

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 9 JUNI 2008

Namiddag

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

du

LUNDI 9 JUIN 2008

Après-midi

La séance est ouverte à 14.16 heures et présidée par Mme Valérie De Bue.

De vergadering wordt geopend om 14.16 uur en voorgezeten door mevrouw Valérie De Bue.

01 Vraag van de heer Stefaan Vercamer aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de heropening van spoorlijn 86bis" (nr. 5129)

01 Question de M. Stefaan Vercamer à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la réouverture de la ligne ferroviaire 86bis" (n° 5129)

01.01 Stefaan Vercamer (CD&V - N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, vooreerst mijn verontschuldiging voor mijn afwezigheid tijdens de vorige commissie, waar mijn vraag over de heropening van de lijn Ronse-Leuze werd samengevoegd met de vraag van collega Crucke. Door een inschattingsfout van de werkzaamheden van de commissie was ik niet aanwezig toen u het antwoord verstrekte aan collega Crucke over die heropening. Ik veronderstel dat u vandaag weinig hebt toe te voegen aan uw antwoord van toen. Dat was weinig hoopvol.

Ik voel mij wel aangesproken door een deel van uw antwoord dat betrekking heeft op de nieuwe beheersovereenkomst. In uw antwoord zei u toen dat er in het ontwerp van nieuwe beheersovereenkomst is opgenomen dat tegen 2011 de NMBS zal onderzoeken welke interstedelijke relaties 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 waar een hogere kwaliteitsnorm momenteel wenselijk is. Ik voel mij vanuit de regio Zuid-Oost-Vlaanderen daar nogal op aangesproken.

Op welke manier zou er enige betrokkenheid kunnen zijn bij het onderzoek? Ik kan er mij momenteel nog geen concrete voorstelling van maken hoe de NMBS dat zal onderzoeken. Kunnen de regio's die zich daarop aangesproken voelen, voornamelijk de regio Zuid-Oost-Vlaanderen, daarbij worden betrokken? Ik denk bijvoorbeeld aan overleg met gemeentebesturen, provinciebesturen, spoorcomités, streekplatforms en dergelijke. Die hebben allemaal wel een hoofdstuk mobiliteit of treinproblematiek in hun programma. Mijn vraag was dus een beetje of er enige betrokkenheid kan zijn bij dat onderzoek. Ik weet niet of dat kan in een repliek op een vraag, maar misschien is dat dan voer voor een volgende vraag. Ik voelde mij daar in ieder geval door aangesproken.

01.02 Minister Inge Vervotte: De studie is nodig om te bepalen op welke termijn de spoorweginfrastructuur van het buiten dienst gestelde baanvak van lijn 86 opnieuw in staat zou zijn om er treinen te laten rijden. Gezien de slechte staat van de overblijvende infrastructuur, zouden de werken, studies en procedures inbegrepen, wel verschillende jaren kunnen duren. Dezelfde studie is ook nodig om de kostprijs van de werken te kunnen bepalen.

De beslissing om een lijn te heropenen, kan worden genomen op basis van een maatschappelijke kosten-batenanalyse, MKBA, waarin de kostprijs van de werken, de kostprijs van de treinsluiting, het aanwezige potentieel aan treinreizigers en de bredere effecten op de mobiliteit en het milieu in de regio worden afgewogen worden en vergeleken met andere mogelijke alternatieven. Ook zal de wens van de NMBS om een nieuw vervoersaanbod in te leggen, een bepalende rol spelen.

Het aantal mensen dat van de nieuwe treindienst gebruik zal maken, is sterk bepalend voor het sociaaleconomische voordeel en ook voor de bereikte vermindering van CO₂-uitstoot. De NMBS heeft als eerste prioriteit het verbeteren van de aangeboden kwaliteit op de bestaande lijnen en aanvullend het aanbieden van extra capaciteit op de lijnen met een hoog potentieel. De heropening van vroegere spoorweglijnen is op dit moment dan niet noodzakelijk de eerste prioriteit.

In het nieuwe beheerscontract is thans toch opgenomen dat de NMBS tegen 2011 zal onderzoeken in welke interstedelijke relaties er een groot potentieel is 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. Er zijn dus tot op heden nog geen contacten geweest tussen Infrabel of de NMBS en de lokale besturen, maar uiteraard zal dat mee worden opgenomen in die planning en andere, indien mogelijk.

In de afgelopen 25 jaar zijn er stricto sensu geen lijnen heropend, maar werd wel een reizigersbediening hervat op bestaande lijnen, al dan niet met een heropening van stopplaatsen.

01.03 Stefaan Vercamer (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, in welke mate kunnen de regio's worden betrokken bij het onderzoek dat de NMBS naar de versterking van de interstedelijke relaties zal voeren?

01.04 Minister Inge Vervotte: Eerst komt er een technisch onderzoek en vervolgens een kosten-batenanalyse. Daarna kan men, indien nodig, verder overleggen. Eerst moeten de technische aspecten, de kosten en het potentieel worden onderzocht. Wij staan altijd open voor verder overleg, als dat noodzakelijk is of een meerwaarde aan het onderzoek kan geven. Ik denk echter dat het daarvoor nu nog te vroeg is.

01.05 Stefaan Vercamer (CD&V - N-VA): Ik heb het niet over de heropening van de lijn. Wij hebben vernomen dat de NMBS een onderzoek zal doen naar de versterking van interstedelijke relaties, waar er nu minder aanbod is. Komt die streek daarvoor in aanmerking, zonder een heropening van de lijn? Ik kan mij inbeelden dat men op de lijnen Ronse-Gent en Kortrijk-Brussel het aanbod kan opvoeren. Ik lees de passage in het ontwerp van beheersovereenkomst ook in die zin. Die heropening laat ik vallen, die komt er toch niet. Het onderzoek van de NMBS naar de steden die potentieel bieden voor het inleggen van meer treinen vertaal ik naar de regio Zuid-Oost-Vlaanderen, waar meer aanbod zou kunnen zijn en de kwaliteit ondermaats is. Mijn vraag is in welke mate kan de regio daar iets inbrengen?

01.06 Minister Inge Vervotte: Als de vraag van de regio uitgaat, zal daarop uiteraard positief worden geantwoord. Het is geen probleem om dat mee te nemen. Wel gaan de studies van de NMBS uit van een potentieelonderzoek, van het aantal reizigers, van tellingen enzovoort. Als de regio's echter een uitdrukkelijke vraag stellen, staan wij open voor dialoog.

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

02 Vraag van de heer Peter Logghe aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "zelfmoorden en acties van de NMBS" (nr. 5145)

02 Question de M. Peter Logghe à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les suicides et les mesures prises par la SNCB" (n° 5145)

02.01 Peter Logghe (Vlaams Belang): Mevrouw de minister, mijn vraag heeft betrekking op een iets minder prettig onderwerp, namelijk zelfmoorden en de acties die de NMBS zinnens is daartegen te ondernemen. Het aantal zelfmoorden – maar dat weet u natuurlijk veel beter dan ik – blijft in België zorgwekkend hoog en vooral dan het aantal zelfmoorden door mensen die zich voor de trein werpen. We hebben het allemaal al meegemaakt. De trein staat stil en achteraf blijkt dat het gaat om een zelfmoord of een zelfmoordpoging. Infrabel en de andere vennootschappen rond de NMBS hebben laten weten dat zij een aantal maatregelen zal nemen in de loop van dit jaar.

Kunt u mij meedelen hoeveel zelfmoorden er per Gewest worden geteld in ons land? Het gaat dus alleen om die zelfmoorden waarbij mensen zich voor de trein werpen. U kunt dat eventueel schriftelijk meedelen.

Kunt u ons meedelen – dat interesseert mij vooral – welke de concrete maatregelen zijn die de vennootschappen rond de NMBS denken te zullen nemen?

Kunt u ons ook meedelen of de NMBS-groep met betrekking tot die maatregelen aan een bepaalde timing voor implementatie denkt?

Worden de maatregelen in samenwerking en overleg met de federale overheid en de Gewesten en de Gemeenschappen genomen en uitgewerkt?

Zijn er ook groepen uit het zogenaamde middenveld bij deze besprekingen betrokken? Zo ja, graag een woordje uitleg over hoe en welke.

Welke resultaten hopen de vennootschappen van de NMBS hiermee te bereiken? Uiteindelijk vormen zij immers maar een vervoermaatschappij en hebben zij in feite weinig impact op de oorzaken van die zelfmoorden. Ik kan mij perfect voorstellen dat het mogelijk moet zijn om de aanloop naar stations te beveiligen en daar grote hekwerken te plaatsen maar men kan dat niet overal doen. Wat is eigenlijk concreet de bedoeling?

02.02 Minister **Inge Vervotte**: Mevrouw de voorzitter, collega's, ik zal de cijfers aan de diensten bezorgen of aan het verslag laten toevoegen. In totaal ging het in 2005 om 96, in 2006 om 97 en in 2007 om 94 gevallen. U krijgt dan een opsplitsing over Brussel, Wallonië en Vlaanderen. Gemiddeld gaat het in België dus om een tweetal gevallen per week.

Corporate Security Service heeft onder meer de voorkoming van zelfdoding op de sporen als een prioriteit ingeschreven, al is het duidelijk dat het bij de mensen die overgaan tot een poging tot zelfdoding om een heel complexe problematiek gaat.

In het ontwerp van de nieuwe beheerovereenkomst 2008-2012 heb ik bovendien laten opnemen dat Infrabel aan de hand van ongevalstatistieken van de laatste tien jaar – we vertrekken dus vanuit de registraties van de laatste tien jaar – een lijst maakt van de gevoelige plaatsen, de gebieden met een hoog risico. Wat u zegt is immers correct, het is onmogelijk om alle lijnen te gaan beveiligen. Dat is ook niet nodig. We gaan een analyse maken van de voorvallen in het verleden en kijken waar de gebieden met hoog risico liggen. Daar gaan we dan een actieplan tegenoverstellen.

Bijvoorbeeld, een gevoelige plaats zou kunnen zijn: een spoorweg in de nabijheid van een psychiatrisch centrum. Voor zulke plaatsen zal een actieplan worden opgesteld, uiteraard in overleg met de diverse betrokken partijen, zoals bijvoorbeeld de psychiatrische centra, ook de bevoegde gemeenschapsministers, ook de plaatselijke autoriteiten zoals gemeentebestuur en politiezone, alsook bijvoorbeeld het Centrum ter Preventie van Zelfdoding, om maar een partner te noemen. Het gaat dus om een breed veld.

Het actieplan zal aangepaste maatregelen bevatten om op die plaatsen het risico van zelfdoding of een poging daartoe te verlagen. Voorzien is dat Infrabel dat actieplan aan de overheid zal bezorgen binnen de zes maanden na de afsluiting van het beheerscontract, dus binnen dit en zes maanden. Daarna beschikt Infrabel over drie jaar om samen met de andere betrokken partners dat actieplan ook uit te voeren.

02.03 **Peter Logghe** (Vlaams Belang): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw vrij uitgebreid antwoord.

We zullen die zaak goed in het oog houden. Ik hoor van u bijvoorbeeld niet welke zaken men concreet beoogt te bereiken. Misschien is dat moeilijk te formuleren, maar in het plan zal toch wel te lezen zijn wat de vennootschappen rond de NMBS hopen te bereiken, concreet dan.

Ik zie niet goed in wat er concreet bereikt kan worden, tenzij dan misschien, in die risicogevoelige gebieden, een terugdringing van het aantal zelfmoorden. Zou een beveiliging niet tot gevolg hebben dat een zelfmoordenaar iets verderop zich van het leven probeert te beroven? Ik weet het niet. Ik heb toch vragen bij wat men concreet wenst te bereiken.

02.04 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer Logghe, ik kan hier een beetje spreken vanuit mijn ervaring uit het verleden. In Vlaanderen was er een actieplan ter preventie van zelfdoding opgesteld, waarbij ook dat een belangrijk actiepunt was. De experts op het terrein hebben het toch zinvol gevonden om dat mee op te nemen in dat actieplan van de Vlaamse Gemeenschap ter preventie van zelfdoding omdat er in het buitenland blijkbaar toch wel voorbeelden zijn waar dat werkt. Ik ken ze nu niet echt meer uit het hoofd, maar ik weet dat een aantal landen dat reeds toepast, en daar worden ook goede resultaten behaald. Het plan is er dus enerzijds op basis van analyse, anderzijds op basis van ervaring uit het buitenland.

Ik denk dat we ook goed de analyse moeten maken van de registraties over tien jaar om na te gaan of er een aantal tendensen in waar te nemen is. Ik wil deze commissie daar nu niet te breed over uitputten, maar we weten wel, als mensen een poging tot zelfdoding overwegen, dat bepaalde triggers essentieel zijn. Een trigger kan bijvoorbeeld zijn, de aanwezigheid van beveiliging aan een psychiatrisch centrum. Dat kan wel degelijk een impact hebben.

De impulsiviteit van de daad, wat soms wel een deelaspect is van die problematiek, kan worden afgeremd, zodat iemand bijvoorbeeld niet een uur verder gaat wandelen om zelfmoord te plegen, omdat op dat moment een kalmerend effect zich reeds heeft voorgedaan.

Er zijn dus wel argumenten pro om dat in elk geval grondig te analyseren. Op basis van die analyses kan worden geconcludeerd wat er al dan niet zinvol is.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: En ce qui concerne le point 3 de l'agenda, MM. Doomst, Geerts et Tommelein ont demandé à pouvoir poser leurs questions jointes n^{os} 5196, 5285 et 5964 à 15.30 heures. Mme Juliette Boulet demande le report de sa question n^o 5211.

03 Question de Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les retards des trains entre Namur et Charleroi-Sud" (n^o 5214)

03 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de treinvertragingen tussen Namen en Charleroi-Zuid" (nr. 5214)

03.01 Valérie De Bue (MR): Madame la ministre, vous êtes régulièrement interrogée dans cette commission sur les retards des trains. Nous sommes là pour relayer l'agacement des usagers, surtout lorsque la SNCB ne répond pas aux plaintes. Nous tentons, avec vous, d'obtenir une amélioration de la situation. Je suis sûre que pour vous, il s'agit aussi d'une priorité, comme nous l'avons encore constaté dans la presse du week-end, puisqu'il y a été question des contrats de gestion. Je suppose que nous y reviendrons encore au sein de cette commission.

Il s'agit ici d'un cas concret. Il concerne particulièrement les relations entre Namur et Charleroi-Sud. En raison de la modification des horaires des trains, le train semi-direct entre Nivelles et Namur a été supprimé. Ce sont des Nivellois qui m'ont interpellée. Le problème se situe au niveau des correspondances à Charleroi. Il semblerait que les correspondances entre Nivelles et Namur ayant lieu à Charleroi subissent des retards quotidiens. Ces retards sont encore plus dommageables lorsqu'ils ont pour conséquence de faire manquer des correspondances. Des retards de dix minutes peuvent alors devenir des temps d'attente d'une demi-heure, voire de trois-quarts d'heure, le cas échéant. À la fréquence de quatre ou cinq fois par mois, cela est déjà difficile, mais lorsque ces retards sont quotidiens, cela devient insupportable. Des employés arrivent en retard au travail et cela représente également un coût pour les entreprises. Je dispose de cas concrets, où des personnes se rendant de Nivelles à Namur en partant à 07.00 heures de Nivelles arrivent à Namur aux alentours de 09.00 heures. Il est dès lors assez compliqué de gérer des agendas, de prendre des rendez-vous et de se rendre à des réunions.

J'aurais aimé recevoir des informations sur la situation entre Charleroi-Sud et Namur. Est-elle due aux travaux? Peut-on espérer une amélioration de la situation et ainsi voir les correspondances assurées?

03.02 Inge Vervotte, ministre: La ponctualité des trains entre Charleroi-Sud et Namur est inférieure à la moyenne du réseau. Les deux relations principales qui desservent ces villes, IR Jambes-Tournai et IC Herstal-Tournai, ont enregistré le pourcentage de régularité suivant en avril 2008. Le IR, à l'arrivée à Jambes, a enregistré 92,4% de régularité, et à l'arrivée à Tournai, 81,8%. Le IC à l'arrivée à Herstal a enregistré 71,4% de régularité et, à l'arrivée à Tournai, 62,7%. Pour le premier trimestre 2008, la régularité globale de tous les trains à l'arrivée à Namur atteignait 90,1%, contre 87,6% à l'arrivée à Charleroi.

D'importants travaux d'investissement sont en cours sur la ligne Charleroi-Namur afin de porter la vitesse à 120 km/h. Pour l'instant, ces travaux se situent à hauteur de Moustier, jusqu'en décembre 2008.

Des chantiers ont également eu lieu entre Ronet et Namur, ce qui a impliqué un service en voie unique du

1^{er} avril 2008 jusqu'au 9 mai 2008. Dans le cadre de ces travaux, des retards de 5 à 10 minutes en direction de Charleroi avaient été annoncés pour la relation ICD entre Herstal et Tournai. Les clients avaient été informés des désagréments possibles via les procédures d'usage: affiches dans les gares concernées, publications dans le quotidien gratuit Metro le jeudi, annonces dans la presse locale et sur le "route planner" du site internet de la SNCB et information par la rédaction Info Trafic de la radio. En théorie, les travaux n'auraient dû influencer la régularité du trafic ferroviaire que dans une moindre mesure car des temps régulateurs avaient été pris en compte dans les horaires.

Étant donné le trafic hétérogène sur la ligne (combinaison de trains IC, trains omnibus et trafic marchandises conséquent) et compte tenu des possibilités d'exploitation limitée en raison de ces travaux, le moindre incident provoque des retards en cascade qui ont une influence négative sur la régularité du trafic ferroviaire sur la L130, Charleroi-Namur.

Pour la ligne 130, il existe un scénario de secours pour le IR Jambes-Tournai avec limitation de la relation à Namur afin de pouvoir récupérer le maximum de temps perdu. L'IC Herstal-Tournai bénéficie aussi de scénarios de secours comparables à Liège et à Tournai. Par ailleurs, une étude est en cours pour essayer de dégager des solutions afin d'améliorer la ponctualité des ICD.

03.03 Valérie De Bue (MR): Madame la ministre, je vous remercie. Les utilisateurs en question avaient suggéré d'élargir le temps des correspondances et de faire en sorte que les trains de correspondances soient situés plus près les uns des autres car ils doivent parfois traverser toute la gare, ce qui peut entraîner une perte de temps et éventuellement leur faire rater leur train. Pourrait-on envisager cela car c'est prévu dans le cadre de l'étude que vous avez mentionnée à l'instant?

03.04 Inge Vervotte, ministre: J'imagine qu'on essaie toujours de faire au mieux au niveau technique. Je vais relayer cette suggestion mais je suis certaine qu'elle sera envisagée dans cette étude.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Questions jointes de

- **Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les cabines téléphoniques publiques" (n° 5215)**

- **M. André Perpète à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le nombre de cabines téléphoniques en diminution dans notre pays" (n° 5391)**

04 Samengevoegde vragen van

- **mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de openbare telefooncellen" (nr. 5215)**

- **de heer André Perpète aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de daling van het aantal openbare telefooncellen in ons land" (nr. 5391)**

04.01 Valérie De Bue (MR): Madame la ministre, la parution d'articles dans la presse au sujet des cabines téléphoniques m'offre l'occasion de faire un point sur ce service public.

La loi relative aux communications électroniques lie le nombre de cabines téléphoniques publiques au taux de pénétration de la téléphonie mobile. Les règles de répartition du nombre de cabines téléphoniques publiques entre les communes sont fixées par l'arrêté royal du 27 avril 2007.

Belgacom annonce la suppression de 3.000 cabines, soit un tiers des 9.000 cabines encore présentes sur le territoire belge. Le coût de leur entretien représente 3 millions d'euros, alors que ces cabines ne sont plus utilisées en moyenne qu'à une fréquence de 16 minutes par mois.

Cette décision respecte-t-elle les règles de répartition entre communes de l'arrêté royal précité? Quel est le taux actuel de pénétration du gsm?

04.02 André Perpète (PS): Madame la ministre, comme la presse l'a révélé dernièrement, Belgacom ne cesse de supprimer des cabines téléphoniques, à l'instar de La Poste avec ses boîtes aux lettres. En effet, plus de 2.000 cabines ont été supprimées depuis 2005 et, depuis 2.000, 8.000 cabines ont disparu sur l'ensemble du territoire. Il existe certainement des raisons, notamment la concurrence avec le gsm, la multiplication des phoneshops, et autres.

La réglementation prévoit que la mise à disposition des postes téléphoniques publics est réglementée et que le prestataire doit veiller à ce que chaque commune soit équipée d'au moins un poste téléphonique public, mais aussi que 10.000 cabines téléphoniques publiques subsistent tant que le taux de pénétration actif du service de téléphonie mobile n'a pas atteint les 80%, ensuite 8.000 à partir d'un taux de 85%, 6.000 à 90%, 4.000 à 95% et 2.000 au-delà.

Le taux de pénétration actif est calculé par l'IBPT. Le Roi fixe les modalités de la répartition du nombre des postes téléphoniques publics entre les communes en tenant compte de la densité de la population, de la superficie et de la couverture du service téléphonique public mobile. En fonction du taux de pénétration des gsm est déterminé le nombre de cabines téléphoniques qui doivent être mises à la disposition des citoyens par Belgacom.

Si je comprends bien, la barre des 80% du taux de pénétration n'est pas encore atteinte ou le sera à peine.

Madame la ministre, combien de cabines téléphoniques ont-elles déjà été supprimées en province de Luxembourg? À quels endroits?

Belgacom a-t-il déjà choisi les emplacements des cabines publiques qui subsisteront au moment où le taux de pénétration de 80% sera dépassé, voire les taux suivants?

Qu'en sera-t-il de l'accessibilité aux cabines téléphoniques dans les zones rurales, notamment dans la province de Luxembourg, où la fracture numérique est importante? D'ailleurs, dans un autre ordre d'idées, l'ADSL n'est toujours pas accessible partout.

Je voulais enfin vous demander si vous ne pensez pas que les tarifs élevés des services de téléphonie fixe dans notre pays, contrairement à ce qui se passe dans certains pays voisins, expliquent le développement de la vente des gsm chez nous et, de ce fait, entraînent l'accélération de la disparition de cabines téléphoniques qui peuvent encore être importantes pour une partie de la population notamment en zone rurale pour des raisons financières et techniques.

04.03 Inge Vervotte, ministre: La loi relative aux communications électroniques du 13 juin 2005 liait le nombre de cabines téléphoniques publiques au taux de pénétration de la téléphonie mobile. Les règles de répartition du nombre de cabines téléphoniques publiques entre les communes étaient fixées par l'arrêté royal du 27 avril 2007.

