue en quelques jours, un grand nombre de questions seraient écrites. À force de devoir attendre deux, trois ou quatre mois, voire plus, avant d'avoir une réponse, c'est plus facile de les poser oralement, quitte à les transformer en questions écrites et prendre la copie de la réponse.

Quant au fait que certaines questions sont intéressantes et d'autres inintéressantes, personnellement, pour avoir présidé pendant cinq ans, je l'ai souvent pensé mais je me rendais compte que le député qui posait sa question la trouvait très importante.

En outre, je ne vois pas très bien quels critères nous pourrions établir. Sous la précédente législature, comme c'est peut-être le cas aussi sous celle-ci, nous nous demandions si un certain nombre de questions ne correspondaient pas à un débat de fond sur une problématique. On pourrait très bien regrouper régulièrement. On vient de parler de la régularité...

La **présidente**: Comme nous l'avons fait!

19.26 André Frédéric (PS): Nous en profiterions pour ouvrir un mini-débat en commission, de telle façon à éviter des dizaines de questions. Je comprends la difficulté de se limiter à cinq minutes. Je l'ai vécue en tant que président de commission. À un moment donné, ce n'est plus tenable! En faisant preuve de bonne foi avec des questions qui semblent être importantes, elles sont reportées et posées deux mois plus tard! Nous sommes dans le pays du surréalisme! On peut réfléchir à ce que l'on va faire sous cette législature-ci, pour autant qu'elle dure encore quelques semaines.

De **voorzitter**: Wij hebben zopas een soort van minidebat achter de rug. De minister kon ook antwoorden op vragen over het engagement voor de toekomst. Ik vind dat heel interessant.

Zelf kan ik niet oordelen over de inhoud van de vragen. Dat is niet aan mij. Wel wil ik met de leden afspreken welke vragen zij schriftelijk kunnen stellen. Wij hebben het engagement van de minister dat zij zelfs in lopende zaken nog de antwoorden zal geven. Zo bewijzen wij onszelf een beetje een dienst, zodanig dat, zoals nu, aan het einde een interessant debat kan gevoerd worden, waaraan wij meer tijd kunnen besteden. Dat zal voor iedereen beter zijn.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.30 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17.30 heures.*