La loi prévoit que Belgacom maintiendra au moins une cabine téléphonique publique par commune. En outre, un nombre national minimum est prévu en fonction du taux de pénétration actif de la téléphonie mobile. Il est prévu qu'au minimum 8.000 cabines sont maintenues tant que le taux de pénétration se situe entre 80 et 85% et 6.000 entre 85 et 90%.

Le dernier chiffre publié relatif au taux de pénétration du gsm est de 88,7%, fin 2006. Ce taux correspond, sur la base de la loi du 13 juin 2005 que vous citez, à une obligation de maintenir 6.000 cabines. Légalement, Belgacom a donc actuellement la possibilité de supprimer environ 3.000 cabines. Cependant le retrait des cabines s'effectuera de manière progressive. Fin 2008, le nombre de cabines en place devrait encore être d'environ 8.000.

Toutefois, considérant l'usage décroissant des cabines et le taux de pénétration croissant de la téléphonie mobile, il est probable que d'autres cabines seront retirées au cours des années à venir. Belgacom n'a toutefois pas encore déterminé de chiffres précis pour 2009 et les années suivantes. Ce retrait se fera bien entendu en conformité avec les dispositions légales et Belgacom continuera à prendre l'avis des communes et en tiendra compte dans ces opérations.

Belgacom explique sa décision de retrait par les deux principaux facteurs suivants:

- le vandalisme régulier pour certaines cabines qui entraîne un surcoût d'entretien qui n'est plus en rapport avec leur utilité;
- avec l'utilisation croissante des nouveaux moyens de communication comme le gsm, internet, les cabines Belgacom sont de plus en plus délaissées. L'utilisation moyenne d'une cabine se situe actuellement aux alentours de 4 appels par semaine. En 1997, l'utilisation moyenne d'une cabine s'élevait à 15 heures par mois, contre 6 heures par mois en 2003. Aujourd'hui, cette moyenne se situe approximativement à 16

minutes par mois.

L'utilisation et l'emplacement sont des facteurs pris en compte en cas de déplacement ou de retrait de cabine. Malgré la chute de leur utilisation, Belgacom veille à maintenir les cabines les plus utilisées et les plus centrales. Par ailleurs, Belgacom tient compte de l'avis des communes.

En 2007, la province de Luxembourg comptait 565 cabines. Début 2008, ce chiffre était de 458, soit un retrait de 107 cabines. Belgacom a tenu compte de l'avis des communes concernées avant d'effectuer ces retraits. Belgacom ne dispose pas de données officielles émanant de l'IBPT sur l'évolution récente du taux de pénétration du gsm. Entre-temps, elle reste donc prudente lors du retrait de cabines. Elle présente son plan de suppression aux communes concernées et tient compte de l'avis de ces dernières.

Enfin, je ne crois pas que le développement du gsm soit dû au niveau des tarifs de la téléphonie fixe. La croissance du gsm reste un phénomène inéluctable à l'échelle européenne voire mondiale. Le gsm a fait et fait encore l'objet d'un engouement certain de la population en raison des multiples avantages qu'il offre, de tarifs de plus en plus abordables et d'une couverture très étendue, entre autres.

Je ne nie pas l'intérêt des cabines publiques pour un certain nombre de personnes mais nous ne pouvons nier les évolutions technologiques et l'avantage qu'elles apportent en termes de facilité et de bien-être. Le gsm est devenu très abordable. Le prix de certains terminaux est aujourd'hui très bas et les tarifs d'utilisation via les cartes pré-payées les mettent à la portée d'un grand nombre de nos concitoyens.

04.04 Valérie De Bue (MR): Je remercie la ministre pour sa réponse.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: M. Bellot étant toujours coincé dans les bouchons, je vais demander à M. Van Campenhout de me remplacer.

Voorzitter: Ludo Van Campenhout.

Président: Ludo Van Campenhout.

05 Questions jointes de

- M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accord de collaboration entre la SNCB et les TEC en vue de la mise en place d'une carte à puce unique" (n° 5318)

- M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le retard pris par la SNCB dans la mise en place du e-ticketing" (n° 5761)

- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la situation en ce qui concerne le dossier de la carte à puce interopérable" (n° 5781)

- M. Guido De Padt à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'introduction d'une carte à puce électronique pour les transports en commun" (n° 6008)

05 Samengevoegde vragen van

- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het samenwerkingsakkoord tussen de NMBS en de TEC voor de invoering van een enkele chipkaart" (nr. 5318)

- de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de door de NMBS opgelopen vertraging bij de invoering van e-ticketing" (nr. 5761)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de stand van zaken van het dossier 'interopereerbare chipkaart'" (nr. 5781)

- de heer Guido De Padt aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de invoering van een elektronische chipkaart voor het openbaar vervoer" (nr. 6008)

05.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, dit is eigenlijk een dossier dat al een aantal jaar meegaat. De ideeën rond een geïntegreerd openbaar vervoer ticket zijn meegegroeid met de ideeën rond het GEN in en rond Brussel, dat een samenwerking moet betekenen tussen de verschillende openbaar vervoersmaatschappijen. In dat kader is de idee gegroeid om te komen tot een ticket of een chipkaart. Dit laatste is immers de techniek die zal moeten worden gebruikt.

Het is logisch dat men hiervoor niet over een nacht ijs kan gaan. De ervaringen in Nederland tonen ook aan dat zo'n chipkaart wel eens fraudegevoelig kan zijn. In Nederland is men er tijdelijk van terug moeten komen omdat een aantal studenten de chipkaart had kunnen kraken waardoor er bij openbaar vervoergebruik geld bijkwam in plaats van dat er geld afging. Dat kan natuurlijk niet de bedoeling zijn. Enige omzichtigheid is uiteraard aangewezen.

In die zin kan het misschien te verantwoorden zijn dat het dossier van de interoperabele chipkaart een tijdje op de NMBS-banken ligt. De Vlaamse vervoersmaatschappij verwijt de NMBS alvast dat zij dit dossier te lang laat liggen.

Ik wou van de minister vernemen of de berichten kloppen en wat de redenen zijn waarom het zo lang bij de NMBS blijft liggen. Wanneer kan de principiële beslissing van de NMBS worden verwacht?

Op welke termijn zullen alle gebruikers van het openbaar vervoer, gebruik kunnen maken van de chipkaart? Bestaat ter zake reeds een timing?

Kan deze chipkaart in de toekomst mogelijks worden gebruikt om te kunnen spreken over daluurtarieven zonder dat daarvoor aparte abonnementen moeten worden gebruikt?

05.02 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik zal niet alles herhalen wat de heer Van den Bergh heeft gezegd. Mijn belangstelling is opgewekt door het feit dat de NMBS blijkbaar niet klaar is om die chipkaart in te voeren hoewel dit in het verleden toch als een belangrijk gegeven is beschouwd om de verwevenheid met De Lijn en andere vervoersmaatschappijen te optimaliseren.

Blijkbaar kost het wat meer dan eerder vooropgesteld. Eerst ging men ervan uit dat het maar 48 miljoen euro zou bedragen. In Nederland zou het systeem 1 miljard hebben gekost. Ik denk dat het goed is dat er verder werk van wordt gemaakt, vandaar een aantal vragen.

Erkent u de beweringen van Marc Descheemaeker dat de invoering van de elektronische chipkaart meer zal kosten dan aanvankelijk geraamd? Heeft u enig zicht op de werkelijke kostprijs?

Acht u het nodig om de dotaties van de NMBS, die onlangs al een stukje zijn verhoogd, aan te passen om de invoering mogelijk te maken?

Wie zal die meerkost voor zijn rekening nemen? Is daarvoor in een bedrag voorzien in de begroting van 2008? Volstaat dat bedrag?

Op welke datum mogen we de invoering verwachten?

Een vijfde vraag die ik niet in de schriftelijke versie had vermeld, is de volgende. Ik heb even gekeken hoeveel kaarten ik in mijn modaal zakje bij heb. Het zijn er tien. Ik stel u gerust, het zijn niet allemaal bank- of kredietkaarten. Het zijn medische kaarten, verzekeringskaarten, enzovoort. Ik heb dus tien kaarten. Trouwens, om toegang te krijgen tot het Parlement, heeft men ook een kaart nodig.

Destijds werd de elektronische identiteitskaart met veel verwachtingen ingevoerd in ons land. Het was de bedoeling een en ander zoveel mogelijk te integreren in die elektronische identiteitskaart. Mijn vraag is of men de elektronische identiteitskaart niet kan gebruiken als een soort chipkaart die kan dienen ingeval van gebruik van het openbaar vervoer. Ik meen overigens, maar ik ben daarvan absoluut niet zeker, dat er daarnaar een verwijzing staat in de regeerverklaring.

05.03 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, collega De Padt, ik verneem dat het dossier grotendeels rond is op het niveau van de maatschappijen voor stad- en streekvervoer.

De beslissing van de NMBS is inderdaad nog niet rond, gelet op de informatie die wij hebben ontvangen uit Nederland waar het budget vereist voor een gelijkaardige chipkaart het oorspronkelijk door de NMBS geraamde bedrag in zeer aanzienlijke mate overstijgt. Op basis daarvan heeft de NMBS beslist de oorspronkelijke businesscase te herzien met hulp van een op dat vlak gespecialiseerde externe consultant.

De aangepaste businesscase moet het de NMBS mogelijk maken een standpunt in te nemen op transparante basis zodat we van bij het begin rekening kunnen houden met die nieuwe elementen. Het heeft

immers geen zin om te blijven doorgaan alsof er niets aan de hand is wanneer men over bijkomende informatie beschikt.

Op basis van die nieuwe businesscase, waarvan in de beheersovereenkomst is opgenomen dat deze ten laatste op 1 juli moet rond zijn, zullen de gesprekken worden aangevat.

De in het raam van het project aangehaalde doelstellingen voorzagen in een termijn van vier jaar. Met de technologische basis is het mogelijk te evolueren van een oorspronkelijk scenario dat de huidige goed door de klant gekende tariefelementen omvat, naar een toekomstscenario met veel meer functies.

De investeringskosten zullen in essentie afhangen van de draagwijdte van dit project, van het al of niet uitvoeren van bepaalde functionaliteiten of van de weerhouden infrastructuur die noodzakelijk zal zijn, zoals bijvoorbeeld het al of niet aanwezig zijn van ontwaarders en van verkoopautomaten voor chipkaarten. Dat zijn allemaal keuzes die moeten worden gemaakt.

Verschillende scenario's over dit onderwerp liggen momenteel ter studie.

Over het algemeen gesproken overschrijden de geschatte investerings- en operationele kosten voor de verschillende scenario's ruimschoots de 48 miljoen euro die waren voorzien. Een gedetailleerde businesscase is dus in voorbereiding en op basis daarvan zullen de gesprekken worden aangevat.

Er is in de begroting 2008 een bedrag van 1.045.000 euro voorzien voor het voorbereidende werk voor het opzetten van een coördinerend platform dat voor de vier maatschappijen dient te worden opgezet. In dit bedrag zitten de kosten voor consultancy voor zowel juridische als fiscale kwesties, het opzetten van een technisch model, de vorming van een backofficesysteem, compensatie voor de input van de MIVB en andere personeelskosten. De timing van de invoering zal natuurlijk afhankelijk zijn van verdere besluitvorming.

Het gebruik van elektronische identiteitskaarten wordt mee opgenomen in het onderzoek. Dat staat ook zo vermeld in de beheersovereenkomst. Naar hetgeen ik hoor, moet men daarmee toch met enige omzichtigheid omgaan. Ik stel voor dat wij in detail daarop ingaan wanneer de NMBS formeel de studie neerlegt en daaromtrent een standpunt bepaalt.

05.04 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, uw antwoord bouwt terecht de nodige omzichtigheid in. De ervaringen uit Nederland tonen aan, zowel naar prijs als naar veiligheid van het systeem, dat wij hiermee niet te snel mogen gaan. Het lijkt een heel aantrekkelijk idee waarvan de vorige staatssecretaris met veel bombarie de principebeslissing heeft aangekondigd. Vooraleer wij dat effectief in de praktijk kunnen brengen, moeten wij toch weten waaraan wij beginnen. Dit is de goede houding om hiermee om te gaan in de komende jaren.

05.05 Guido De Padt (Open Vld): Mevrouw de minister, ik begrijp dat dit geen gemakkelijke zaak is. Ik leg de verslagen van de Kamer soms eens voor aan mijn 82-tachtigjarige moeder en test ze zo op hun leesbaarheid. Kunt u even expliciteren wat u bedoelt met een businesscase, dan kan ik dat ook aan mijn moeder uitleggen? Is dat een contract? Excuseert u mij dat ik dat niet direct heb begrepen.

05.06 Minister Inge Vervotte: Een businesscase is een plan waarin alle omzetbaarheid, doelstellingen, keuzes, financiële gevolgen en dergelijke zijn opgenomen. Ik weet niet of een businessplan goed Nederlands is.

05.07 Guido De Padt (Open Vld): Het is dus een studieopdracht.

05.08 Minister Inge Vervotte: Het gaat verder dan een studieopdracht. Een businessplan gaat werkelijk over de uitvoering, de kost, de opbrengst, de operationaliteit. Het gaat dus verder dan een studieopdracht.

Ik ben hier net managementles aan het geven.

05.09 Guido De Padt (Open Vld): Mevrouw de minister, zowel mijn moeder als ikzelf zijn tevreden met die uitleg.

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

06 Samengevoegde interpellatie en vragen van

- de heer Jan Mortelmans tot de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de resultaten van het Bergerrapport" (nr. 58)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het rapport Berger over het functioneren van de NMBS" (nr. 5294)
- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de audit over de NMBS-structuren" (nr. 5320)
- de heer Christian Brotcorne aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het verslag-Berger over de NMBS" (nr. 5341)
- de heer Peter Luykx aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de besluiten die zij trekt uit het rapport-Berger" (nr. 5481)
- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "een studie over de werking en de structuur van de NMBS" (nr. 5547)
- de heer Christian Brotcorne aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het beheer van de stations" (nr. 5675)

06 Interpellation et questions jointes de

- M. Jan Mortelmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les résultats du rapport Berger" (n° 58)
- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le rapport Berger relatif au fonctionnement de la SNCB" (n° 5294)
- M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'audit sur les structures de la SNCB" (n° 5320)
- M. Christian Brotcorne à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le rapport Berger consacré à la SNCB" (n° 5341)
- M. Peter Luykx à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les conclusions que lui inspirent le rapport Berger" (n° 5481)
- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "une étude sur le fonctionnement et la structure de la SNCB" (n° 5547)
- M. Christian Brotcorne à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gestion des gares" (n° 5675)

06.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, vrijdag jongstleden hebt u de nieuwe beheersovereenkomst met de NMBS bekendgemaakt. Ik verneem en leer uit de pers dat daarin blijkbaar toch een aantal behartenswaardige zaken staat die onze goedkeuring absoluut kunnen wegdragen. Het is echter niet omdat dit allemaal in een beheersovereenkomst staat dat er ook in de praktijk wat zal van komen en dat er op het terrein iets zal veranderen. Dat kan pas als er aan de NMBS-structuren wordt gesleuteld. Dat moet drastisch en dringend gebeuren. Dat is ook de conclusie van het Bergerrapport. Voor mij, en wellicht niet alleen voor mij, is dit een open deur intrappen.

Wat zijn de conclusies van het Bergerrapport?

Ten eerste, er zijn operationele problemen in de samenwerking tussen de entiteiten.

Ten tweede, de logheid van de regels die verbonden zijn aan het personeelsstatuut. Maak er een modern humanresourcesbeleid van. Dat is eigenlijk een personeelsbeleid. Waarom maakt men het altijd zo moeilijk als het ook gemakkelijk kan?

Ten derde, het hybride model – een tweeslachtig model veronderstel ik – creëert onduidelijkheid over de financiële verantwoordelijkheden en de werking van de overlegorganen.

Ten vierde, het huidige werkingsmodel bevat risico's ten aanzien van de juiste interpretatie van de regulering.

Dat is, bondig samengevat, wat er misloopt.

Wat het rapport-Berger wel insinueert, maar wat er niet instaat, is dat de opdeling van de NMBS is doorgevoerd zonder politieke moed en zonder dat de oude gewoonten en de krokodillen overboord werden gegooid. Er kwam door Europa een opgelegde modernisering, die is doorgevoerd op structureel vlak, echter zonder dat er een mentaliteitswijziging is gebeurd. Meer nog, ik meen dat de opdeling van de NMBS is

gebeurd zonder op de gevoelige tenen te trappen van de politieke kaste en de vakbonden binnen de NMBS, zodat de Belgische spoorwegen vandaag vlees noch vis zijn en een handicap hebben ten opzichte van omgevormde spoorbedrijven in andere Europese landen. Ondertussen lopen de Belgische spoorwegen ook in het vizier van de Europese Commissie.

De oude, politiek benoemde bestuurders, de directeurs en beheerders van de NMBS hebben natuurlijk allemaal een nieuwe post gekregen binnen de omgevormde NMBS en hebben, zoals men kon verwachten, hun entiteiten uitgebreid tot baronieën die zelf beslissen met wie zij in zee gaan, wat ICT betreft, zodat een synergie tussen de entiteiten wegblijft.

De almachtige vakbonden, evenzeer als de overlevende krokodillen, werken de nodige hervormingen binnen de NMBS tegen. Zij zijn almachtig, omdat zij vanuit een monopoliepositie van het personenvervoer opereren. Zij kunnen dus, zoals enkele weken geleden, bij stakingen de monopoliepositie van de NMBS misbruiken om hun eisen door te voeren.

Ik heb in het rapport ook een aantal aanbevelingen gezien. Die gaan van modernisering van de HR-processen tot afspraken omtrent externe communicatie, het beter beheer van het vastgoed, het doorvoeren van een boekhoudkundige scheiding, specifieke actieplannen in het kader van het verbeteren van de stiptheid enzovoort.

Voorzitter, mevrouw de minister, collega's, het wordt hoog tijd dat u het heft in eigen handen neemt. Hetgeen wij vandaag uit dat rapport moeten vernemen, weten we eigenlijk al een hele tijd. Het wordt hoog tijd dat dit wordt geremedieerd. De politieke benoemingen moeten, wat mij betreft, de wereld uit. De vakbonden moeten zich tot hun kerntaken beperken. De communicatie moet drastisch worden verbeterd. De coördinatie moet dringend worden aangepakt.

Waar het rapport helemaal niet over spreekt, maar wat ik toch even wil aankaarten, is de communautaire kant van de zaak. Ik weet dat dit een bijzonder gevoelige zaak is. Er wordt de laatste tijd wat de NMBS betreft wat minder over gesproken, maar we zullen dat toch maar onder de aandacht brengen. Het gaat natuurlijk over de 60/40-verdeling binnen de NMBS. Ook die is nadelig voor een efficiënte werking van de spoorwegen. Ook daar mag dus, wat mij betreft, gerust verandering in komen. Ik vrees echter dat we op het vlak van het communautaire moeten wachten op die onvoorstelbaar belangrijke datum die 15 juli ondertussen is geworden.

Ik zou van u graag vernemen, mevrouw de minister, welke maatregelen u hebt getroffen om aan de gekende problemen die nu via het rapport-Berger nog eens extra in de verf worden gezet, een oplossing te bieden. Ik dank u bij voorbaat.

06.02 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, het belangrijkste punt voor de NMBS is het bieden van een goede dienstverlening aan de reizigers. Dat moet het uitgangspunt zijn en daarop moeten de structuren worden afgestemd. In die zin is het wel interessant om de structuren van dichtbij te bekijken, maar ze moeten niet op zich worden bekeken: het moet altijd in functie zijn van de dienstverlening die moet worden aangeboden.

In die zin is het belangrijkste dat de stiptheid kan verbeteren. Staan de structuren vandaag het realiseren van die stiptheid in de weg? Ik heb mijn vraag gesteld vanuit de operationele problematiek van de lagere stiptheid, tenminste toch tot vorig jaar.

In hoeverre kan het rapport-Berger dat nu voorligt, een rol spelen in het overleg met de directies? Kan dit rapport veel soelaas brengen bij de aanpak van concrete problemen op het terrein, bijvoorbeeld inzake stiptheid? Welke conclusies of perspectieven leidt u uit dit rapport af en schuift u in de toekomst naar voren?

06.03 Peter Luykx (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, de structuren die vandaag bestaan zouden ondergeschikt moeten zijn aan de dienstverlening. Wij begrijpen uit het rapport dat dit werd opgesteld naar aanleiding van de grote stiptheidsproblemen.

Een eerste, heel eenvoudige vraag die wij daarbij stellen, is: welke zijn volgens u na lezing van het rapport precies de oorzaken van die stiptheidsproblemen?

Ten tweede, uit het rapport-Berger blijkt dat de splitsing van een spoorwegmaatschappij in drie, zonder

hiërarchie, eigenlijk uniek is in Europa. Bovendien bestaan er vele overlappende bevoegdheden. Ons lijkt het grootste probleem in de huidige configuratie dat het gaat om zeer vele bevoegdheden. Bent u het eens met de vele waarnemers die pleiten voor minstens het wegnemen van de operationele bevoegdheden van de NMBS Holding, naar het voorbeeld van een holdingmaatschappij in de privésector? Die afslanking van de holding zou gepaard moeten gaan met de invoering van een hiërarchie tussen enerzijds, de holding en anderzijds, Infrabel en NMBS Vervoer.

Wij citeren onder andere uw nieuwe kabinetschef, Michel Bovy, en uw collega staatssecretaris Schouppe, beiden weliswaar in een ander hoedanigheid, toen De Tijd hen interviewde in februari 2006. "De driedelige NMBS-structuur kwam er op vraag van de vakbonden om het eenheidsstatuut van het personeel te vrijwaren. Echter, in het geldende scenario van verdere liberalisering zal Infrabel het huidige statuut misschien wel kunnen behouden, maar hoe zit het verder met de toekomstige vrijgemaakte spoorwegmarkt en de concurrentie daar?"

Bent u het ermee eens dat het eenheidsstatuut hoe dan ook onhoudbaar is in het geldende scenario van liberalisering?

Ten derde, heb ik een vraag over de aanwervingen en het personeelsbeleid van de NMBS. De grote macht van de vakbonden binnen de NMBS zou evenmin vreemd zijn aan het wat rigide personeelsbeleid van de NMBS. Is het mogelijk voor u als minister van Overheidsbedrijven lessen te trekken uit de op het eerste gezicht minder dominant geworden rol van de vakbonden bij De Post?

Verder, de brand in een seinhuis nabij Brussel-Noord verklaarde u destijds in de plenaire vergadering niet door een verouderde infrastructuur of door gebrekkig onderhoud maar door een gebrek aan technisch personeel. Ook uit het rapport blijkt dat de NMBS de war on talent, de sterke concurrentiestrijd bij het zoeken naar geschikt personeel voor technische beroepen, op een dramatische wijze aan het verliezen is.

De aanwervingen zouden onder meer zo lang duren omdat de procedure sinds de opsplitsing van de NMBS in drie eenheden, veel ingewikkelder is geworden. De Holding voert het personeelsbeleid uit, maar moet uiteraard vaak overleggen met Infrabel en NMBS. In dezelfde plenaire vergadering zei u dat het aanpakken van de trage aanwervingsprocedures eveneens een van uw prioriteiten zou zijn.

Bent u het dan ook eens met het rapport om een personeelsactieplan klaar te hebben tegen september? Hebt u al ideeën inzake de stroomlijning van de aanwervingsprocedures?

06.04 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik zal kort zijn, omdat het meeste al is gezegd. Ik kom daarom onmiddellijk tot mijn vragen.

Ten eerste, uit de studie bleek dat de transparantie van de structuur en de verantwoordelijkheden een van de problemen zou zijn. Wat is uw visie daarop? Welk actieplan zet u daartegenover?

Ten tweede, reeds in de vorige legislatuur hebben wij de analyse gemaakt dat het aanwerven van personeel waarschijnlijk een van de grote uitdagingen wordt, zeker gelet op het hoge aantal pensioneringen. Die analyse werd gemaakt en een aantal oplossingen werd in het vooruitzicht gesteld. In welke mate zult u de oplossingen die toen in het vooruitzicht werden gesteld, met name het aanwerven van ongeveer 1.800 werknemers per jaar, concretiseren?

Ten derde, her en der in de media hebben we de verschillende interpretaties van journalisten kunnen lezen op het rapport, dat zogenaamd geheim was. In welke mate zijn er aanwijzingen dat de EU niet akkoord ging met de huidige structuur? In het rapport zelf worden twee verschillende manieren naar voren geschoven. Wat is uw visie daarop?

Ten slotte, dit rapport is tot stand gekomen op basis van interviews met bevoorrechte getuigen. Wat is nu het vervolgtraject van deze studie?

06.05 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, ik denk niet dat ik op alle vragen uitputtend kan ingaan. Ik ben voorstander om op een systematische manier te kijken naar het rapport waartoe ik zelf de opdracht heb gegeven en waarover ik steeds transparant ben geweest. Ik snap helemaal niet de opmerkingen over geheimhouding. Ik denk dat nog weinig rapporten zo transparant zijn geweest en aan de commissie en de raad van bestuur zijn bezorgd. Wie dat wenst, kan dat inkijken. Het was ook de bedoeling om een aantal

zaken te objectiveren, om het debat daarover ten gronde te kunnen voeren. Het is nu zaak te kijken wat wij op de sporen kunnen zetten met betrekking tot de verschillende aanbevelingen die in de studie zijn gedaan.

Wat ik toch nog wil zeggen en wat ik zeer spijtig vind, is dat de studie selectief wordt gelezen. In de inleiding staat heel duidelijk dat de huidige structuur ertoe heeft geleid dat de operatie geslaagd is. Dat heeft ertoe geleid dat zowel de operationele als de financiële resultaten van de NMBS-groep enorm zijn verbeterd. Die zin wordt blijkbaar niet gelezen. Men leest alleen de negatieve zaken en de positieve zaken worden vergeten. Ik wil dit benadrukken.

De opzet van deze studie was om een aantal verbetertrajecten voor te stellen. Ik betreur dat dan het besluit wordt genomen dat deze studie bevestigt dat de NMBS-groep totaal niet werkt. Er staat heel duidelijk in de studie dat de huidige structuur de NMBS-groep in staat heeft gesteld om zich te conformeren aan de Europese regelgeving en tegelijkertijd haar operationele en financiële resultaten aanzienlijk te verbeteren. De opdracht was echter na te gaan in welke secties nog verbetertrajecten konden worden voorgesteld.

Ik ga nu dieper in op vragen. Ik verontschuldig mij omdat dit in twee talen zal zijn, ook al zijn de vragen hier nu in een taal gesteld. De schriftelijke vragen waren immers door collega's uit de twee taalgroepen gesteld, waarin ook essentiële informatie staat.

De commissievoorzitter heeft op 5 mei een kopie van het rapport gekregen. Het is transparant. De aanbestedende overheid voor deze studie is de Belgische Staat, vertegenwoordigd door het ministerie van Overheidsbedrijven. De opdracht werd op 22 februari gegund aan Roland Berger Strategy Consultants. Het eindrapport werd mij op 17 maart 2008 bezorgd.

Le rapport comporte trois parties.

La première partie reprend une liste des points problématiques dans le domaine des compétences opérationnelles de la gestion des ressources humaines ainsi que de la gouvernance et de la réglementation

Ces constatations sont basées sur une quarantaine d'entretiens que le consultant a mené avec la direction du groupe SNCB ainsi qu'avec certains experts externes ou acteurs concernés par ledit groupe.

Het tweede gedeelte formuleert een aantal aanbevelingen om deze knelpunten op termijn weg te werken. Deze aanbevelingen worden voorgesteld in fichevorm waarbij aandacht wordt besteed aan de context van het probleem, de te ondernemen acties, de verantwoordelijkheden, de verwachte impact alsook de timing.

In het derde deel wordt kort ingegaan op de mogelijke organisatorische scenario's.

J'ai décidé, conformément au souhait mentionné dans l'accord de gouvernement, de clôturer, d'abord, la préparation des contrats de gestion et, ensuite, de m'atteler aux discussions relatives aux recommandations du rapport.

Comme nous l'avons dit au sujet de la note de politique, vous n'ignorez pas qu'il y a, dans le projet de contrat de gestion, un lien avec le rapport et les conclusions que nous en tirerons.

De aanbevelingen in het rapport dienen met de nodige voorzichtigheid te worden geïnterpreteerd, al was het maar gezien de korte duurtijd van de opdracht maar vooral ook gezien de gebruikte werkwijze, met name op basis van interviews. Bijkomende analyses, financieel en operationeel om maar een paar elementen te noemen, zullen dan ook voor sommige aanbevelingen of sommige punten noodzakelijk zijn. Ook de haalbaarheid van sommige suggesties en de timing ervan dienen het voorwerp uit te maken van verder gesprek alsook soms van verder onderzoek.

Il serait particulièrement orgueilleux de vouloir se prononcer sur une structure ferroviaire idéale pour notre groupe SNCB.

Selon moi, les structures sont un instrument pour atteindre des objectifs politiques et de société. Il s'agit donc de mettre en place les meilleurs instruments pour atteindre l'objectif d'une SNCB mieux armée qu'aujourd'hui pour contribuer à la résolution du défi auquel l'ensemble du monde occidental est confronté, celui d'une mobilité croissante.

Ik ben uiteraard niet de eerste minister die met deze uitdaging te maken heeft. Al vanaf begin 2000 zijn de opeenvolgende ministers die bevoegd waren voor de NMBS op zoek gegaan naar een formule waarbij de Europese regelgeving kon worden geïmplementeerd zonder afbreuk te doen aan de doelstellingen die de Belgische overheid zich stelde inzake mobiliteit en het sociaal beleid bij de NMBS-groep.

Il s'agissait en particulier de:

- la séparation entre l'infrastructure et les opérations;
- l'indépendance absolue des fonctions essentielles (les agréments, l'octroi de capacités d'infrastructure, les droits d'utilisation, les licences) pour ne pas fausser la concurrence;
- la séparation et une grande transparence dans la relation entre les fonctions commerciales et les missions et tâches de service public.

Er bestond op dat ogenblik en evenmin vandaag een uniek of onbetwistbaar model van spoorweginfrastructuur op Europees vlak. Dat is een van de vaststellingen van de Berger-studie. Die studie zegt heel duidelijk dat er een aantal theoretische modellen zijn en dat men een aantal keuzes zal moeten maken, maar dat het ideaal model noch op Europees vlak noch België bestaat.

Afin de mettre en oeuvre la réglementation européenne, chaque pays, chaque opérateur traditionnel a choisi une adaptation propre, qui découlait souvent des contraintes locales. De plus, le transport des marchandises par chemin de fer est totalement libéralisé depuis le 1^{er} janvier 2007.

En 2012, le transport international des passagers sera également libéralisé. Dans l'esprit de la réglementation européenne, tout cela doit mener à une augmentation du transport par chemin de fer tout en pesant moins sur les finances publiques.

Voor de NMBS werd in 2004 gekozen voor een opsplitsing waarbij de volgende principes werden gehanteerd: eenheid van bedrijf, eenheid van sociale dialoog, eenheid van statuut voor de werknemers, integratie van operationele activiteiten, bijzondere aandacht voor openbare dienstverlening voor de nodige financiële middelen voor een substantiële verhoging van de activiteiten, behoud van de essentiële functies binnen de spoorweggroep en overname van de schuld, reeds voorzien in de Europese richtlijn 91/440/EEG.

Ces principes ont mené à l'époque aux choix politiques suivants:

- SNCB Holding: personnel, stratégie, ICT, gestion du patrimoine, finances, etc.;
- SNCB en tant qu'opérateur intégré pour les voyageurs et les marchandises;
- Infrabel en tant que gestionnaire du réseau et de l'infrastructure;
- Infrabel pour l'accès au réseau et la majorité des "fonctions essentielles";
- Le FIF pour la gestion de la dette et des actifs fixés attribués.

Vandaag, vier jaar na datum, vond ik het nodig een evaluatie op te maken, niettegenstaande een aantal doelstellingen uit het eerste beheerscontract werd gerealiseerd. De groei van het aantal reizigers werd gehaald, de financiële leefbaarheid van de drie bedrijven werd bevestigd en bovendien werden de commerciële activiteiten – cargo en internationaal verkeer – hervormd.

Il faut aussi constater qu'il subsiste des zones d'ombre dans la distribution des tâches entre les entités Holding, SNCB et Infrabel. Ces zones d'ombre doivent être éclaircies. Il ne peut être question d'un retour à une société intégrée comme il en existait une auparavant, ne serait-ce que parce que la réglementation européenne ne nous le permet pas. Cependant, notre but n'est pas non plus de remettre totalement en question les nouvelles structures de la SNCB, quatre ans après leur mise en place. Depuis des décennies, la SNCB a fait l'objet de réorganisations successives. Aujourd'hui, nous disposons d'un rapport où figure une analyse réalisée sur la base des structures décidées en 2004.

De vaststellingen omtrent het personeelsbeleid, de bevoegdheid in stations en transparantie moeten leiden tot verschillende types van maatregelen. In de eerste plaats zullen nog meer dan vandaag engagementen moeten worden vastgelegd tussen de verschillende entiteiten ten einde ieders verantwoordelijkheden beter af te lijnen. Vandaag zijn er de beheersovereenkomsten. Ik vond dit ook belangrijk omdat een aantal taken daarin reeds is vastgelegd.

Président: François Bellot.

Voorzitter: François Bellot.

In de beheersovereenkomsten is opgenomen dat het nu de bedoeling is dat de ondernemingen op bepaalde punten SLA's afsluiten. Excuseer mij voor de business- en managementbegrippen. Het komt hierbij aan op het afspreken van overeenkomsten over de kwaliteit van de doelstellingen in bijvoorbeeld de uitvoering van ICT, financieel beleid, personeelsbeleid en andere.

Wat heb ik moeten vaststellen? In het verleden heeft men gezegd dat men van plan was om die akkoorden onder mekaar – Holding, NMBS en Infrabel – af te sluiten maar dit is nooit gelukt. Men is niet tot een overeenstemming kunnen komen. Dit is een belangrijk aandachtspunt en ik zal dit zeker met hen opnemen.

Vandaar dat wij in de nieuwe beheersovereenkomst ook dwingender zijn geworden wat dat betreft. Die overeenkomsten moeten nu vóór een bepaalde datum aan de minister worden voorgelegd. Dit is alvast een concrete aanbeveling die reëel een verdere uitvoering heeft gekregen.

Anderzijds zullen ook de aanbevelingen en analyses over het personeelsbeleid verder moeten worden uitgeklaard. Als ik de timingen zie die in het rapport worden vooropgesteld, denk ik dat sommige timings niet realistisch zijn ten opzichte van de vooropgestelde doelstellingen. Ik wil daarover nu al geen misverstanden laten bestaan. Als ik zie dat men op bepaalde doelstellingen een termijn van drie maanden kleeft terwijl dit alleen al heel wat overleg vergt, dan wil ik voor de timingen toch enige omzichtigheid vragen, zeker inzake personeelsbeleid.

Ik ben er zeker van dat een aantal actiepunten op zeer korte termijn ingang kunnen vinden en zelfs geen politieke arbitrage vergen. Wij moeten de NMBS-groep gewoon de opdracht geven om bepaalde punten te remediëren. Er zijn volgens mij andere aangelegenheden waarvoor wel politieke arbitrage nodig zal zijn of waarin ik een voortrekkersrol zal moeten spelen.

Op langere termijn zal moeten worden bekeken in welke mate de structuren moeten worden verfijnd, rekening houdend met de reeds agelegde weg en de verschillende engagementen van alle stakeholders van de NMBS-groep. Ik vind het heel belangrijk om een aantal principes waarover overeenstemming bestond niet meer in vraag te stellen. Het is er mij wel om te doen de operationaliteit te verbeteren. Dat is ook de manier waarop ik de vraag heb gesteld aan het consultancybureau Berger.

Er werd een vraag gesteld over de stiptheid. Dat zou heel ver gaan en uit het onderzoek blijkt heel duidelijk dat er een aantal elementen zijn inzake communicatie, ook een aantal elementen bijvoorbeeld met betrekking tot de verhouding tussen de stationschef en mensen op het perron. Ik meen dat het belangrijk is – dat is ook wat wij zullen doen – om te bekijken hoe wij verder zullen omgaan met alle aanbevelingen die er zijn, op welke niveau en met welke timing, ook wat de elementen inzake de stiptheid betreft.

Voorts verwijs ik graag naar de elementen die daarover in de beheersovereenkomst zijn opgenomen. Het gaat, enerzijds, over het beleid, de beheersovereenkomst en afspraken die gemaakt zijn met betrekking tot de onderneming.

Anderzijds zijn er operationele werkafspraken. Dat zijn managementmaatregelen. Die behoren eigenlijk niet tot mijn bevoegdheid. Ik wil dat ook zo houden. De managementverantwoordelijkheid ligt bij de NMBS zelf, maar uiteraard zullen wij de NMBS confronteren met de resultaten en vragen om ze te weerleggen of om ze bij te sturen of om ons in elk geval te zeggen welke richting zij neemt.

U weet dat ik al eerder in de comissie heb gezegd – straks komt er nog een vraag over de stiptheid – dat alle vertragingen worden gemeten en het voorwerp uitmaken van gesprekken op het niveau van het directiecomité. Er worden concrete aanbevelingen verwacht. Het wordt echt op een serieuze manier gemonitord. In de eerste gesprekken die ik heb gevoerd, twijfelt men eraan dat de operationele aanbevelingen uit het Berger-rapport zouden bijdragen tot een betere stiptheid. Ik wil echter niet vooruitlopen op het debat. De mensen die daaromtrent al feedback hebben gegeven, zeggen dat de punten in het rapport veeleer te maken hebben met het personeelsbeleid, met de structuren enzovoort, maar niet noodzakelijk het antwoord zouden zijn op stiptheid. Daarvoor zijn er andere acties, zoals die door onder andere de NMBS-groep zelf worden voorgesteld.

Er werden ook vragen gesteld over het humanresourcesbeleid. Ik heb daarop eigenlijk al kort geantwoord. 40% zal de onderneming verlaten. Dat is ook de vaststelling die Roland Berger heeft gedaan. Hij heeft gezegd dat, als dat zal gebeuren in de komende periode, dat gezien moet worden als een kritische succesfactor. Dat is trouwens ook wat wij zelf hebben vastgesteld. Indien men dan een aantrekkelijke speler

wil zijn op de arbeidsmarkt, zal men het personeelbeleid aantrekkelijker moeten maken. In het rapport doet men daarvoor voorstellen, want de auteur is van mening dat een aantrekkelijk personeelsbeleid op een andere manier kan worden gevoerd dan via de statuten en het zware personeelsstatuut, zoals het vandaag bestaat voor de NMBS-groep.

Daarover kan een debat plaatsvinden.

Ik ben zelf ook voorstander om te gaan naar onder andere een competentiebeleid, competentie management en flexibele loopbanen, zonder dat daarbij wordt geraakt aan de verworvenheden van het personeel, want dat kan of mag volgens mij niet het uitgangspunt zijn van het debat. Integendeel, als wij juist een aantrekkelijke werkgever willen zijn, zal dat zeker en vast een punt zijn dat ook verder actief en alert zal moeten worden opgevolgd.

Begin mei werden de drie afgevaardigde bestuurders ingelicht over de resultaten van de studie. Ik heb aan hen gevraagd om voor 15 juni een technische verificatie te bezorgen van de vaststellingen en de uitgangspunten van het rapport. Mijn betrachting is dan om voor het reces ook een timing op te stellen voor bijkomende analyses, bijvoorbeeld over de vraag in welke richting we voortgaan of welk overleg er nog nodig is enzovoort. Die tijdstabel zal worden uitgewerkt voor het reces, om na te gaan wat er waar op sporen wordt gezet.

Ik stel voor, hoewel het mij niet toekomt om de werkzaamheden van de commissie te regelen, dat we dan op basis van al die concrete aanvullingen eens open van gedachten kunnen wisselen, misschien zelfs ook met externen, zoals mensen van de NMBS zelf, de vakbonden en misschien ook met Berger.

06.06 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Dat rapport is er inderdaad op uw verzoek gekomen. Dat staat buiten kijf. De analyse is ook duidelijk.

U zegt dat ik alleen de negatieve dingen aanhaal. U mag mij dat niet kwalijk nemen. Ik ben lid van een oppositiepartij. Het is mijn taak om de negatieve dingen aan te kaarten en om daar aandacht voor te vragen. Als u graag de positieve punten in het daglicht stelt, dan staat het u volledig vrij om dat te doen. Ik denk dat ieder zijn rol moet spelen.

06.07 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): (...)

06.08 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer Van den Bergh, dat klopt toch? Dat is volgens mij toch de normale gang van zaken.

Mevrouw de minister, ik denk dat het nu tijd is voor de remediëring.

U hebt nu wel gesproken over die tijdstabel, maar het mag niet, zoals in het verleden al wel eens gebeurde, dat het rapport in de onderste schuif blijft liggen. Ik hoop dat dat niet het geval is. Het is uw verantwoordelijkheid, ook nu, om dat belangrijke werk mee te begeleiden. Ook is het uw taak om degenen die dat belangrijke werk willen dwarsbomen, eveneens voor hun verantwoordelijkheid te plaatsen.

Over communautaire zaken wordt er niet in het Parlement gesproken, maar altijd in achterkamertjes. Als u over een efficiënte NMBS wilt spreken, dan zult u het echter toch vroeg of laat over die 60/40-verdeling moeten hebben.

In afwachting van al het werk dat u zult verrichten, heb ik toch een motie van aanbeveling klaargestoomd, die ik nu zal indienen. In mijn motie vraag ik aan de regering om onmiddellijk werk te maken van een overleg – dat zijn positieve punten, uiteraard – met alle actoren, waarbij rekening wordt gehouden met de aanbevelingen van het rapport-Berger, om aldus de dienstverlening te verbeteren op het vlak van stiptheid, veiligheid, comfort, communicatie, financieel beleid enzovoort. Ik vraag er ten slotte nog bij dat het Parlement daarvan op geregelde tijdstippen op de hoogte wordt gehouden.

06.09 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor het zeer uitgebreide antwoord.

Het rapport bracht zeker een aantal debatten over specifieke onderwerpen op gang. Dat is alvast een verdienste van het rapport. Sommigen minimaliseerden het rapport op zich immers al. Het zou vrij

waardeloos en wetenschappelijk onvoldoende onderbouwd zijn. Het heeft echter minstens de verdienste dat wij door het rapport op een vrij korte termijn een zicht op een aantal elementen kregen. U gaf er een heel mooie omschrijving van, namelijk "les zones d'ombre". Het rapport legde dus een aantal grijze zones bloot, waarover duidelijkheid zal moeten komen of tot concrete afspraken zal moeten worden gekomen.

In voornoemd opzicht kan het rapport een erg belangrijke bijdrage leveren aan de operationele verbetering van de dienstverlening bij de NMBS. Rond de dienstverlening draait het immers. Mochten wij zoals sommigen zouden willen, de structuren van de ene op de andere dag helemaal omgooien, zou er ook van dienstverlening niet veel sprake meer zijn.

Het is een goede manier om punt per punt naar operationele verbeteringen te zoeken. Wij moeten op die weg doorgaan.

Ik heb nog één randbemerking. Sommigen maken wel eens de bemerking dat u al te vaak de kant van de werknemersbelangen zou kiezen. Wanneer ik u hier bezig hoor, lijkt u meer op een manager en moet u de managementtermen zelfs aan dezelfde critici uit dezelfde hoek uitleggen. Voorgaande bemerking maak ik echter geheel terzijde.

06.10 Peter Luyckx (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, ik meen dat de commissie voor de Infrastructuur in de eerste plaats aan alles wat niet goed gaat, moet werken. Dat sluit evenwel niet uit dat wij in de commissie moeten kunnen toegeven dat er door u ook goede zaken werden verricht.

In de eerste plaats pleegde u veel overleg, met recent ook goede resultaten.

Het is misschien wel juist dat in het Bergerrapport ook een aantal goede zaken wordt belicht, zoals het operationele en het financieel succesvolle luik.

Niettemin duidt het rapport ook aan dat onderzoek nodig blijft en dat het debat blijvend moet worden gevoerd. Daarom zijn wij ook hier.

Ik hoor van u dat het Bergerrapport niet noodzakelijk een antwoord op het probleem van de stiptheid is. Een van de zaken die volgens mij meer debat vergt, is precies de correlatie tussen de structuren en een verbetering van de stiptheid, die door betere structuren mogelijk wordt.

Wat het personeelsactieplan betreft, begrijp ik dat de deadlines, zoals ze hier worden opgesteld, niet realistisch zijn. Welke termijn zou dan wel realistisch zijn binnen dewelke u concrete resultaten zult kunnen boeken?

Voor het overige was u voldoende duidelijk.

06.11 David Geerts (sp.a+VL.Pro): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord.

Mijn repliek zullen mijn vervolgvragen zijn na 15 juli.

06.12 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, ik wil zeker niet de indruk wekken dat ik wens tussen te komen in de werkzaamheden van een commissie. Om systematisch en ten gronde te werk te gaan, herhaal ik echter mijn verzoek om te wachten op het rapport met de aanbevelingen en een tijdstabel. Met alles respect dus, maar ik zou liever wachten in plaats van telkens een half antwoord te moeten geven op verschillende vragen. Het is misschien ook interessant om externen te horen.

Le **président**: Nous en tiendrons compte à l'avenir, quant à l'organisation de nos travaux.

Moties **Motions**

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

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Jan Mortelmans en luidt als volgt:
"De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer Jan Mortelmans en het antwoord van de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven, verzoekt deze laatste onmiddellijk werk te maken van een overleg met alle actoren waarbij rekening wordt gehouden met de aanbevelingen van het rapport Berger om aldus de dienstverlening te verbeteren op het vlak van stiptheid, veiligheid, comfort, communicatie, financieel beleid, enz. Het parlement dient hiervan op geregelde tijdstippen op de hoogte te worden gehouden."

Une motion de recommandation a été déposée par M. Jan Mortelmans et est libellée comme suit:
"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Jan Mortelmans
et la réponse de la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques,
invite cette dernière
à initier sans délai une concertation avec l'ensemble des acteurs en prenant en considération les recommandations contenues dans le rapport Berger en vue d'améliorer les services sur le plan de la ponctualité, de la sécurité, du confort, de la communication, de la politique financière, etc.
Le Parlement doit être informé à ce sujet à intervalles réguliers."

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

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

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

07 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de idee van het gebruik van een lightrain" (nr. 5196)
- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het standpunt van de NMBS met betrekking tot lightrail of lightrain in België" (nr. 5285)
- de heer Bart Tommelein aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de light rail" (nr. 5964)

07 **Questions jointes de**

- M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'idée de recourir au 'light train'" (n° 5196)
- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la position de la SNCB concernant le 'light rail' ou train léger en Belgique" (n° 5285)
- M. Bart Tommelein à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le rail léger" (n° 5964)

07.01 **Michel Doomst** (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, bedankt voor uw begrip. Bedankt dat u de vraag wat liet verdagen en liet aansluiten bij die van een aantal andere mensen.

Normaal ben ik niet voor "light" maar een lightrain lijkt mij als piste toch het overwegen waard. Wij moeten toch beseffen dat zware infrastructuur en zwaar materieel niet volstaan voor alle problemen inzake mobiliteit die zich in de toekomst zullen aandienen. Recente rapporten laten verstaan dat het er niet op zal verbeteren. Wij moeten alle mogelijkheden overwegen die vooral het regionale treinvervoer ten goede kunnen komen.

Wij horen dat in opdracht van de bevoegde Vlaamse minister een ingenieursbureau heeft onderzocht in welke mate de lightrain een oplossing zou kunnen zijn. De Vlaamse minister zou met dat rapport in handen verder willen onderhandelen met de NMBS en De Lijn.

Mevrouw de minister, ik wil u vragen of dat rapport u al heeft bereikt en of er met het kabinet al overleg over is geweest. De mogelijkheden van een drietal trajecten zouden al zijn onderzocht. Ik wil u vragen of nog andere trajecten het voorwerp zullen uitmaken van onderzoeken en studies? Ik denk bijvoorbeeld aan de streek rond Brussel waar dat nog wel wat mogelijkheden zou kunnen opleveren. Vandaar dat ik hoop op een antwoord in deze.

07.02 **David Geerts** (sp.a+VI.Pro): Mevrouw de minister, collega Doomst heeft al gezegd dat er een studie is van de Vlaamse minister van Mobiliteit, mevrouw Van Brempt, waarin drie trajecten naar voren worden

geschoven die als realistisch beschouwd worden: Zeebrugge-Brugge-Lichtervelde, Antwerpen-Boom-Puurs, en Gent-Eeklo-Maldegem.

Mijn concrete vragen zijn de volgende. Wat zijn volgens de NMBS de knelpunten om bepaalde projecten inzake lightrail of lightrain op te starten? In welke mate is de NMBS bereid samen met De Lijn een bijkomende constructie op te zetten om dergelijke projecten te organiseren? En ten laatste, is er overleg gepland tussen de NMBS en de Vlaamse en de Waalse openbare vervoersmaatschappijen om een gezamenlijk standpunt te ontwikkelen in deze discussie?

07.03 Bart Tommelein (Open Vld): Mevrouw de minister, ik zal mij beperken tot mijn vragen. Anders moet ik nog eens die hele uitleg geven.

Wat is uw standpunt inzake de conclusies van de studie die de invoering van lightrailverkeer op het net van Infrabel wil bevestigen? Zijn die conclusies compatibel met de onderzoeken naar de invoering van lightrail die door de NMBS Groep werden gevoerd?

Verder is er uiteraard de belangrijkste vraag voor een West-Vlaming: acht u het mogelijk dat een dergelijke exploitatie wordt ingevoerd op bijvoorbeeld de lijn Zeebrugge-Brugge-Lichtervelde? Wat is de stand van zaken van het overleg dat tussen de NMBS en Infrabel daarover wordt gevoerd naar aanleiding van het Neptunusplan?

07.04 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, in het licht van de toekomstige lightrailontwikkeling op het Belgische spoorwegennet onder het regime "gemengd verkeer" situeren de belangrijkste knelpunten zich op het domein van de veiligheid en op het domein van het wettelijk kader zelf.

Wat de veiligheid betreft, moet de volledige zone van het spoorwegennet, gemeenschappelijk bereden door lightrailvoertuigen en gewone treinen, heavyrails, uitgerust zijn met een signalisatiesysteem dat borg staat voor eens snelheidscontrole bij het naderen van een stopsein en voor het stoppen voor dat sein indien dat noodzakelijk zou zijn.

Alle krachtvoertuigen, zowel reizigers- en goederenverkeer als motorstellen die in deze zone zouden kunnen rijden, ingegrepen de lightrailvoertuigen, moeten met dit signalisatiesysteem zijn uitgerust.

Het signalisatiesysteem dat aan bovenvermelde voorwaarden voldoet, is het ondertussen door u allen gekende European Train Control System. Tevens dient het betreffende lightrailmaterieel gehomologeerd te zijn door de dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen alvorens het mag worden ingezet op het Belgische spoorwegennet beheerd door Infrabel.

Wat het wettelijk kader betreft, afhankelijk van de door de federale en gewestelijke overheid verkozen lightrailexploitatievorm, uitgeoefend op het spoorwegennet beheerd door Infrabel, kan het wenselijk of noodzakelijk zijn een aantal wetten, decreten en ordonnanties aan te passen. Het betreft de bijzondere wet van 8 augustus 1980, de wet van 21 maart 1991, de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid voor spoorwegen. Bovendien dienen samenwerkingsovereenkomsten te worden gesloten tussen de federale overheid en de Gewesten en zullen zonodig wijzigingen moeten worden aangebracht, zelfs aan de beheersovereenkomsten.

Door de stuurgroep van de NMBS-Groep met de FOD en de drie regionale openbaarvervoermaatschappijen De Lijn, MIVB, STIB en TEC, werd een aantal lightrailexploitatievormen onderscheiden, afhankelijk van het al dan niet gemengd rijden van lightrailmaterieel en heavy railmaterieel op het spoorwegennet alsook afhankelijk van de keuze van de lightrailvervoerder, de NMBS en/of de regionale openbare vervoermaatschappij. Afhankelijk van de projecten en van de door de overheden verkozen exploitatievorm kan de NMBS als openbare spoorvervoerder worden betrokken bij de realisatie van de projecten.

In deze stuurgroep-Lightrail zullen de mogelijkheden voor de invoering van lightrail verder worden uitgediept. De uitgevoerde haalbaarheidsstudie zal daarvoor als basis dienen. Tevens moeten Infrabel, de infrastructuurbeheerder, en de NMBS, de openbare spoorvervoerder, hun verantwoordelijkheid opnemen bij de invoering van lightrail op het Belgische spoorwegennet.

De stuurgroep-Lightrail is op de hoogte dat de Vlaamse overheid, departement Mobiliteit en Openbare

Werken, de studieopdracht “analyse van de mogelijkheden voor lightrail in Vlaanderen” eind 2006 heeft toegekend aan het studiebureau Grontmij. De stuurgroep-Lightrail en ikzelf beschikken evenwel nog niet over het eindrapport. Er is hierover ook geen overleg gepleegd met mijn kabinet.

In de stuurgroep-Lightrail werden op voorstel van de regionale openbaarvervoermaatschappijen een aantal pilootprojecten voorgesteld, zoals de tram-treinverbinding Aalst-Brussel en drie lightraillijnen uit het Spartacusplan.

In de toekomst zal verder onderzoek naar de mogelijke toepassing van lightrail op bestaande spoorweginfrastructuur of eventueel nieuwe infrastructuur en in gemengd verkeer, worden uitgevoerd. In dit verband zal de NMBS een marktstudie uitvoeren.

In de nieuwe beheerscontracten vraag ik aan de vennootschappen van de NMBS-Groep om ten laatste tegen maart 2009 de nodige studies aan te leveren inzake de mogelijke toepasbaarheid van het lightrailconcept, hetzij op nieuwe infrastructuur, hetzij in gemengd verkeer.

In het kader van de ontwikkeling van een nieuwe dienstregeling op lange termijn zullen de NMBS en de regionale openbare vervoersmaatschappijen ook gezamenlijk overleg voeren – dat is ook forser geformuleerd in de beheersovereenkomsten –, teneinde een geïntegreerd en duurzaam intermodaal openbaar vervoer te kunnen aanbieden. Het gemeenschappelijk overleg bestaat nu voor de jaarlijkse wijzigingen aan de dienstregeling van elk openbaar vervoer en wordt nu in de nieuwe beheersovereenkomsten dwingender gemaakt.

Het idee van de invoering van een lightrailexploitatie op de lijn Zeebrugge-Brugge-Lichtervelde is nog erg recent. Die moet dan ook nog worden bestudeerd in het kader van de bovenvermelde stuurgroep. Hierbij moet zeker rekening gehouden worden met een aantal knelpunten, waarvan de belangrijkste de veiligheid en het wettelijke kader zijn, waarnaar ik al eerder heb verwezen.

Het Neptunusplan is een langetermijnplan van De Lijn voor de provincie West-Vlaanderen, dat pas enkele weken geleden werd voorgesteld. De NMBS zal dat toekomstplan uiteraard met de nodige omzichtigheid en alertheid bekijken en met De Lijn nog bespreken in het ruimer kader van de ontwikkelingen van een geïntegreerd vervoerplan.

07.05 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, bedankt voor het antwoord. Ik leer daaruit dat ook de resultaten van het onderzoek nog niet voor morgen zullen zijn, laat staan de operationalisatie van alles. Het betekent eigenlijk dat wij vanuit de regio, in casu voor ons de regio Brussel, daar niet onmiddellijk efficiënt werk in dat verband kunnen doen. Ik bedoel dat het nog even wachten is. Of heeft het zin op dat vlak al regionaal, bijvoorbeeld voor de regio rond Brussel, een initiatief te starten of te stimuleren of in die richting al vragen te stellen?

07.06 David Geerts (sp.a+VL.Pro): Ik heb genoteerd dat u in maart 2009 een tussentijds rapport verwacht.

07.07 Bart Tommelein (Open Vld): Mevrouw de minister, dank u voor het antwoord. Ik heb daaruit begrepen dat er nog heel wat bezwaren en eventueel technische barrières te overwinnen zijn. Desalniettemin denk ik dat het toch mogelijkheden biedt voor de toekomst. Voorbeelden uit het buitenland, bijvoorbeeld Duitsland, tonen aan dat obstakels niet altijd onoverkomelijk zijn. We hebben in de Belgische politiek veel onoverkomelijke obstakels, maar dit zou er toch geen mogen zijn.

07.08 Minister Inge Vervotte: Ik volg voor bepaalde lijnen af en toe op wat het betekent om aan de voorwaarden van het European Train Control System en andere te voldoen.

Dat is echt wel een hele operatie. Dat vergt wel wat tijd. Uiteraard is het werk nooit verloren. Mijn ervaring leert echter ondertussen dat wanneer zulke onderzoeken beginnen heel wat verwachtingen worden gecreëerd. Het is voor mensen vaak heel moeilijk om uit leggen dat zo'n ETCS-systeem zoveel tijd nodig heeft en impact heeft om gewoon nog maar operationeel te mogen zijn. Het is dus het Europees veiligheidssysteem en wij hebben ons voorgenomen om daarin heel strikt te zijn, om alles, en zeker alles dat niet wordt geïmplementeerd, te doen via dat zeer strikte Europese veiligheidssysteem.

Ik pleit daar dus voor enige voorzichtigheid. Wanneer het overleg van start gaat, is het natuurlijk zinvol dat men kan rekenen op de input van de lokale besturen, van de Gewesten en Gemeenschappen.

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

08 Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het station Antwerpen Zuid" (nr. 5332)

08 Question de M Ludo Van Campenhout à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare d'Anvers-Midi" (n° 5332)

08.01 Ludo Van Campenhout (Open Vld): Mevrouw de minister, ik heb u al een vraag gesteld over het station Luchtbal als knooppunt in een voorstedelijk net. Ik heb dezelfde vraag over uw beleidsvisie over het station Zuid in Antwerpen als een onderdeel van een voorstadsnet. In 1997al stond in een advies dat de stad Antwerpen gaf over de HSL-verbinding en de noordzuid-verbinding, de vraag om een voorstadsnet te ontwikkelen. De Luchtbal in het noorden is cruciaal, het station Zuid in het zuiden. In 1999 zijn in het kader van de gesprekken over de ontwikkeling van het justitiepaleis ook al met Eurostation onderhandelingen gevoerd om van Antwerpen Zuid een, en ik citeer "multimodaal uitwisselingspunt, overstapplaats, park en parkeercafé te maken", dus een echt multimodaal knooppunt.

Sinds januari is de dienstregeling verbeterd; Er stoppen meer treinen in Antwerpen Zuid. Die worden door zeer veel pendelaars gebruikt. Voor de rest blijven er in Antwerpen Zuid nog zeer weinig verbindingen. Er stoppen zeer weinig treinen, niettegenstaande er veel meer pendelaars en bewoners zijn dan enkele jaren geleden. U weet dat de hele wijk achter het justitiepaleis zal worden ontwikkeld.

Wat is uw beleidsvisie over het station Antwerpen Zuid, om daarvan een volwaardig voorstedelijk station te maken, mevrouw de minister? Wat is de timing? Bestaat de mogelijkheid dat de IC-treinen in Antwerpen Zuid halt houden? Wat is daarvoor de timing?

08.02 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, Infrabel heeft behoorlijke inspanningen gedaan om dit station inzake infrastructuur te upgraden naar een voorstadstation, onder meer door het verhogen van de perrons, alsook door het plaatsen van schuilhuisjes. De eventuele uitbouw van een volwaardig voorstadsnet rond Antwerpen moet volgens de nieuwe beheersovereenkomst worden bestudeerd in het kader van een klantgericht en geïntegreerd vervoersconcept. Dit moet ten laatste tegen december 2011 worden geïmplementeerd.

Momenteel wordt het station Antwerpen Zuid, naast het aantal piekuurtreinen, bediend door de IC-trein Antwerpen Centraal-Gent Sint Pieters en de L-trein Antwerpen Centraal-Puurs. Het station wordt dus al met een IC-relatie bediend. De NMBS onderzoekt de mogelijkheid om vanaf eind 2008 een tweede IC-relatie in Antwerpen Zuid te laten stoppen.

08.03 Ludo Van Campenhout (Open Vld): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik kijk met veel ongeduld uit naar de ontwikkeling van het voorstadsnetwerk.

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

09 Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het Kievitplein te Antwerpen" (nr. 5335)

09 Question de M. Ludo Van Campenhout à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la Kievitplein à Anvers" (n° 5335)

09.01 Ludo Van Campenhout (Open Vld): Mevrouw de minister, in 2004-2005 werd tussen de stad, de NMBS, het Vlaams Gewest en Robelco, de ontwikkelaar van het Kievitplein, een multipartijenovereenkomst gesloten die de aanleg regelde van de tunnel, de financiering ervan in de Van Immerseelstraat en het omliggende openbaar domein.

Een van de afspraken was de aanleg van het Moretuspark op de oude berm tussen de sporen en de straat. De bedoeling was dat de stad en de NMBS elk de helft zouden betalen voor de aanleg van het Moretuspark.

Ondertussen is er door allerlei stedenbouwkundige bijsturingen een nieuw voorstel. Er wordt gebouwd tot

tegen de berm en de Van Immerseelstraat wordt breder. Voorlopig komt het park er niet, maar het openbaar domein op de straat wordt groter.

Dat biedt een pak voordelen voor de NMBS. Op de nieuwe structuur van het openbaar domein kunnen de nooduitgangen van de spoortunnel die niet in het GRUP zitten, wel worden aangesloten. De servituedeweg naar de sporen wordt in het ontwerp geïntegreerd en de ondergrondse cascoruimte kan kwaliteitsvol worden ontsloten. Er zijn daaraan dus een pak voordelen verbonden voor de NMBS.

Mijn vraag is of de NMBS de overeengekomen 500.000 euro, die naar ik aanneem gereserveerd zijn, wil investeren in het Moretuspark op het openbaar domein in de Van Immerseelstraat.

09.02 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer Van Campenhout, in 2004 werd door de toenmalige geïntegreerde NMBS onderhandeld over de aanleg van de publieke infrastructuur in en rond het station van Antwerpen Centraal.

Een van de toen vastgelegde afspraken was dat de NMBS haar gronden gelegen langs de Van Immerseelstraat die niet langer nodig waren voor de exploitatie, mocht valoriseren. Binnen het GRUP HST-station Antwerpen omgeving Kievitplein, definitief vastgesteld op 24 oktober 2003, werd vastgelegd dat op die gronden ongeveer 55.000 m² kantoren en woningen mochten worden ontwikkeld.

Tevens werd in die zone op de grond van de NMBS in een klein park, het Moretuspark, tussen de bouwblokken voorzien. Aangezien de NMBS de aanleg van het park, overeenkomstig de stedenbouwkundige last, zag als deel uitmakend van de voormelde ontwikkelingen en aangezien het park op haar domein lag, kwam zij tot een akkoord met de stad om de aanlegkosten van het park, geraamd op ongeveer 1 miljoen euro, te verdelen volgens een 50/50-regeling. Een deel van de opbrengsten uit de projectontwikkeling zou dus worden aangewend om het openbaar domein op te waarderen.

Op 30 december 2004 werd het voormeld onroerend goed, inclusief de zone voor het Moretuspark, bij koninklijk besluit overgedragen aan het Fonds voor Spoorweginfrastructuur, dat zal instaan voor de verdere ontwikkeling en de valorisatie. Daardoor heeft de NMBS holding, rechtsoptvolger van de NMBS, geen enkel belang meer in de ontwikkeling, aangezien ze niet langer eigenaar is van de betrokken gronden.

Bovendien heeft het park, dat zich situeert ter hoogte van de kruising van de Plantijn Moretuslei met de sporen op ongeveer 400 meter van de dichtstbijzijnde stationstoegang van Antwerpen-Centraal aan het Kievitplein, geen enkel nut voor de NMBS-reizigers, en geeft het ook geen enkele meerwaarde aan het station zelf.

Volgens de directie Patrimonium van de NMBS-holding moet thans het FSI de lasten verbonden aan de ontwikkeling van de gronden, op zich nemen. De directie Patrimonium heeft dit standpunt in het verleden reeds meermaals gemeld aan de stadsdiensten, tijdens de verschillende overlegmomenten. Het FSI is, via Deloitte, betrokken bij het overleg met betrekking tot de groep HST-station Antwerpen – omgeving Kievitplein.

09.03 **Ludo Van Campenhout** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik bedank de minister voor haar antwoord. Ik betreur het natuurlijk dat door de opsplitsing van de NMBS de lasten binnen het huis naar elkaar worden doorgeschoven, want finaal blijft het één globale rekening.

Ik veroorloof mij u nog even een vraag te stellen, mevrouw de minister. U bevestigt dat die gronden door het FSI zullen worden ontwikkeld, terwijl u in de commissie hebt gesteld dat eigenlijk in de programmawet was bepaald dat die zouden worden onttrokken aan het FSI. U bevestigt nu dat ze toch opnieuw door het FSI zullen worden ontwikkeld, net als voor de gronden aan Nieuw-Zuid.

09.04 Minister **Inge Vervotte**: Om misverstanden te voorkomen, de NMBS is een heel complex bedrijf. Vanwege de wijzigingen uit het verleden en de opties die zijn genomen met betrekking tot de holding en dergelijke, is op een gegeven moment beslist dat het FSI daarin zijn verantwoordelijkheid verder ging opnemen. Dat blijft zo.

Wij hebben echter nu een beslissing genomen om het FSI te ontmantelen, naar aanleiding van het feit dat de overheid de schuld op zich neemt. Dat betekent dat bij de ontmanteling van het FSI alles wat spoorweggerelateerd is – ik denk dat het niet-spoorweggerelateerd zal zijn, maar ik blijf daar voorzichtig in –,

naar Infrabel gaat en alles wat niet-spoorweggerelateerd is, hoogstwaarschijnlijk naar het Federaal Participatiefonds gaat. Met andere woorden, de verantwoordelijkheden worden gewoon overgedragen naar degenen die de niet-spoorweggerelateerde of spoorweggerelateerde activa bij zich zullen krijgen. De bedoeling is om hier uitvoering aan te geven. We zijn nu juni. In de komende weken zal de FSI-operatie plaatsvinden en zal de schuld naar de overheid komen.

In principe blijven de verantwoordelijkheden dezelfde. Het gaat alleen naar respectievelijk Infrabel of de Federale Participatiemaatschappij.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Question de M. André Perpète à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les excursions scolaires proposées par la SNCB" (n° 5362)

10 Vraag van de heer André Perpète aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de door de NMBS aangeboden schoolexcursies" (nr. 5362)

10.01 André Perpète (PS): Monsieur le président, madame la ministre, la SNCB propose des tickets à tarif avantageux pour les écoles qui veulent envoyer leurs élèves en excursion. Une série de destinations sont prévues, comme le zoo d'Anvers, le Musée des Sciences naturelles, la descente de la Lesse, etc. Malheureusement - c'est pourtant une demande qui est régulièrement exprimée -, il n'existe pas d'accord pour un billet B-Excursion entre la SNCB et les différents parlements belges, notamment le nôtre.

Les visites d'étudiants sont pourtant nombreuses au sein de notre institution. Je suis persuadé que si une telle offre existait, elle susciterait un intérêt certain auprès des établissements scolaires de tout le pays.

Dès lors, madame la ministre, un billet de train à tarif préférentiel pour les étudiants qui souhaiteraient visiter nos institutions dans le cadre d'excursions scolaires a-t-il déjà été envisagé? Des demandes en ce sens ont-elles déjà été adressées à la SNCB? Existe-t-il des systèmes de parrainage, grâce auxquels la SNCB permet à certaines écoles défavorisées de venir visiter nos institutions ou des expositions par exemple et ce, à moindre coût?

10.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur Perpète, il existe à la SNCB plusieurs formules présentant des tarifs avantageux aux jeunes et aux étudiants, par exemple le Go-Pass, tarif pour des voyages en groupes, etc., et qui sont très bien connus des institutions scolaires.

Les billets pour groupes avec réservation au préalable offrent en plus des places réservées dans les trains. Ces tarifs peuvent être utilisés pour promouvoir la visite des différents parlements. La SNCB pourrait à cet effet s'associer aux communications faites par les parlements.

L'offre B-Excursion combine systématiquement une entrée payante, prix négocié avec le partenaire, et le déplacement en train. La visite du parlement étant gratuite, la formule B-Excursion n'est pas adaptée. Aucune demande de billets spéciaux pour ces visites n'est parvenue à la SNCB.

Il n'existe pas de système de parrainage en tant que tel, mais comme indiqué ci-avant, la SNCB propose une offre tarifaire intéressante pour cette clientèle.

Voorzitter: Ludo Van campenhout.

Président: Ludo Van Campenhout.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 Question de M. André Perpète à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les derniers résultats financiers de La Poste" (n° 5363)

11 Vraag van de heer André Perpète aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de jongste financiële resultaten van De Post" (nr. 5363)

11.01 André Perpète (PS): Monsieur le président, madame la ministre, les derniers résultats de La Poste ont été publiés et, à en croire son conseil d'administration, tout ira pour le mieux dans le meilleur des

mondes: un chiffre d'affaires en hausse de 2% et un bénéfice opérationnel de 96 millions d'euros.

Les opérations Retail et les services financiers ont été les plus rentables, avec un gain de près de 5%, plus que le courrier et ses 3,1%. Les dividendes pour l'État fédéral seront certainement bons avec une hausse espérée de 43%.

Alors, où est le problème? Le souci, madame la ministre, c'est que bien que les chiffres soient bons, notre entreprise publique, même si elle mérite de moins en moins cette dénomination, ne cesse de fermer des bureaux; je ne reviendrai pas sur les chiffres puisqu'il en est question à chaque réunion.

Je voudrais cependant insister sur le fait que les résultats de La Poste amènent néanmoins une autre lecture que purement financière. À voir le nombre d'emplois supprimés – près de 2.200 –, il me semble indécent de se vanter d'obtenir des résultats financiers positifs lorsque c'est au détriment du personnel.

Ce qui me paraît le plus préoccupant, c'est qu'au fur et à mesure des années qui passent, la situation en termes d'emploi, d'accessibilité aux bureaux en milieu rural et, maintenant, même dans les villes, de même que la cadence et la pression imposées aux travailleurs, avec la perte du rôle social du facteur, devient réellement précaire.

Bien sûr, les dirigeants de La Poste ont beau jeu de soutenir que ces décisions sont prises pour arriver à une entreprise saine, au moment de la libéralisation postale complète dans quelques mois.

Madame la ministre, quels sont les chiffres avancés en ce qui concerne les dividendes que devrait toucher l'État fédéral en sa qualité d'actionnaire majoritaire de La Poste?

Ne pensez-vous pas qu'une partie de cette somme devrait être affectée à la création d'emplois stables, voire à durée indéterminée au sein de La Poste? D'ailleurs, voilà quelques semaines, lors d'une précédente séance de questions de cette commission, à propos de la SNCB, vous aviez affirmé vouloir mieux contrôler le travail des dirigeants des entreprises publiques, notamment en termes de ponctualité pour les trains, mais aussi de qualité du service, ce qui est aisément transposable à La Poste.

Avez-vous déjà une première idée des orientations que vous donnerez à la mise en œuvre de ce projet?

11.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, les chiffres de croissance que vous mentionnez, soit 4,6% pour l'activité Retail et ses services financiers, et 3,1% pour l'activité courrier, ne correspondent pas à la croissance de la rentabilité de ces activités, mais à la croissance de leur chiffre d'affaires.

Malgré cette croissance enregistrée en 2007, l'activité Retail et services financiers de La Poste est et reste très largement déficitaire. Ceci explique la nouvelle approche mise en place par La Poste consistant à remplacer certains bureaux de poste par des Points Poste tout en maintenant un réseau de 1.300 points de vente.

De plus, même si d'autres activités de La Poste sont rentables, il serait illégal de subsidier l'activité de points de vente par ces bénéfices, ce qui explique l'opération que vous mentionnez. L'État et la Société fédérale de participations et d'investissement ont reçu en 2008 un dividende total s'élevant à 30 millions d'euros.

La Poste est une entreprise saine et montre actuellement un bénéfice, ce dont il faut se réjouir. Toutefois, il ne faut pas perdre de vue que l'ouverture du marché modifiera profondément les circonstances dans lesquelles elle devra opérer. Le bénéfice actuel n'est pas garanti pour le futur. L'affecter à la création de l'emploi à durée indéterminée ferait dévier La Poste de son plan stratégique et mettrait ses chances de faire face au choc de la libéralisation en péril.

Enfin, le contrat de gestion semble être l'outil par excellence pour gérer les priorités qui doivent être celles de l'entreprise publique. Les priorités doivent découler de celles reprises dans les contrats de gestion mais aussi assurer la pérennité des entreprises publiques.

J'attends d'abord le débat que nous allons avoir au sein du gouvernement avec l'IBPT relatif à la libéralisation afin de prendre des directions pour le contrat de gestion car je crois que l'un est lié à l'autre.

Président: François Bellot.

Voorzitter: François Bellot.

11.03 André Perpète (PS): Monsieur le président, je remercie Mme la ministre pour sa réponse.

Il est vrai que ces éléments sont liés. Je suivrai avec attention ces discussions et ne manquerai pas de réinterroger la ministre.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les difficultés occasionnées aux personnes à mobilité réduite en cas de changement de voie en gare de Bruxelles-Central" (n° 5368)

12 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de moeilijkheden die mensen met een beperkte mobiliteit ondervinden wanneer de trein in Brussel-Centraal vertrekt van een ander perron dan eerst was aangekondigd" (nr. 5368)

12.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, en gare de Bruxelles-Central le 13 mai dernier, j'ai eu la surprise d'entendre, au moment où devait entrer en gare le train de 18.59 heures en direction de Quévy – où habite ma collègue et voisine –, l'annonceur de Bruxelles-Central nous indiquer que le train attendu en voie 6 s'arrêterait finalement en voie 4. En lieu et place, voie 6, est entré un train vide de voyageurs, qui ne s'est pas arrêté, continuant sa route jusqu'à Bruxelles-Midi.

Je suis quelque peu interpellé de voir que l'on oblige des passagers à se déplacer pour prendre leur train sur un autre quai afin de laisser passer un train vide, alors qu'il aurait été bien plus simple de faire circuler ce dernier par la voie 4 et de ne rien changer pour les autres. Dois-je rappeler que l'annonce ayant été faite à 18.57 heures pour le train de 18.59 heures, il fallait être bien alerte pour pouvoir changer de quai dans les temps?

Qu'en a-t-il été pour les personnes à mobilité réduite? Je sais bien que les quais sont équipés d'escalators. Ceci dit, ils ne sont pas installés à proximité les uns des autres tout le long des quais. De plus, ils sont susceptibles d'être mis à l'arrêt, notamment en raison de travaux en cours destinés à moderniser la gare.

J'osais espérer qu'il n'y avait qu'à Bruxelles-Midi qu'il était habituel de faire galoper les passagers de quai en quai. Je constate avec regret que le problème, loin de se régler, se propage aujourd'hui à Bruxelles-Central.

Madame la ministre, quelles améliorations la SNCB compte-t-elle apporter à ses aiguillages en entrée de gare afin d'éviter à ses clients de devoir courir, à plus forte raison lorsqu'ils sont diminués physiquement ou encombrés par des bagages?

12.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le député, en date du 13 mai 2008, le train IRG 3740 a bien subi un changement de voie en gare de Bruxelles-Central. Le départ prévu à 18.59 heures, voie 6, a eu lieu à la voie 4 comme vous l'avez signalé dans votre question.

En revanche, le train réceptionné à la voie 6 n'était pas un train vide comme l'a cru le voyageur. Il s'agissait du train international IC 9252 en provenance d'Amsterdam, dont la large majorité des voyageurs étaient descendus en gare de Bruxelles-Nord. Ceci explique l'impression d'un train vide ressentie par le voyageur. De plus, il roulait avec un retard de seize minutes, provoquant de ce fait des détours et d'autres retards en cascade.

Ces deux trains sont normalement réceptionnés par la voie 6 en gare de Bruxelles-Central. Un changement de voie était donc nécessaire en raison du retard subi par le train international IC 9252, prioritaire sur le train IRG 3740, mais également afin d'éviter un croisement entre les deux trains, et de leur infliger du retard par la même occasion.

Les annonces faites par le speaker n'étaient pas enregistrées. Il n'est pas possible de confirmer l'heure à laquelle l'annonce concernant ce changement de voie a été effectuée. Il peut, par contre, être affirmé que les annonceurs sur le quai ont diffusé l'information dès 18.55 heures.

Vu la situation, le personnel de régulation et le personnel en gare de Bruxelles-Central ont travaillé très correctement, permettant une circulation fluide des trains sur la jonction Nord-Midi, et particulièrement les deux trains concernés.

En ce qui concerne le déplacement imposé par ce changement de voie aux voyageurs du train IRG 3740, aucun problème n'a été signalé. La direction d'Infrabel Réseau a pour principe d'éviter autant que possible les changements de voie. Cependant, il arrive, et particulièrement dans les gares de la jonction bruxelloise Nord-Midi, que ceux-ci soient indispensables, afin de préserver la fluidité du trafic et d'éviter des retards supplémentaires, comme expliqué en détail ci-dessus par le cas précis des trains IR 3740 et IC 9252.

Notons par ailleurs qu'Infrabel a planifié des investissements importants à l'entrée de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi, en vue de pouvoir diriger immédiatement les trains entrants vers la bonne trémie. La réalisation complète de ces travaux est envisagée pour 2017.

12.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, je vous remercie pour ces bonnes annonces, qui concernent les générations suivantes!

Cela étant, je vous remercie pour votre réponse. En effet, je voulais surtout, par ce biais, sensibiliser au cas des personnes invalides, mais le cas des mamans accompagnées de leurs enfants peut aussi se présenter. Parfois, celles-ci s'organisent pour être accompagnées jusqu'au quai par quelqu'un de leur famille, et, lorsqu'il faut recharger de quai dans les dernières minutes, cela n'est vraiment pas facile. Je peux vous dire qu'en l'occurrence, avec mon assistant parlementaire, nous avons aidé plusieurs personnes à porter leurs paquets. Cela constitue toujours un stress, et c'est en ce sens que je voulais vous rendre attentive à cela.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 Vraag van de heer Peter Luykx aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toestand van de seinhuizen en -kasten van de NMBS" (nr. 5388)

13 Question de M. Peter Luykx à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'état des postes et cabines de signalisation de la SNCB" (n° 5388)

13.01 Peter Luykx (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik kom nog even terug op het incident van 14 mei. Ik zal de hele omkadering niet opnieuw schetsen. In de plenaire vergadering en de vragen daarna ging het vooral over de communicatie rondom dat incident. Ik wil een aantal vragen stellen omtrent de investering en de structurele modernisering van de NMBS.

Ten eerste, worden die treinuitval en de treinvertragingen daardoor verrekend in de stiptheidsstatistieken van de NMBS voor 2008? Dat is een los aspect waarnaar ik wilde vragen.

Ten tweede, de NMBS kan zich volgens ons niet op overmacht beroepen aangezien dergelijke ongelukken geen toeval zijn maar wellicht het gevolg zijn van een structurele onderinvestering, zowel inzake vervanging als inzake onderhoud. In de plenaire vergadering van 15 mei kreeg u hierover een aantal hints van collega's.

Wij willen hier teruggrijpen naar de uitspraken van Infrabelbaas Lallemand in De Tijd van 27 oktober 2007: "Een flink stuk van de infrastructuur dateert nog van voor de Tweede Wereldoorlog. Je houdt het niet voor mogelijk hoe bijvoorbeeld in sommige seinhuizen nog moet gewerkt worden". Hoe rijmt u deze uitspraken met de bewering van Paul Huybrechts, auteur van een vrij recent boek over de NMBS, dat deze de meest gesubsidieerde spoorwegmaatschappij van Europa per reizigerkilometer is?

Hoe rijmt u de uitspraken van de heer Lallemand met de uitspraken tijdens de vergadering van 15 mei, te weten dat er geen probleem is inzake de investeringsmiddelen en het materieel?

Wat is het verband met de berichtgeving uit De Tijd van 1 maart 2008 over de stapsgewijze concentratie van de 386 seinhuizen, die Infrabel startte in 2005? Tegen eind 2012 wil Infrabel nog slechts 31 volledig geïnformatiseerde seinhuizen overhouden. De concentratie van die seinhuizen maakt het, volgens Infrabel, mogelijk de veiligheid te verbeteren en de treinen regelmatig te doen rijden. Ik ben daarover ongerust, want ik las in een interview van de NMBS-woordvoester met De Tijd van 5 april 2005, over een computerpanne bij de Nederlandse Spoorwegen, het tegendeel, namelijk dat bij de NMBS een panne in het treinbegeleidingssysteem nooit zo'n chaos kan veroorzaken als in Nederland, dankzij de minder

gecentraliseerde werking.

Stijgt het belang van het geconcentreerde aantal seinhuizen niet in het mogelijk opduiken van pannes? Zal een dergelijke concentratie van pannes inderdaad minder waarschijnlijk zijn? Wijst het incident van 14 mei erop dat Brussel nog niet aan de beurt is geweest inzake de modernisering van de seininrichting?

13.02 Minister **Inge Vervotte**: Treinvertragingen worden altijd verrekend in de stiptheidscijfers. Vertragingen die een gevolg zijn van de brand in de seinkast in Brussel-Noord op 14 mei 2008 zullen dus vast en zeker voorkomen in de stipheidsstatistieken 2008. De gevolgen van de afgeschafte treinen worden dus nu ook, sinds de nieuwe beheersovereenkomst, opgenomen in de gelijknamige rubriek. Uit de strategische benchmarking is gebleken dat het productieapparaat van alle infrastructuurbeheerders in Europa in evolutie is. Dit fenomeen vloeit voort uit het streven naar meer veiligheid en een betere kwaliteit van de operationele prestaties, maar ook, in bepaalde gevallen, het inhalen van een investeringsachterstand, waardoor verouderde installaties in dienst bleven tegen hoge kosten, zowel qua onderhoud als qua personeel.

Deze moderniseringstrend, waarachter Infrabel zich resoluut schaart, is mogelijk dankzij de snelle technologische evoluties van de voorbije jaren, meer bepaald op het vlak van de seininrichting en de uitrusting. Van de vereiste technologische evoluties om het spoorwegnet te moderniseren kan men een nieuwe opportuniteit maken om de personeelsleden een nieuw perspectief en een nieuwe motivatie te bieden. In de lijn van die dynamiek werden alle regionale dispatchings in december 2006 ondergebracht in één Traffic Control, de enige centrale verkeersleiding voor het hele net. Zo werd de lat ook hoger gelegd op het gebied van de ambitie van de programma's voor seinhuisconcentratie en de bouw van de logistieke centra infrastructuur.

Ik kan vandaag geen conclusies in de ene of de andere richting trekken en zal dat ook niet doen. Wij weten immers nog niet wat de exacte oorzaak was van de bewuste brand. U weet dat het onderzoek in dat verband lopende is. Het onderzoek gebeurt op een grondige manier en uiteraard zoals het hoort.

Ik wil daaromtrent echter geen misverstanden laten ontstaan. Wat ik tijdens de plenaire vergadering verklaarde, ging over de budgetten die de overheid heeft ingeschreven. De vraag die een parlementslid mij toen stelde, was immers of de budgetten van de investeringswerken moesten worden opgetrokken. Ik heb daarop negatief geantwoord, omdat de budgetten volgens mij niet het grootste probleem zijn. De budgetten voor de investeringsdotaties zijn toereikend. Wij stellen zelfs vast dat zij soms erg toereikend zijn, omdat in de praktijk en op het terrein de uitvoering ervan niet altijd kan worden gevolgd, zonder met te veel operationele problemen te moeten kampen. Dat is immers de moeilijkheid waarmee wij vandaag worden geconfronteerd. Indien wij op onze lijnen infrastructuurwerken moeten uitvoeren, kan dat enkel op bepaalde tijdstippen met bepaald materiaal en bepaald personeel dat aanwezig is. Wij dienen ervoor te zorgen dat de werken geen impact hebben op het verkeer.

Ik wil duidelijk geen misverstanden op dat vlak. Er dienen bij onze spoorweggroep, bij Infrabel in het bijzonder, nog heel wat infrastructuurwerken te gebeuren. Ik antwoordde echter op de vraag of de budgetten toereikend zijn. Iemand suggereerde immers dat de budgetten voor de investeringswerken te laag waren. Ik antwoordde op zijn opmerking dat volgens mij de budgetten niet het probleem waren of dat in de budgetten een oorzaak voor het incident zou kunnen worden gevonden.

De bouw van de nieuwe, geconcentreerde seinposten gaat gepaard met het op punt stellen van een business continuity plan, dat moet toelaten om, mits bepaalde specifieke maatregelen, de hinder voor het treinverkeer en de herstelperiode te beperken. Een impact op het treinverkeer kan niet compleet worden vermeden. De bedoeling van het plan is echter dat de nominale werking sneller opnieuw mogelijk wordt.

De moderne seinposten maken gebruik van computers en van een krachtig telecommunicatienet, waardoor in een efficiënte back-up op afstand kan worden voorzien. Voornoemde back-up kan ook snel worden ingeschakeld.

De installaties in het Brussels Gewest worden, zoals de installaties in de andere regio's van het land, regelmatig vernieuwd, hetzij in het kader van de concentratie van de seinposten – zoals de verschillende posten rondom het sporencomplex van Schaarbeek – hetzij in het kader van andere investeringswerken – zoals de werken verbonden aan het GEN en aan de Schuman-Josaphattunnel, waar de vernieuwing gepaard gaat met een verhoging van de performantie van de infrastructuur – hetzij in het kader van de normale instandhouding van het net zelf.

13.03 Peter Luykx (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, ik begrijp dat veranderingen en investeringen meer energie vragen en vlot moeten verlopen.

Het mag ook niet ten koste gaan van de operationele werking van de NMBS, die er volgens het Bergerrapport toch goed uitzag, hoorde ik daarstraks.

We kunnen dus alleen maar, samen met u, ervoor ijveren dat de investeringen zo snel mogelijk worden gebruikt en dat de voorziene budgetten zo snel mogelijk worden omgezet in meer efficiënte structuren.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 Questions jointes de

- **M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la grève du mardi 20 mai: cause, conséquences et enseignements" (n° 5458)**

- **Mme Sofie Staelraeve à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les conséquences économiques de la grève des trains du mardi 20 mai 2008" (n° 5600)**

- **M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les pertes économiques causées par une grève des trains" (n° 5696)**

- **Mme Ulla Werbrouck à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les membres du personnel de la SNCB absents lors de la grève des trains" (n° 5836)**

14 Samengevoegde vragen van

- **de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de staking van dinsdag 20 mei: oorzaak, gevolgen en lessen" (nr. 5458)**

- **mevrouw Sofie Staelraeve aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de economische gevolgen van de spoorstaking van dinsdag 20 mei 2008" (nr. 5600)**

- **de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de economische schade van een spoorstaking" (nr. 5696)**

- **mevrouw Ulla Werbrouck aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de afwezigheden van het NMBS-personeel bij de spoorstaking" (nr. 5836)**

14.01 Sofie Staelraeve (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik wil het hebben over de economische gevolgen van de spoorstaking van dinsdag 20 mei, en meer bepaald voor het goederenverkeer.

Als gevolg van de staking konden een aantal privébedrijven die op onze spoorwegen zorgen voor goederenvervoer niet uitrijden. Zij konden geen dienstverlening aanbieden, en dit door omstandigheden buiten hun wil om. Zij hebben die dag kosten moeten maken, maar geen inkomsten kunnen genereren.

Er zijn momenteel in België ongeveer vijf privéfirma's actief op het spoorwegnet voor goederenvervoer en er zijn een viertal procedures hangende voor toegang tot de spoorwegen.

Deze privéfirma's hebben een huurovereenkomst met Infrabel voor het gebruik van het spoorwegnet. De seingevers van Infrabel hebben die dag echter gestaakt, waardoor de privéfirma's 24 uur lang niet konden uitrijden.

Ik heb een aantal vragen. Het lijkt mij evident dat de privébedrijven een compensatie zouden krijgen. Bent u bereid om inzake het goederenvervoer na te denken over een vorm van minimale dienstverlening door de seingevers zodat de privéoperators bij toekomstige stakingen geen economische schade meer hoeven te lijden?

Daarnaast wil ik u vragen of u van plan bent een initiatief te nemen ten opzichte van de infrastructuurbeheerder om de getroffen spoorondernemingen schadeloos te stellen.

14.02 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb in de vorige vergadering reeds gezegd dat deze regering heel wat grote economie telt omdat zij onmiddellijk kon zeggen hoeveel deze staking onze economie zou kosten.

Ik heb de volgende vragen. Werden in de regering vragen gesteld aan de NMBS omtrent de economische

schade of werden cijfers gegeven van het aantal mensen dat op dat moment in principe gebruik zou maken van de trein zodat er een objectiveerbare analyse zou kunnen worden gemaakt?

De NMBS heeft de reizigers voor de staking vergoed door middel van een Sorry Pass. Op welke wijze worden de goederenvervoerders vergoed voor de staking?

Ten slotte, laat ons hopen dat het niet nodig zou zijn, maar indien er in de toekomst nog stakingen of andere acties zouden zijn, hebt u er al op aangedrongen bij de bespreking van beheersovereenkomsten, dat er telkens een Sorry Pass zou worden gegeven?

14.03 Ulla Werbrouck (LDD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik zal het niet hebben over de economische schade van de spoorstaking, maar over de staking zelf.

In de periode van 24 uren, van maandag 19 mei van 22.00 uur tot dinsdag 20 mei tot 22.00 uur, waren heel wat werknemers van de drie beheersmaatschappijen van de NMBS toch aanwezig op hun werk.

Hoeveel werknemers hebben er effectief op die dag gestaakt, dus in die 24 uur? Hoeveel werknemers waren er wettig afwezig? Hoeveel werknemers waren er wel aanwezig? Wat was bij de aanwezige werknemers de verdeling per soort functie, kaartjesknippers, conducteurs en treinbestuurders?

14.04 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, ik kan het heel kort houden, want we hebben het hier al meermaals over gehad. Behalve wat de specifieke vragen betreft zal ik hier dus heel kort op ingaan.

Op het ogenblik wordt de economische schade van de goederenklanten van Infrabel berekend. Infrabel voert ook een studie uit met betrekking tot het wettelijk kader van dergelijke storingen van het spoorverkeer, teneinde de juiste maatregelen te kunnen nemen ten opzichte van de klanten. Ik heb geen weet van de wijze waarop mijn collega van Ondernemen en Vereenvoudiging de economische schade van de staking heeft berekend. Ik denk dat u die vraag beter aan hem voorlegt. Ik kan dus ook geen inhoudelijke mening geven over die berekening.

Het uitgeven van een Sorry Pass bij staking behoort tot de autonomie van de NMBS. Ik bepaal ook niet de wijze waarop dat gebeurt. Uiteraard vind ik het goed initiatief dat de maatschappij zelf daaromtrent een initiatief heeft genomen om de gedupeerde reizigers enigszins tegemoet te komen door de uitgave van een Sorry Pass.

Op een normale werkdag worden door het personeel van de NMBS-groep tussen 23.000 en 24.000 prestaties geleverd. Op basis van informatie waarover wij vandaag beschikken, bedraagt het aantal NMBS-personeelsleden dat effectief heeft gestaakt op die dag, 11.366. Het aantal personeelsleden dat gewettigd afwezig was, kan worden geraamd op 7.500. Het aantal aanwezige personeelsleden wordt geraamd op 4.500. Het aantal aanwezige personeelsleden is gelijkmatig verdeeld over de verschillende personeelscategorieën.

14.05 Sofie Staelraeve (Open Vld): Mevrouw de minister, ik noteer dat Infrabel bezig is met een studie en bekijkt hoe het het goederenvervoer schadeloos kunnen stellen. Ik wou ook even vragen of u een aantal richtlijnen mee zult geven. Bent u van mening dat dat op een niet-discriminatoire basis moet gebeuren?

14.06 Minister Inge Vervotte: Ik ben niet zinnens om voorop te lopen op de uitspraken, het juridische werk en het studiewerk waarmee Infrabel nu bezig is.

14.07 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Ik dank de minister voor haar antwoord. Zeker de cijfers over de aanwezigheid zijn zeer belangrijk. Ik hoop dat een aantal collega's in de regering die deze week straffe verklaringen hebben afgelegd, dat ook lezen.

14.08 Ulla Werbrouck (LDD): Mevrouw de minister, het verwondert mij dat de cijfers zo afgerond zijn: 4.500 aanwezigen en 7.500 afwezigen.

14.09 Minister Inge Vervotte: Dat is een raming.

14.10 Ulla Werbrouck (LDD): Ik kan daar wel inkomen, maar als er dan toch een gelijkmatige verdeling is

van verschillende functies van de mensen die aanwezig zijn, dan moet een minimale dienstverlening toch kunnen. Wij weten uit studies, dat dat niet kan, maar met dergelijke cijfers – 4.500 aanwezigen, een paar personeelsleden die met vakantie zijn en een paar onwettig afwezigen – vraag ik mij toch af of dat echt niet zou kunnen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

15 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het fouilleren van het personeel van De Post op 'verdwenen zendingen'" (nr. 5545)

- de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de diefstallen bij De Post" (nr. 5568)

- mevrouw Camille Dieu aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het voornemen van De Post om het personeel te fouilleren" (nr. 5569)

15 **Questions jointes de**

- M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la fouille de membres du personnel de La Poste à la recherche d'envois 'égarés'" (n° 5545)

- M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les vols à La Poste" (n° 5568)

- Mme Camille Dieu à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la fouille annoncée du personnel de La Poste" (n° 5569)

15.01 **Michel Doomst** (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, om het aantal klachten over verdwenen zendingen terug te dringen, heeft De Post het plan haar personeel te laten fouilleren. Dat lijkt me toch letterlijk en figuurlijk een gevoelig punt.

Volgens bepaalde kringen zou dit nodig zijn om een probleem op te lossen dat toch een beetje een uitloper is van het feit dat men dit in het personeelsbeleid wat heeft onderschat. Onlangs heb ik nog mijn zorg uitgedrukt bij de minister dat wij toch geluiden horen van grote werkdruk en een groot verloop van het personeel. Ik verneem ook dat de vakbonden niet per se weigerachtig staan tegenover het voorstel, omdat het preventief is, al is de ingreep toch vrij drastisch en verregaand.

Blijkbaar worden de sorteercentra Brussel, Antwerpen, Fleurus, Gent en Luik genoemd. Zal dat in de toekomst ook elders gebeuren? Hoeveel bewakingsagenten worden voor dit soort job voorzien? Het lijkt me een leuke job. Is dit een tijdelijk project ook? Is er in een evaluatie voorzien? Sorry, dat was een slip van de tong. Zo ja, tegen wanneer? Is het ook de bedoeling dat alle personeelsleden van bepaalde centra worden gecontroleerd? Wat is het kostenplaatje van het project? Het probleem zou natuurlijk ook wat bij het personeelsbeleid kunnen liggen. Denkt de minister aan maatregelen om dat te bekijken en, indien nodig, te optimaliseren?

15.02 **Camille Dieu** (PS): Monsieur le président, ma question porte sur le même sujet. Nous avons appris par la presse le 22 mai dernier que la décision avait été prise de faire fouiller le personnel par des agents de surveillance. Selon "De Standaard" et "Het Nieuwsblad", le règlement de travail aurait été modifié pour permettre cette mesure qu'on peut estimer radicale, même si les syndicats ne sont pas réticents et ne s'opposent pas à l'initiative.

Les syndicats disent tout de même que le 'turnover' est important dans le personnel de La Poste, ce qui pourrait expliquer certaines choses. La politique de recrutement est basée sur le très court terme, ce qui pourrait entraîner chez certains ce genre de comportement.

Par ailleurs, il y a deux ans environ, j'avais interrogé M. Dewael, à propos de fouilles annoncées dans le secteur privé; il voulait modifier le système des fouilles dans les entreprises, à la demande de la FEB et des entreprises de gardiennage.

La loi de 2004 modifiant la loi de 1990, qui a pour objet de prévenir les abus en la matière, essaie de garantir le respect et la protection de la vie privée. C'est ainsi que, selon la loi, on ne peut pas tout contrôler de n'importe quelle manière. Dans cette loi sur le privé, on ne peut, par exemple, pas contrôler les vêtements et les biens personnels, sauf si l'entreprise a été listée par arrêté ministériel ou si les catégories de travailleurs le sont, etc. Il y a donc des balises dans la loi du privé.

Madame la ministre, j'aurais dès lors voulu savoir comment on allait procéder aux fouilles à La Poste. J'imagine que si le règlement de travail a été modifié, c'est qu'il y a eu concertation avec les organisations syndicales. Pouvez-vous également me communiquer le nombre de plaintes et comment elles sont réparties géographiquement? Comme M. Doomst, j'aurais souhaité savoir si cela sera étendu à l'ensemble des bureaux. Quels travailleurs de La Poste seront concernés par la mesure? Est-ce temporaire ou définitif? Qui se chargera de la fouille? La loi est claire aussi pour le secteur privé; n'importe qui ne peut pas fouiller et il y a une façon de le faire. Enfin, ne pensez-vous pas que le fait que les organisations dénoncent le roulement, la rotation importante du personnel avec un engagement à court terme peut avoir une influence sur ce phénomène?

15.03 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, madame Dieu, le nombre de plaintes concernant les envois disparus constitue une infime fraction du nombre d'envois transmis, sans présenter de différence géographique significative. La rédaction d'un bilan des cinq dernières années est difficile puisque La Poste utilise à présent des canaux d'information qui n'étaient pas disponibles les années précédentes, comme l'enregistrement des problèmes via les call-centers ou le site internet du service clients. Le nombre de cas enregistrés peut donc avoir été influencé par la facilité accrue offerte aux clients de signaler un problème.

Il n'est pas aisé de dire dans combien de cas précis le vol est en cause. Récemment, à Anvers X, deux employés ont été pris en délit de vol. Celui-ci ne peut donc pas être exclu. Chaque envoi n'étant pas livré correctement est de trop. La Poste prend donc toutes les mesures nécessaires pour pouvoir offrir un service optimal. La mesure dont il est question concerne l'introduction de contrôles de sortie, conformément à la convention collective de travail 89 du 30 janvier 2006 approuvée à l'unanimité lors de la commission paritaire de La Poste. C'est une mesure similaire à ce qui est déjà mis en place dans plusieurs entreprises.

Néanmoins, La Poste prend aussi d'autres mesures préventives, comme une analyse permanente des procédures de travail existantes, l'introduction complémentaire des systèmes de suivi électronique à codes-barres des envois, le "track and trace", des campagnes de sensibilisation etc.

Tous les travailleurs de La Poste peuvent, en principe, être soumis au contrôle de sortie par échantillonnage ou même au contrôle ciblé sur une base de suspicion valable, en respectant les accords conclus dans la convention collective de travail dont il est question ci-dessus. Les contrôles de sortie seront exécutés par des agents de gardiennage externes agréés. Les contrôles se limitent à la vérification des biens présentés aux agents. Il n'est absolument pas question de fouiller les travailleurs ou leurs bagages à main. La personne contrôlée sera invitée à montrer ce qu'elle a sur elle. La possibilité d'exécuter le contrôle de sortie restera en vigueur aussi longtemps que la définition de celui-ci restera en vigueur dans le règlement du travail. Une évaluation continue de cette mesure aura lieu.

Deze maatregel betreft alle personeelsleden van De Post, zonder onderscheid, en ook de derden die bij De Post tewerkgesteld zijn en met wie de overeenkomsten hierover zijn afgesloten. De mogelijkheid controles uit te voeren, kan zelfs ook tot gevolg hebben dat deze daden verminderen. Dit overstijgt dus met andere woorden de problematiek van de aanwervingsmodaliteiten bij De Post. Deze zijn nauw verbonden met de reorganisatieprojecten die worden uitgevoerd in voorbereiding van de nakende liberalisering van De Post.

15.04 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik ben blij dat dit ook in een algemene benadering van de arbeidssituatie past. Ik denk ook dat elektronische middelen inderdaad meer en meer ter beschikking moeten staan zodat dergelijke zaken in de toekomst op een ongecompliceerde manier kunnen worden gecontroleerd.

15.05 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, je remercie également Mme la ministre pour sa réponse. La CCT n° 89 ayant été adoptée à l'unanimité, la concertation à cet égard sera respectée.

Par ailleurs, j'espère que ce type de mesures ne devra pas perdurer, car il est quand même gênant de devoir procéder à ce genre de vérification.

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

De **voorzitter**: Mijnheer Doomst, u hebt het woord voor uw vraag nr. 5546.

15.06 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, het schriftelijk antwoord, dat ik al van de minister heb gekregen, volstaat. Dan kunnen de werkzaamheden wat vlotter verlopen.

16 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la sécurisation de toutes les gares sur le parcours Bruxelles/Mons-Quévy" (n° 5584)

16 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de beveiliging van alle stations op het traject Brussel/Bergen-Quévy" (nr. 5584)

16.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, laissez-moi vous remercier publiquement une fois encore d'être intervenue auprès de la SNCB à la suite de mon appel pressant pour accélérer l'installation de caméras à la gare de Braine-le-Comte. Cette installation est en cours et ce sera le tour de Soignies en novembre, de Tubize en 2009 ou 2010. En revanche, je suis toujours inquiet de voir se déplacer vers les gares voisines les problèmes d'insécurité grandissants auxquels les clients et surtout le personnel de la SNCB sont confrontés, à Braine-le Comte – où cela va mieux –, à Soignies, à Tubize et à La Louvière.

En effet, si 2009 peut paraître proche, cela fait encore six bons mois pendant lesquels des exactions – comme celle que me rapportait récemment M. Langendries, le bourgmestre de Tubize – peuvent se reproduire et se multiplier. Que dire pour les gares de La Louvière qui ne sont même pas encore inscrites dans le plan de vidéosurveillance de la SNCB? Je me vois donc obligé d'insister pour que l'agenda soit raccourci pour Tubize et pour que soit modifié le plan mis au point par la SNCB afin d'inclure le plus rapidement possible les gares de La Louvière.

C'est en effet cette partie du trajet entre Bruxelles et Mons qui est le théâtre d'actes délictueux depuis plusieurs mois. Madame la ministre, je sais que vous êtes préoccupée comme moi par la bonne marche de la SNCB dans son service aux clients, comme le confirme d'ailleurs le nouveau plan de gestion, comme dans la prise en compte de la sécurité de son personnel. Aussi j'espère que vous pourrez nous apporter aujourd'hui des réponses rassurantes, à moi comme à tous ceux qui fréquentent cette ligne Bruxelles-Mons-Quévy, et aussi à l'échevine de Quévy qui se trouve à côté de moi.

16.02 Inge Vervotte, ministre: Cher collègue, le projet d'étude pour l'installation de caméras en gare de Tubize débutera en juin 2008. La gare de Tubize sera équipée de caméras pour la fin de l'année 2008. Elles seront gérées par le "Security Operation Center" à Bruxelles. Les gares de La Louvière-Centre et La Louvière-Sud ne pourront être inscrites dans la première phase du projet Malaga qui vise à équiper 51 gares du réseau ferroviaire pendant la période 2006-2010. Cependant, ces deux gares font l'objet d'une étude de risque pour la deuxième phase du projet Malaga.

Dans cette étude de risque, le "Corporate Security Service" va prendre contact avec la zone de police de La Louvière afin de connaître ses besoins. Le 'Corporate Security Service' insiste sur le fait que son intention est de renforcer sa collaboration avec les autorités locales concernées par le biais de protocoles-conventions.

16.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, je vous remercie pour la bonne nouvelle concernant la gare de Tubize. Je suis content d'apprendre qu'une étude est en cours pour les gares de La Louvière. Qui sait, si Mme la ministre trouve des crédits, peut-être pourra-t-elle avancer la deuxième phase de Malaga.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

17 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de stiptheid van de treinen" (nr. 5681)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de stiptheid van de treinen" (nr. 6095)

17 Questions jointes de

- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la ponctualité des trains" (n° 5681)

- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la

ponctualité des trains" (n° 6095)

17.01 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, stiptheid is hier reeds meerdere malen aan bod gekomen. Ook in de beheersovereenkomst stond dit aspect zeer centraal.

Ik heb de volgende vragen. Zal de NMBS, naar analogie van de verkeersveiligheidsbarometer, maandelijks een stiptheidsbarometer publiceren, zodat iedereen de evolutie kan volgen? Zo ja, op welke manier zal de NMBS, Infrabel of de Holding deze cijfers bekendmaken? Zo niet, kunt u ons op een andere manier op de hoogte brengen? Wat is de evolutie in de voorbije drie maanden? Welke maatregelen zijn er genomen om de stiptheid te verbeteren?

17.02 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Vorig jaar was, zoals algemeen bekend, een heel slecht jaar voor de NMBS, inzake stiptheid. Wij hebben het daarover daarstraks al gehad, naar aanleiding van het rapport-Berger. Ondertussen lijkt het keerpunt wel bereikt te zijn. De voorbije maanden was er een duidelijke verbetering merkbaar. De cijfers zijn trouwens eenvoudig terug te vinden, collega Geerts, want ik heb daarover al een aantal schriftelijke vragen gesteld, maand per maand. Die gegevens zijn dus wel bekend.

Mevrouw de minister, ik kom tot mijn vragen.

Er is een vooruitgang merkbaar. Zijn daarvoor aanwijsbare oorzaken te vinden? Is er vooruitgang merkbaar in de verschillende oorzaken van een gebrek aan stiptheid de voorbije jaren? Ik verwijs naar de verschillende actoren, namelijk de NMBS, Infrabel en externen. Dat is de opsplitsing die meestal wordt gemaakt. Is de vooruitgang bij die drie merkbaar of is er nog een onderscheid merkbaar?

Hoe zal men de komende maanden de positieve trends doorzetten? Welke acties zullen er de komende weken en maanden nog concreet worden ondernomen om de stiptheid verder op te drijven?

17.03 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, de dienst Communicatie van Infrabel verstrekt sedert kort per kwartaal de stiptheidscijfers op de website www.infrabel.be. Momenteel zijn de gegevens beschikbaar voor het eerste trimester van 2008. Infrabel meldt via een perscommuniqué wanneer de gegevens online beschikbaar zijn en geeft in het communiqué zelf ook uitvoerige uitleg.

Het algemene stiptheidspercentage bedroeg in januari 2008 90,7 procent, in februari 91,5 procent, in maart 91,8 procent en in april 92,4 procent. We kunnen dus een positieve tendens waarnemen. Dat zijn de cijfers zonder neutralisatie van de invloed van grote investeringswerken en gevallen van overmacht. Deze cijfers gaan dus nog eens serieus naar boven, wanneer de neutralisatie wordt doorgevoerd.

Op de website van Infrabel is veel meer en gedetailleerde informatie voorhanden. Deze bijkomende informatie komt tegemoet aan de wensen van alle betrokkenen en is ook als te publiceren informatie opgenomen in de pas gesloten nieuwe beheersovereenkomst. Zij omvat ook verscheidene bladzijden over hoe dat allemaal precies moet gebeuren.

Globaal gezien verbeterde de stiptheid inderdaad in de eerste maanden van 2008. De oorzaak van deze verbetering van de stiptheid kan niet aan een of andere specifieke factor van de NMBS, Infrabel of derden worden toegewezen. In de realiteit varieert elk van deze factoren, net als hun deelaspecten van maand tot maand variëren; de ene keer verbeteren ze, de andere keer verslechteren ze. Dat heeft met heel veel factoren te maken en die analyses worden ook altijd gegeven.

Meer specifiek, wat de operator NMBS betreft, wordt een daling van het aantal vertragingen, veroorzaakt door de reizigersbewegingen, geregistreerd in februari, gevolgd door een verhoging ervan in maart. Vertragingen veroorzaakt door sociale acties van het treinbegeleidingspersoneel volgen een gelijkaardige tendens: een daling in februari, gevolgd door een verhoging in maart.

De vertragingen ten laste van Infrabel verminderden in het voorjaar 2008. Er zijn minder storingen aan seininrichtingen en overwegen en minder defecten aan de bovenleidingen. Vertragingen ten laste van derden stegen in februari 2008 door een groter aantal daden van kwaadwilligheid en vertragingen in de buurlanden. In maart 2008 was er eveneens een stijging door vertragingen in de buurlanden, meer zelfmoorden en ongunstige weersomstandigheden. De weersomstandigheden waren in januari 2008 wel gunstiger dan eind 2007.

Het is zeer moeilijk een trend te voorspellen inzake stiptheid. Infrabel en NMBS hebben maar een beperkte invloed op externe factoren. Belangrijke incidenten kunnen de balans zwaar doen omslaan. Infrabel gaat nog meer grote werven opstarten. Waar werven zijn, verminderen onvermijdelijk de exploitatiemogelijkheden, zodat bij punctuele incidenten veel gemakkelijker een kettingreactie van vertragingen ontstaat.

De NMBS moet nog meer klanten aantrekken. Het aanpassen van de dienstregeling aan grotere reizigerstromen kan alleen maar op lange of halflange termijn. De druk op het rollend materieel is en blijft hoog, daarvan zij wij ons allen ten zeerste bewust. De instroom van nieuw materieel is dus nog niet voor onmiddellijk, en dit om operationele redenen.

Om de stiptheid op zijn netwerk te verbeteren neemt Infrabel een hele reeks maatregelen. Ik geef een paar voorbeelden.

Er wordt prioriteit gegeven aan de vernieuwing van cruciale spoorinstallaties. Er is de oprichting van 22 technische interventieploegen om snelle tussenkomsten uit te voeren, zodat de impact op het net zo snel mogelijk kan worden ingedijkt of niet wordt voortgezet. Er is de oprichting van permanentie om snel tussen te komen bij incidenten en ongevallen. Er is het systematisch onderzoek van alle incidenten. Er is de gedetailleerde opvolging van de lijnen met een minder goede stiptheid en het nemen van acties ter verbetering, bijvoorbeeld de specifieke werkgroep voor de lijn Brussel-Antwerpen. Er is ook het aanduiden van lijnverantwoordelijken. Er zijn bijkomende investeringen op het gebied van opleiding en sensibilisatie van Infrabelpersoneel specifiek voor stiptheid. Er is het opstellen van noodscenario's om bij versperring van een spoorlijn snel een vooraf bepaalde aangepaste treindienst te kunnen organiseren. Er is de versterkte samenwerking met de NMBS en de NMBS-holding om de service aan de reizigers te verbeteren. Dat zijn slechts een aantal concrete voorbeelden van welke acties daaromtrent worden ondernomen.

Voor de NMBS werd in eerste instantie een maatregel genomen voor het treinbegeleidingspersoneel. Zij worden regelmatig gecoacht opdat zij zich bewust blijven van de belangrijke rol die zij vervullen in het bereiken van een hoog stiptheidsniveau.

Bovendien bereidt de NMBS, in nauwe samenwerking met Infrabel, een transportplan 2008-2009 voor dat van toepassing zal zijn vanaf december 2008. Dat zou veel minder gevoelig mogen zijn voor sneeuwbeleffecten bij vertragingen van treinen. Men heeft dus vastgesteld dat heel wat vertragingen te maken hadden met een sneeuwbeleffect. Men stelt daar nu, naast andere maatregelen, een specifiek actieplan tegenover zodat de impact van die effecten drastisch kan worden verminderd.

17.04 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Mevrouw de minister, ik heb nog een opmerking over de notie reizigersbeweging, een zeer moeilijke notie.

Indien men in Berchem afstapt, komt men onmiddellijk met een massa andere reizigers naar boven. Wil men dan snel een andere trein nemen, dan is het bijna ondoenbaar om die trein te halen. Men moet dan geluk hebben, want het hangt ook af van de precieze plaats waar men van de trein kan stappen.

De notie reizigersbeweging is voor mij nog altijd een heel onduidelijk en abstract begrip. De cijfers zijn echter heel goed en evolueren in de goede richting.

Ik zal de website bekijken.

17.05 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u eveneens voor uw uitgebreid antwoord. Ook ik zal uiteraard eens naar de genoemde website surfen.

Ik ben blij met de erg concrete maatregelen die, zowel door Infrabel als door de NMBS-reizigersmaatschappij, naar voren worden geschoven. Dat kan de hoop doen leven dat de positieve trend die wij de voorbije maanden hebben gemerkt, effectief kan worden doorgezet.

Het is natuurlijk jammer dat wij niets aan de weersomstandigheden kunnen doen.

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

18 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over

"de spreiding van de financieringssleutel tussen de Gewesten over een periode van 5 jaar" (nr. 5682)

18 Question de M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'étalement sur une période de 5 ans de la clé de financement entre les Régions" (n° 5682)

18.01 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Mijnheer de voorzitter, ik zal zeer kort zijn.

Mevrouw de minister, dit is een vraag omtrent de verdeelsleutel 60/40. Mijn invalshoek is helemaal anders dan die van sommige leden van deze commissie. Mij gaat het alleen over het puur managementtechnische aspect als men die 60/40 zou berekenen voor een periode van 3 of 5 jaar en niet elk jaar. Puur managementtechnisch en hypothetisch zou men dan bijvoorbeeld projecten kunnen aanvatten met een grotere financiële input zodat men tot een snellere realisatie en derhalve ook een grotere output zou kunnen komen. Het is natuurlijk belangrijk dat de verhouding tussen de Gewesten wordt gerespecteerd, maar in een periode van vijf jaar zou een snellere realisatiegraad en een grotere output kunnen worden bereikt, daarom mijn vragen.

Zijn er projecten die achterstand hebben opgelopen omwille van de jaarlijkse berekening van de 60/40-regeling? Kan er een werkgroep worden belast met die berekening of het maken van een kosten-batenanalyse van een spreiding over een periode van vijf jaar, zodat een aantal werken sneller kan worden uitgevoerd?

18.02 Minister Inge Vervotte: Tot vandaag werd er geen investeringsproject verdaagd om op jaarbasis de gewestelijke verdeelsleutel 60/40 te kunnen handhaven. Dit is de informatie die mij wordt meegedeeld. Nochtans vormt de strikte naleving van jaar tot jaar van de gewestelijke verdeelsleutel van de investeringen een zeer belangrijke verplichting, zowel op het vlak van het opstellen van de budgetten en de meerjarenplannen, als op het vlak van de uitvoering van deze projecten. Die verplichting is bijzonder zwaar in periodes waarin gelokaliseerde, grote projecten of projecten die het voorwerp zijn van alternatieve financiering worden uitgevoerd. Dat is momenteel het geval en zal in de komende jaren nog het geval zijn, meer bepaald met het GEN en de belangrijke werken voor de toegang tot de haven van Antwerpen in de nabije toekomst.

Vertrekkend van die vaststellingen, en om te vermijden dat de uitvoering van bepaalde strategische projecten dient te worden afgeremd, heeft de NMBS-groep de kwestie grondig bestudeerd en worden een aantal voorstellen uitgewerkt die, terwijl de basisprincipes van de verdeling tussen de Gewesten worden nageleefd, een efficiënter beheer van financiële middelen mogelijk zou moeten maken. Te gepasten tijde zal de regering die voorstellen onderzoeken en indien nodig zullen wij dat ook ter bespreking voorleggen aan de Gewesten.

18.03 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Ik denk dat wij die analyse zeker en vast moeten afwachten. Ik hoop dat er in het Parlement over kan worden gediscussieerd.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

19 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de tussenkomst in het woon-werkverkeer" (nr. 5683)

19 Question de M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'intervention financière dans le cadre des déplacements entre le domicile et le lieu de travail" (n° 5683)

19.01 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb een vraag in het kader van het woonwerkverkeer. Het derdebetalerssysteem 80/20 waar de overheid 20% betaalt en de werkgever 80%, is een belangrijk element geweest in het stijgend aantal gebruikers van de trein. Ook de cijfers tonen aan dat mensen veel meer dan vroeger de trein nemen. Ongeveer 2.000 bedrijven en 250.000 werknemers hebben een derdebetalerscontract. Nu circuleerde er bij sommige mensen bij de NMBS-groep en ook de FOD Mobiliteit het idee om die 80/20-regel om te zetten in een 70/20/10-regel, waarbij de werkgever 70% ten laste neemt, de overheid 20% en de NMBS 10%, op voorwaarde dat die trein buiten de spitsuren wordt genomen.

Mevrouw de minister, klopt het 70/20/10-verhaal? Of kan dit naar de fabeltjeskrant worden verwezen?

19.02 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Geerts momenteel is er geen studie over het 70/20/10-systeem voor de treinkaart ter vervanging van het derdebetalerssysteem 80/20. Ik kan u meer zeggen: een dergelijke studie wordt ook niet overwogen.

19.03 **David Geerts** (sp.a+VI.Pro): Dat is duidelijk.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

20 **Vraag van de heer Peter Logghe aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "veiligheidscamera's in de Belgische treinen" (nr. 5799)**

20 **Question de M. Peter Logghe à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'installation de caméras de surveillance dans les trains belges" (n° 5799)**

20.01 **Peter Logghe** (Vlaams Belang): Mevrouw de minister, mijn vraag gaat over de eventuele plaatsing van veiligheidscamera's in de Belgische treinen. Door het stijgend geweld heeft de Nederlandse overheid zich genoodzaakt gezien in alle Nederlandse treinen camera's te plaatsen. Uit gesprekken die ik had met verschillende treinwachters op onze treinen meen ik te begrijpen dat zij op bepaalde lijnen en tijdens bepaalde periodes, de weekends bijvoorbeeld, of de aanloop naar de weekends, hun kleine kamertje in het treinstel niet meer verlaten en niet overgaan tot controle van de reizigers, wat toch hun kerntaak zou moeten zijn. De reden is altijd dezelfde: angst voor moeilijkheden, angst om een pak slaag te krijgen.

Mevrouw de minister, ik heb een paar concrete vragen voor u.

U kent ongetwijfeld de Nederlandse beslissing. Wat is uw mening daarover? Acht u het mogelijk om in Belgische treinen camera's aan te brengen? Hoe zit het dan met de privacy van de reizigers? Ik meen mij te herinneren dat men in het Franstalige gedeelte van het land de camera's die de snelheid meten langs de autostrades niet wou omdat zij de privacy van de burgers zouden aantasten. Quid ter zake? Denkt de regering eraan om camera's te plaatsen?

Als het niet denkbaar is, of als het niet doenbaar is, om op alle lijnen camera's te plaatsen, acht u het mogelijk om op risicovolle lijnen op risicovolle tijdstippen camera's te plaatsen? Wordt daaraan gedacht? Ik had graag uw mening daarover.

20.02 Minister **Inge Vervotte**: In Nederland zullen camera's in nieuwe treinen worden geplaatst, of bij de renovatie van treinen. Het nieuwe GEN-materieel is zo geconcipeerd dat er gemakkelijk door het hele treinstel kan worden gekeken door de afwezigheid van binnendeuren. Daarvoor zou de plaatsing van camera's kunnen worden overwogen.

De meeste andere materieeltypes bestaan uit vrij kleine en weinig doorzichtige ruimtes, waardoor vele camera's nodig zouden zijn. Bij de conceptie van toekomstig materieel kan dat bijvoorbeeld een aandachtspunt zijn. Het is dus afhankelijk van het materieel. Bij GEN-toestellen met een ruimte is het veel zinnvoller die denkpiste te overwegen dan bij kleine coupeetjes, waar men heel veel materiaal voor nodig zou hebben om het systeem realistisch te maken.

Corporate Security Service en het ICT-departement van de NMBS Holding voeren momenteel een studie uit inzake de technische aspecten en de werkbaarheid – het type materiaal, het doorsturen van camerabeelden, enzovoort – van camerabewaking in treinen op het Belgische net. Zij volgen de ervaringen van andere treinoperators op dat vlak ook verder op.

Vooraleer een proefproject op te starten zal, naast het technische, ook het juridische aspect – onder meer het respect voor de privacy – moeten worden onderzocht.

Aangezien het dossier zich nog in een studiefase bevindt, is er nog geen beslissing genomen op welke lijnen en tijdstippen de rijtuigen die eventueel met camerabewaking zouden worden uitgerust, effectief zullen worden ingezet.

Principieel is er een onderzoeksfase waarin wordt nagegaan waar dit zinvol en nuttig is, waarbij rekening worden gehouden met de technische en juridische aspecten van het dossier.

20.03 Peter Logghe (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw omstandig antwoord.

Het is waarschijnlijk nog te vroeg om een termijn te bepalen binnen dewelke de studiefase zal zijn afgelopen. Ik zal eind dit jaar een bijkomende vraag indienen. We zullen dan wel zien in welke fase van het onderzoek dit dossier zich dan bevindt.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

21 Questions jointes de

- **M. Jean-Marc Nollet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare de Charleroi-Gosselies" (n° 5829)**

- **M. Denis Ducarme à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le développement de l'aéroport de Bruxelles-Sud par la voie de la construction d'une gare à Gosselies" (n° 5951)**

21 Samengevoegde vragen van

- **de heer Jean-Marc Nollet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het station van Charleroi-Gosselies" (nr. 5829)**

- **de heer Denis Ducarme aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de ontwikkeling van de luchthaven Brussels South Charleroi door de bouw van een station in Gosselies" (nr. 5951)**

21.01 Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, madame la ministre, le 21 avril dernier, j'attirais votre attention sur le fait que l'étude concernant la gare de Charleroi-Gosselies n'était toujours pas présentée. Or, comme vous le savez, elle devait l'être initialement au mois de décembre, puis elle a été reportée en février, puis en mars et, enfin, en avril. Dans votre réponse, vous annonciez votre volonté de demander à Infrabel les raisons de ces retards et de ces reports multiples. Vous annonciez dans la foulée que vous insistiez pour qu'ils accélèrent le travail et que vous veilleriez à ce que cette étude soit livrée le plus rapidement possible.

Nous sommes en juin et cette étude n'est toujours pas terminée.

Vous comprendrez dès lors que je revienne vers vous pour vous demander quelles sont les raisons de ce retard de plus de six mois car on ne peut plus simplement dire qu'il s'agit d'un délai technique ou autre.

Quand cette étude sera-t-elle terminée? Je souhaiterais obtenir une date. On ne peut se satisfaire d'une nouvelle réponse technique d'Infrabel qui dirait qu'ils ne sont pas prêts et qu'il faut encore reporter. Il faut qu'on sache exactement où cela en est.

Je ne vous cache pas que j'ai de plus en plus l'impression que ce ne sont pas des raisons techniques qui reportent les échéances mais d'étranges tractations. La presse a fait écho, ce 29 mai, au fait que le ministre wallon André Antoine aurait laissé entendre que si le dossier était difficile, c'était parce que la Flandre ne voyait pas d'un bon œil un tel investissement.

J'ose espérer que les propos prêtés à M. Antoine ne sont pas justifiés. Il est inconcevable que la création d'une gare censée promouvoir le développement local, régional mais aussi fédéral soit mise en balance par un aspect communautaire.

Madame la ministre, quelle est votre position sur cette dimension communautaire du dossier de développement de la gare de Charleroi-Gosselies?

Pour lever toute ambiguïté, il serait bon que vous précisiez exactement comment ce projet sera financé en fonction des deux principales options envisagées. Le budget prévu dans le plan de la SNCB permet-il de prendre en compte toutes les options? Ou, au contraire, sera-t-il prédéterminant sur l'option qui sera retenue?

21.02 Denis Ducarme (MR): Monsieur le président, madame la ministre, pardonnez-moi de ne pas vous faire face, mais les bancs sont disposés d'une manière telle que je dois vous poser ma question en vous tournant le dos.

Un peu comme mon collègue, qui, comme moi, est de la région de Charleroi, je m'étonnais des déclarations du ministre Antoine la semaine passée au Parlement wallon. Il indiquait que: "La Flandre ne verrait pas d'un bon œil et pourrait bloquer la construction de la gare de Gosselies qui devrait aider au bon développement de l'aéroport de Bruxelles-Sud". Un tel projet pourrait en effet hisser Bruxelles-Sud, à l'horizon 2015, à 15 millions de passagers, selon la Région wallonne et d'autres avis.

Une étude d'Infrabel est en cours à ce propos mais elle est en cours depuis trop longtemps car cela fait cinq mois qu'on l'attend.

Pouvez-vous informer le Parlement du délai nécessaire pour clôturer cette étude? Quand viendra enfin son dépôt?

Disposez-vous d'informations corroborant les déclarations du ministre wallon et qui confirmeraient un blocage flamand à la construction de la gare de Gosselies, facteur essentiel au développement de Bruxelles-Sud?

Madame la ministre, il faut avoir cela à l'idée pour le développement de notre pays, en assurant sa bonne distribution aérienne mais aussi en veillant à ne pas étouffer Zaventem et la Région bruxelloise. Il s'agit là d'une question d'ordre stratégique relativement importante qui repose sur le bon développement de Bruxelles-Sud.

Ma question s'étend naturellement, comme celle de mon collègue, à celle du financement, et à votre position sur ce dossier.

21.03 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, l'étude de mobilité relative au projet de nouvelle gare ferroviaire à Gosselies s'est avérée beaucoup plus complexe que prévu, notamment en ce qui concerne l'évaluation du potentiel de voyageurs. Cette étude est désormais en phase de finalisation.

Compte tenu de l'importance de ce projet, Infrabel ne souhaite pas se fixer des contraintes en termes de délais de décision. Infrabel ne dispose pas d'éléments de réponse au sujet d'une éventuelle dimension communautaire du dossier. L'accord conclu en comité de concertation gouvernement fédéral-gouvernements régionaux le 7 décembre 2005 prévoyait la construction d'une gare en cul-de-sac sur la ligne 140, pour un budget de 143 millions d'euros, en 2025 naturellement. Après examen, il est apparu que l'activité d'une gare en cul-de-sac pourrait poser problème en ce qui concerne la pérennité de la desserte. L'étude de mobilité précitée a dès lors examiné la construction d'une gare de passage. Le budget d'un projet de gare de passage est supérieur à celui d'un projet de gare en cul-de-sac. Une solution devait être recherchée pour le financement du coût supplémentaire résultant du choix qui sera fait.

21.04 Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, vous comprendrez que je ne peux totalement me satisfaire de ces propos.

J'essayerai d'être très précis et de bien distinguer les choses. Qu'Infrabel dise ne pas vouloir travailler avec une contrainte en ce qui concerne le délai de décision, je peux le comprendre. En effet, une concertation doit avoir lieu avec les acteurs locaux, et il faut se donner du temps afin que la décision soit la plus consensuelle possible. Cependant, que l'on ne puisse pas me dire aujourd'hui, six mois après le délai initial, non pas quand la décision sera prise, mais quand l'étude sera terminée, excusez-moi, mais cela ne constitue pas une réponse acceptable. Et ceci d'autant moins que, la fois passée, quand je vous avais interrogée, vous disiez que vous alliez prendre le renseignement. Donc, nous entendons à présent que nous en sommes à la phase de finalisation, mais la phase de finalisation me semble plus longue que la phase initiale de l'étude. Nous sommes en phase de finalisation depuis quatre mois. J'aimerais que vous puissiez nous dire aujourd'hui ce que vous entendez par "phase de finalisation".

Est-ce que c'est dans le mois? Est-ce que c'est pour la rentrée, le mois de septembre? Ou bien est-ce que ce sera pour 2009? J'aimerais au moins savoir – je ne demande pas de date précise – s'il s'agit d'une échéance d'un mois, de trois mois ou si c'est pour 2009.

Cela fait maintenant la deuxième fois que je vous interroge en commission sur ce sujet. Je sais qu'il est délicat pour vous de répondre car vous avez derrière vous toute une administration. Mais vous savez que je reviens régulièrement sur la question. Je le répète, nous sommes en droit de savoir, dans la région, s'il est

question d'une échéance d'un mois, d'un trimestre ou de l'année suivante. Cette réponse doit au moins nous être donnée aujourd'hui.

21.05 Denis Ducarme (MR): Madame la ministre, vous avez indiqué qu'Infrabel ne voulait pas se mettre la pression.

Permettez-moi de vous dire que ses dirigeants sont plutôt très relaxes et qu'en tant que politiques, nous avons l'intention de leur mettre la pression. En effet, il y a maintenant 5 mois que nous attendons!

Par ailleurs, à côté de l'installation de cette gare pour permettre le développement de l'aéroport, il y a tous les projets économiques qui sont en stand by, un certain nombre d'entreprises qui veulent investir, des projets immobiliers qui doivent voir le jour en fonction de cette gare et du développement de l'aéroport. Infrabel a donc beau jeu de ne pas se mettre la pression!

Pour ma part, je voudrais que vous lui fassiez savoir qu'il est peut-être temps que la phase de finalisation se "finalise" rapidement.

J'espère que le rapport, – même si ce sont des députés régionaux qui expriment leur inquiétude – portera sur une stratégie nationale.

Vous ne m'avez pas dit s'il est vrai qu'il y a un blocage flamand, comme cela se dit dans les cénacles wallons.

Il y a l'aéroport de New York, de Londres. Il y a l'aéroport de Charleroi qui est à Bruxelles. Par conséquent, cela ne peut pas être un problème communautaire ou sous-régional; il s'agit d'un problème national qu'il est temps d'affronter pleinement. Pour ce faire, il faut prendre de bonnes décisions. Il faut aussi que l'étude d'Infrabel puisse se situer dans le cadre d'une stratégie nationale de distribution aérienne. Et j'espère que ce faisant Infrabel se mettra suffisamment la pression!

21.06 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, chers collègues, j'ai toujours donné beaucoup d'importance à ce dossier. Je poserai donc à nouveau la question aux responsables et ce, au niveau le plus haut.

Pour moi, ce dossier n'a pas de dimension communautaire. Peut-être le savez-vous mais nous avons à nouveau téléphoné pour demander la date exacte. Je comprends que vous posiez également la question. Infrabel ne veut pas donner de date exacte pour l'instant mais confirme que c'est en phase de finalisation.

Ce dossier est important et je vous répète mon intérêt pour celui-ci.

21.07 Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, j'apprécie le fait que la ministre ait à nouveau demandé la parole pour nous dire ces choses-là. En effet, ce qu'elle vient de dire a plus de sens que ce qui a été dit initialement.

Je me sens en tout cas rassuré sur un volet, à savoir qu'il ne s'agit pas d'un dossier communautaire. Madame la ministre, je vous ai entendue et je vous crois. Votre réponse me laisse aussi penser qu'il s'agit de quelque chose d'extrêmement important. Ce qu'a dit le ministre Antoine était déplacé et je trouve positif que vous puissiez remettre ici les "pendules à l'heure".

Vous me rassurez aussi quand vous dites que vous allez placer ce thème à un niveau d'importance dans vos relations avec Infrabel et que vous prendrez vos contacts au niveau le plus haut.

J'entends qu'il n'y a pas de date précise. Néanmoins, je ne demande pas une date précise mais bien un timing. Je n'obtiendrai pas de réponse plus précise aujourd'hui mais parle-t-on d'un mois, d'un trimestre ou d'une année? Il y aurait moyen que vous soyez plus précise la prochaine fois que je poserai la question. De fait, je serai bien obligé de vous poser à nouveau la question prochainement. Je le regrette.

Madame la ministre, au-delà des questions que vous posez à Infrabel à la suite des questions que nous vous posons, il me semble qu'il est temps que vous déterminiez vous-même une date limite. Il n'y a pas d'autre solution! Dans une autre vie, j'ai aussi eu une expérience ministérielle et, à un moment donné, si l'on a l'impression que l'on joue avec nos pieds, il faut agir. Autrement, vous allez donner du poids à ceux qui

disent qu'il y a des tractations. Distinguons bien l'aspect technique de l'étude de l'aspect qui, effectivement, doit être négocié après la décision mais ne mélangeons pas les deux en laissant croire qu'il y a des tractations en amont! Je vous demande donc, madame la ministre, de fixer une date limite lors de votre contact avec Infrabel.

21.08 Denis Ducarme (MR): Madame la ministre, je vous remercie également pour votre seconde réponse. Vous avez précisé que ce dossier n'avait pas de relent communautaire – c'est évidemment important pour nous – et que vous le considériez comme étant important. Au-delà de l'étude qui nous sera rendue par Infrabel, le fait que vous considériez ce dossier comme d'importance nous aidera naturellement à aller vers le processus de décision et l'attribution des crédits qui seront déterminés en fonction de ce choix important que nous aurons à opérer.

Je rejoindrai ce que M. Nollet a dit, sans avoir eu son expérience ministérielle, à savoir que certaines administrations avaient parfois un peu "joué avec ses pieds".

Si je me fie à la réponse que vous venez de nous donner, vous allez retourner vers Infrabel avec une certaine fermeté. Je ne doute pas que la fermeté que vous afficherez pour cette demande de finalisation de l'étude sera suffisante pour que nous puissions espérer en obtenir les résultats dans les délais les plus brefs.

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

22 Vraag van mevrouw Ulla Werbrouck aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "niet-gebruikte treinstellen" (nr. 5837)

22 Question de Mme Ulla Werbrouck à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "du matériel roulant non-utilisé" (n° 5837)

22.01 Ulla Werbrouck (LDD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, op 9 april diende ik een schriftelijke vraag in inzake de Eurostarspoektrein, die tot 4 juni onbeantwoord bleef, ondanks de deadline van 9 mei. Daarom heb ik op 30 mei nogmaals een mondelinge vraag ingediend. Ondertussen werd wel al een antwoord op mijn schriftelijke vragen gegeven. Die antwoorden volstaan echter niet en ze stroken ook niet echt met de uitspraken van de NMBS-woordvoerders die een verklaring aflegden toen de spooktrein eind april in het nieuws kwamen.

De NMBS-woordvoerder Hugo Stevens gaf in de krant Het Volk op 24 april toe dat de trein stilstaat. Hij zag echter een positieve kant, en ik citeer: "Doordat wij de trein de voorbije jaren konden gebruiken voor wisselstukken hebben de andere stellen nauwelijks problemen gekend".

In 2010 loopt het leasingcontract van het bewuste treinstel af en wordt het weer eigendom van de NMBS. Hugo Stevens zegt: "We gaan het stel, dat nog perfect kan rijden, verhuren aan Eurostar Groot-Brittannië". In de Gazet van Antwerpen van 25 april verklaart een andere woordvoerder van de NMBS, Jochen Govaerts: "Wij hebben een oplossing. Wij kunnen de trein vanaf mei verhuren aan de Britse Eurostarpartner. Die onderhandelingen liepen al sinds 2007".

In het antwoord op de schriftelijke vragen wordt met geen woord gerept over het feit dat de trein voor de wisselstukken wordt gebruikt. De beelden die de journaals haalden, toonden duidelijk aan dat de trein er meer dan verwaarloosd bij stond. In het antwoord op mijn schriftelijke vraag wordt meegedeeld dat de trein verhuurd is aan EUKL, de Britse Eurostarpartner, voor een periode van vier jaar, maar dat Eurostar nog moet tekenen.

Volgens hetzelfde antwoord zou de trein begin mei 2008 naar het Verenigd Koninkrijk worden overgebracht. Nochtans staat de trein volgens mijn informatie nog steeds waar hij al jaren staat. Dat is een beetje eigenaardig, maar niet onbegrijpelijk, aangezien het contract nog door alle partijen moet worden ondertekend. Dat is een vreemde situatie en ver van wat wij een goed bestuur kunnen noemen. Wat als Eurostar immers niet tekent? Wat als niet alle wisselstukken worden gevonden om die trein weer op de sporen te zetten?

In de plenaire vergadering van 24 april beloofde u om een aantal vragen aan de NMBS te stellen. Was de aankoop van het treinstel te verantwoorden? Was het een goede keuze om een leasebackcontract te sluiten? Ik denk dat u goed weet welke vragen u aan de NMBS zou stellen, mevrouw de minister. Ontving u

reeds een antwoord op die vragen die u zou stellen? Zo ja, wat is het antwoord op die vragen?

Mijn tweede vraag is dezelfde als de tweede schriftelijke vraag, die aanvankelijk onbeantwoord was. De vragen werden niet echt beantwoord. Eén en twee heb ik reeds aangehaald.

Mijn derde schriftelijke vraag was niet beperkt tot de vraagstelling of er nog andere eurostellen ongebruikt in het atelier stonden, maar wel hoeveel ongebruikte treinstellen en rijtuigen er nog waren. Als antwoord kreeg ik: "Geen andere ongebruikte eurostellen".

In de vierde schriftelijke vraag vroeg ik naar de kostprijs van al de niet-gebruikte treinstellen en rijtuigen. Als antwoord kreeg ik een waardebeoordeling van het vierde Eurostarstel. Volgens mij is "waarde" niet gelijk aan "de kostprijs" van het betrokken rijtuig.

Idem eigenlijk voor de vijfde schriftelijke vraag: hoeveel treinstellen en rijtuigen heeft de NMBS in eigendom en hoeveel worden er gehuurd? In het antwoord werd weer enkel over de vier Eurostarstellen gesproken. Ik denk wel dat u begrijpt dat ik dan op mijn honger blijf zitten.

Ten derde, ondertussen is de meimaand voorbij. Is het treinstel nu verhuurd aan de Britse Eurostarpartner, zoals de woordvoerder beweerde, en voor welk bedrag? Of werd er toch reeds een overeenkomst gesloten tussen de NMBS en de Eurostar-UK op 21 april van dit jaar, wat volgens Hans Seeuw uw antwoord was op 23 april 2008?

In het antwoord van 4 juni op de schriftelijke vraag wordt vermeld dat het contract door Eurostar nog moet worden ondertekend, maar dat de trein begin mei naar het Verenigd Koninkrijk zou verhuizen. Een antwoord op mijn derde vraag is dus nog niet volledig gegeven. Daarom handhaaf ik mijn vraag.

22.02 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, er moet iets van mijn hart. Ik vind die verdachtmakingen in verband met mijn antwoorden, het dossier en alles wat ermee te maken heeft, gewoon buiten proportie en absoluut niet in lijn met de transparantie die ik heb willen geven in dat dossier. Ik betreur dat ten zeerste. Ik ben naar het Parlement gekomen, als eerste, om te melden dat we een aantal zeer concrete vragen zouden stellen. Nu wordt hier zelfs gesuggereerd dat ik een aantal vragen bewust uitgekozen zou hebben om nog meer verdachtmakingen in verband met het dossier te hebben. Ik aanvaard dat niet.

Als er bepaalde informatie gewild is, dan kunnen dienaangaande vragen worden ingediend. Ikzelf geef die vragen door en ik wacht op het antwoord van de NMBS, want ik kan de antwoorden niet zelf verzinnen. Het is de NMBS die mij die informatie moet bezorgen, op basis van de contractuele bepalingen die de NMBS heeft met derden en anderen, op basis van wat zij kan en wat zij niet kan, van wat mogelijk is en dergelijke.

Als inleiding wil ik dus toch wel heel duidelijk meegeven dat ik niet begrijp waarvan al die verdachtmakingen in dat dossier telkenmale komen.

Ik heb zeer concreet zelf heel wat vragen gesteld aan de NMBS in de hoop dat ik op deze manier zoveel mogelijk informatie ter beschikking zou krijgen. Als men een algemene vraag stelt, kan men een heel algemeen antwoord terugkrijgen en dan is het mogelijk dat wij daaruit nog niets kunnen afleiden. Daarom dat ik zoveel vragen heb gesteld om zo precies mogelijke informatie te verkrijgen. Als men vindt dat het aantal vragen dat ik heb gesteld nog niet toereikend is, ben ik bereid dit over te maken. Ik heb er immers geen enkel belang bij om niet transparant te zijn over dit dossier. Samen kunnen wij dan beoordelen of de NMBS al dan niet het nodige heeft gedaan om, gezien de omstandigheden, de juiste beslissingen te nemen.

Ik vind het wel belangrijk dat dan alle informatie wordt meegedeeld en niet dat bepaalde aspecten heel erg in de aandacht worden gebracht. Als ik met burgers en anderen daarover praat dan hebben zij de indruk dat die trein nooit heeft gereden. Dat is dus niet het geval. Die trein heeft wel degelijk een aantal jaren geleden. Wanneer gebleken is dat de markt op een gegeven moment niet voldoende toereikend was, heeft men beslist – dat was een belangrijke beslissing – de exploitatiekosten niet langer te dragen omdat het een te verlieslatende lijn betrof, die trein uit roulatie te nemen en een aantal acties te ondernemen.

Ik zal nu heel concreet ingaan op de vragen die daaromtrent werden gesteld. Ik heb in de Kamer op 24 april reeds meer verduidelijkingen gevraagd met betrekking tot het vierde Eurostar-stel. Ik heb daaromtrent een antwoord gekregen van de NMBS. Bij het lezen van dat antwoord heb ik vastgesteld dat er nog een aantal

onduidelijkheden waren en heb ik de NMBS bijkomende vragen gesteld en bijkomende inlichtingen gevraagd. Het antwoord van de NMBS op mijn vragen was voor mij immers onduidelijk of onvoldoende.

Ik herhaal de belofte dat ik de informatie zal doorspelen zodra ik ze volledig heb ontvangen. Dat is een duidelijk engagement van mijnentwege. Ik weet niet hoe we dit moeten doen maar ik wil in dit dossier alle mogelijke transparantie op basis van de antwoorden van de NMBS. Ik verwacht de bijkomende informatie die ik heb opgevraagd. Er werd mij beloofd dat dit binnen de week zou gebeuren. Alle nodige informatie kan vervolgens worden bezorgd.

Met betrekking tot de andere elementen. Ten behoeve van de Eurostarexploitatie werden zevenentwintig basisstellen aangeschaft door de NMBS en de British Railway Board – het latere Eurostar UK Limited –, en de SNCF.

De NMBS had er drie, de British Railway Board elf en de SNCF dertien, die gemeenschappelijk worden uitgebaat door de drie operatoren.

Daarnaast hebben de SNCF drie stellen en de NMBS een stel bijkomend materieel aangekocht. Op basis van het protocol van samenwerking tussen de drie maatschappijen dienden de kapitaallasten van de Eurostarstellen verdeeld te worden op basis van rittijden op elk net, vermeerderd met een toeslag per commerciële terminus.

Gelet op de vooruitzichten in 1991 waren er in het geval van de NMBS drie stellen te weinig en was een bijkomend stel vereist, zoniet zou de NMBS een jaarlijkse vergoeding moeten betalen aan de SNCF en de EUKL voor haar te beperkte investering. De vier NMBS-stellen werden via een sale and lease backoperatie geleased.

Aangezien de trafiekcijfers voor de Eurostardienst lager uitvielen dan verwacht, konden de bijkomende stellen slechts tijdelijk worden ingezet bij de Eurostardienst. De SNCF slaagde erin een andere benutting te vinden voor de drie stellen. Voor de NMBS was dat op dat moment nog niet mogelijk. Het stel werd definitief aan de Eurostarpool toegevoegd in 2003. Vanaf 2003 werden diverse pogingen ondernomen om het stel te herbenutten. Een poging om het stel in eerste instantie te verhuren, stuitte op een weigering van de betrokken leasingmaatschappijen.

Na onderhandelingen tussen de NMBS en de EUKL is er nu een akkoord voor de verhuur van het vierde Eurostarstel van de NMBS aan de Engelse Eurostarpartner EUKL voor de exploitatie in Eurostarverband voor een periode van vier jaar, van 2008 tot en met 2011, met de mogelijkheid tot verlenging van het contract.

Het contract met Eurostar werd reeds ondertekend door de NMBS en ligt nu ter ondertekening voor bij Eurostar.

Het stel zal binnenkort worden overgebracht naar het Verenigd Koninkrijk en zal daar nog een aantal proeven en aanpassingen ondergaan en vervolgens worden ingezet in de exploitatie, rekening houdend met het sterk groeiend Eurostarverkeer aldaar.

Er staan geen andere Eurostarstellen ongebruikt in de ateliers.

De waarde van het vierde Eurostarstel bedraagt 38 miljoen euro. Dat is de waarde van het jaar 1990.

De vier Eurostarstellen zijn voorlopig in lease gegeven aan de NMBS, waarna op 31 december 2008 twee van de vier Eurostarstellen eigendom worden van de NMBS.

Zoals ik ook in mijn schriftelijk antwoord heb vermeld, is er nu een akkoord voor de verhuur van het Eurostarstel aan de Engelse Eurostarpartner EUKL voor de exploitatie in Eurostarverband, voor een periode van vier jaar, met de mogelijkheid tot verlenging van het contract. Dit contract ligt ter ondertekening voor bij de EUKL.

22.03 Ulla Werbrouck (LDD): Mevrouw de minister, ik wil wel verduidelijken dat ik u absoluut niet verdacht wil maken. Ik weet dat u afhangt van de antwoorden van de NMBS, maar als u niet kunt antwoorden, kunt u ons toch gewoon een schriftelijk antwoord sturen waarin u ons meedeelt dat u de antwoorden nog niet hebt.

Daarin kunt u ons voorstellen nog een week, een maand of twee maanden te wachten, zodat we de mondelinge vraag niet moeten stellen. Ik ben heel blij dat u transparant te werk gaat en ik wil u absoluut niet verdachtmaken.

Ik denk dat u een van de weinige ministers bent die een heel transparant beleid voert. Ik dank u voor de uitgebreide antwoorden op schriftelijke vragen en ook op deze vraag.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

23 Vraag van de heer Stefaan Vercamer aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de promotiecampagne 'Test Click & Post meteen gratis uit'" (nr. 5915)

23 Question de M. Stefaan Vercamer à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la campagne de promotion 'Click & Post, effectuez immédiatement un test gratuit'" (n° 5915)

23.01 Stefaan Vercamer (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, onlangs startte De Post een promotiecampagne: "Test Click & Post meteen gratis uit". Daarvoor maakte zij gebruik van onder meer het versturen van e-mails met een link naar een bepaalde website. Er waren echter nogal wat mensen die niet op die website geraakten, die de link niet konden openen.

Hetgeen de zaak een beetje erger maakte en wat de aanleiding was om deze vraag te stellen, was dat als men navraag deed bij de postkantoren men er daar ook niet in slaagde om die link te openen. Daarom rijzen vragen bij het opzetten van die promotiecampagne.

Mevrouw de minister, blijkbaar zouden de problemen nu achter de rug zijn, maar ik had toch graag vernomen wat het probleem is of was en of die problemen nu definitief van de baan zijn.

Hoeveel mensen werden er via die internetcampagne bereikt?

Wat was de respons op deze campagne?

Wat was de kostprijs van deze campagne?

23.02 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, Click & Post is een van de vele promotionele acties die De Post voert om haar producten en diensten te promoten, zoals elk ander bedrijf dat ook doet. Click & Post is een service waarbij bedrijven hun mailing kunnen printen en versturen via het internet. Het gaat over een dienst die uitsluitend bedoeld is voor professioneel gebruik. Het is dan ook niet beschikbaar via de postkantoren.

De site waarvan sprake, <http://promo.clickandpost.be>, is bedoeld om de contacten gegenereerd door de "gecibleerde" promotiecampagne te verzamelen. De bestemmelingen dienen een code die ze hebben gekregen in te voeren om erkend te zijn. De Post heeft geen weet van problemen met de site. Sommige combinaties van besturingssystemen en internetbrowsers kunnen echter moeilijkheden ervaren.

Gelijkaardige diensten worden in België en in het buitenland ook aangeboden door privébedrijven. De detailinformatie over zulke acties en producten wordt dan ook niet vrijgegeven gezien hun commerciële gevoeligheid op het vlak van de concurrentie.

23.03 Stefaan Vercamer (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik kan alleen maar hopen dat in de toekomst als men nog dergelijke campagnes voert, men in elk geval er toch voor zorgt dat de mensen tot wie ze gericht zijn op zijn minst de informatie kunnen opnemen, want blijkbaar was dat toch niet mogelijk in dit geval.

23.04 Minister Inge Vervotte: Men heeft er commercieel belang bij, dus ik veronderstel dat dit inderdaad zo zal moeten zijn.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

24 Questions jointes de

- Mme Camille Dieu à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les propos dans le quotidien 'De Tijd' sur l'avenir de La Poste" (n° 5961)

- M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les conséquences pour La Poste de la fusion entre les postes danoise et suédoise" (n° 6067)

24 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Camille Dieu aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de uittalingen in de krant 'De Tijd' over de toekomst van De Post" (nr. 5961)

- de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de gevolgen voor De Post van de fusie tussen de Deense en de Zweedse post" (nr. 6067)

24.01 Camille Dieu (PS): Madame la ministre, nous sommes nombreux ici à exprimer des craintes quant à l'avenir de La Poste belge, plus particulièrement de notre opérateur historique, en raison de l'application totale de la directive de libéralisation postale. Nous avons des craintes sur l'avenir de l'entreprise, sur le statut du personnel. Nous nous sommes déjà longuement exprimés à ce sujet. Voilà qu'un nouveau problème vient s'ajouter à cela.

Récemment, vous vous êtes exprimée dans le quotidien "De Tijd" sur l'avenir de La Poste dans le futur groupe postal suédo-danois. La poste danoise et celle de la Suède ont annoncé leur fusion début avril, fusion à accomplir d'ici la fin de l'année. Interrogée sur ce rapprochement entre Scandinaves, vous aviez affirmé que cela ne changerait rien pour La Poste belge, si ce n'est la nationalité des actionnaires. Vos récentes déclarations dans "De Tijd" ont apporté un certain flou. Pour la première fois, vous n'avez pas exclu une redéfinition de la participation de chacun et vous avez même évoqué la possibilité pour La Poste belge de devenir une division du groupe suédo-danois. Vous avez ajouté que les cultures des trois entreprises s'accordent.

La seule note que je puisse considérer comme positive est que vous avez déclaré aussi souhaiter maintenir le contrôle de l'État belge et une participation majoritaire. Néanmoins, vu que vous n'avez pas été plus loin dans vos déclarations dans la presse, pouvez-vous dire devant la commission ce que vous entendez par "les cultures des trois entreprises s'accordent"? Si nous connaissons ce qui se fait au Danemark, nous n'ignorons pas ce qui a été accompli en Suède en termes de libéralisation totale du secteur postal et les conséquences dramatiques que cela a engendrées.

Je ne vois pas en quoi la culture de La Poste belge correspond à la culture suédoise aujourd'hui.

Qu'en est-il de l'éventualité de faire de La Poste belge une simple division de ce nouveau groupe, qui comprend également le fonds CVC, faut-il le rappeler?

24.02 François Bellot (MR): Madame la ministre, il y a quelques semaines, les postes danoise et suédoise annonçaient leur fusion, avec une participation de CVC Partners, également partenaire de la poste danoise dans le capital de La Poste belge.

Les patrons de la poste danoise (président et CEO) ont annoncé vouloir développer ses activités nordiques (c'est-à-dire au Danemark et en Suède) en élargissant son marché naturel. Quand on sait que Dansk Post, avec son partenaire financier CVC Partners, détient 50% moins une action de La Poste belge, on s'interroge quant aux conséquences éventuelles pour cette dernière.

Madame la ministre, c'est la raison pour laquelle j'aimerais vous poser quelques questions afin que vous puissiez nous éclairer sur les points suivants:

1. La poste danoise a-t-elle l'intention de se développer dans les pays nordiques en désinvestissant dans La Poste belge? La procédure est-elle prévue dans les accords entre l'État belge et le consortium Dansk Post/CVC Partners. Dans l'affirmative, à quelle échéance et à quelle hauteur?
2. La nouvelle entité postale nordique aurait-elle au contraire l'intention de développer sa participation dans La Poste belge en vue de l'absorber ou d'en faire une filiale?
3. Quelle est la position du gouvernement sur le sujet? Est-il prêt à racheter une partie des actions du consortium, comme le prévoit le pacte d'actionnaires? Ou, au contraire, est-il prêt à permettre au consortium de prendre le contrôle de La Poste?

4. Dans les différents scénarios, quelles sont les conséquences envisageables pour le personnel de La Poste? Prévoit-on des pertes d'emplois, des économies d'échelle, des changements de statuts à l'issue de ces modifications dans l'actionnariat de La Poste?

24.03 Inge Vervotte, ministre: Les postes danoise et suédoise ont fait part de leur intention d'unir leurs forces. La fusion pourrait être réalisée d'ici à la fin de 2008. Post Danmark et CVC détiennent conjointement une participation dans Post Invest group. Ce dernier détient 50% moins une action de La Poste belge. Si la fusion se concrétise, la nouvelle entité fusionnée reprendra cette participation. De même, le plan stratégique et le plan de modernisation existant de La Poste restent inchangés. L'annonce de Post Danmark et de Posten s'avère néanmoins intéressante, dans la mesure où il pourrait s'agir de la première fusion transfrontalière dans le paysage postal européen.

Ceci illustre la mutation que connaît le secteur dans la perspective de la libéralisation totale du marché. Le désir de ces opérateurs postaux, que partage La Poste belge, de rester des références sur le marché postal, ainsi que les plans ambitieux de modernisation que ces entreprises ont mis en place les rapprochent certainement. La bonne collaboration actuelle avec les partenaires danois et leur apport positif dans les projets de changement et de modernisation de La Poste ont permis aux deux parties de confronter les cultures des deux entreprises. Il en résulte aujourd'hui un climat particulièrement positif de confiance réciproque. Dans ce contexte de changement important du secteur, des opportunités peuvent voir le jour. C'est ce que j'ai dit, et c'est ce que j'avais en tête. J'ai seulement dit qu'il s'agissait d'une évolution importante et attractive, et que nous devons être attentifs à ce changement.

Enfin, les questions que vous posez sont tout à fait prématurées. En l'absence d'options concrètes, il me paraît hasardeux de tenter d'y apporter des réponses à ce stade.

Je sais que les actionnaires doivent prendre des décisions très importantes dans le courant de cette année et je ne veux pas influencer leurs décisions. C'est pour cette raison que je pense important de souligner que nous nous réjouissons de la façon dont nous coopérerons aujourd'hui avec eux.

Cela dit, je voudrais insister sur le fait que mes priorités sont ailleurs. Je pense en particulier aux décisions que le gouvernement doit prendre quant à la libéralisation du secteur postal, qui retiennent toute mon attention.

Comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire, je considère que la libéralisation doit être réalisée en garantissant l'accès à un service postal de qualité et des prix abordables à l'ensemble des citoyens. Je souhaite aussi et tout spécialement maintenir et améliorer le service universel dans le futur. Cette question est au centre de mes préoccupations.

Je ne suis pas d'accord avec vous quand vous dites que La Poste se désintéresserait du service universel. Outre le fait qu'il s'agit d'une obligation pour l'État de garantir ce service, il s'agit aussi d'un fondement important de l'activité de La Poste et cela vaut tant pour aujourd'hui que pour demain. Cet élément a d'ailleurs été réaffirmé par les postes danoise et suédoise pour leurs marchés respectifs lors de l'annonce relative à leur intention de fusionner. Il s'agit d'ailleurs là, pour nous, d'une opération intéressante qui mérite d'être observée. Nous suivons donc attentivement le dossier.

24.04 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, madame la ministre, nous savons que la directive postale sera discutée cette année et que notre volonté est de garantir un service postal de qualité ainsi qu'un prix acceptable pour le citoyen et évidemment d'assurer un service universel.

Toutefois, chacun sait que des décisions concernant le personnel seront également prises. On en a déjà parlé et cela se discute actuellement au niveau du gouvernement. C'est un problème de plus à résoudre qui est mis sur la table.

Si vous nous dites que l'État va garder une participation de plus de 50% dans La Poste belge, cela constitue une garantie. Mais nous suivrons ce dossier attentivement et nous reviendrons ici dans quelque temps.

24.05 François Bellot (MR): Madame la ministre, aujourd'hui, l'intégration de la poste danoise et de La Poste belge n'existe pas si ce n'est au sein d'un conseil d'administration, pour des raisons purement financières, stratégiques. On perçoit peu les choses au niveau technique.

La convention d'actionnaire permet beaucoup de choses, notamment à la poste danoise et à la poste suédoise de désinvestir dans La Poste belge. Une des dispositions de cette convention permet de reprendre des actions de la Poste belge aux Danois. L'inverse est vrai aussi. Nous suivrons donc ce dossier avec beaucoup d'intérêt.

Nous espérons que nous ne devrons pas payer ici le tarif appliqué par la poste suédoise. Même si c'est un service qui est rendu sur tout le territoire suédois, dont certaines parties sont parfois difficiles d'accès, le coût est manifestement plus élevé qu'au Danemark.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

25 Question de M. André Perpète à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les travaux prévus au bureau de poste d'Arlon centre" (n° 5971)

25 Vraag van de heer André Perpète aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aan het postkantoor van Aarlen centrum geplande werken" (nr. 5971)

25.01 André Perpète (PS): Monsieur le président, madame la ministre, lors de l'une des dernières séances de cette commission, je vous interrogeais sur les problèmes que rencontraient les clients du bureau de poste d'Arlon centre. On pourrait même dire d'Arlon tout court maintenant puisque c'est le seul bureau qui reste.

Depuis la fermeture des bureaux de proximité à Arlon et dans les villages des environs, le seul bureau en activité est littéralement assailli par la population, avec comme conséquences directes des files souvent interminables, des locaux trop exigus et une impossibilité, que ce soit pour les personnes moins valides, pour celles qui transportent leurs courses avec des caddies ou qui ont une poussette, de gravir les marches très raides qui mènent au bureau de poste.

Dans votre réponse, vous m'indiquiez alors qu'une étude était envisagée et que des travaux seraient réalisés pour aménager le bâtiment et permettre notamment un accès pour les moins valides.

Au vu des informations en ma possession, il semblerait que les travaux de rénovation pourraient encore commencer cette année, ce dont je ne peux que me réjouir si cela se confirme.

Cependant, madame la ministre, j'aurais quelques questions à vous poser concernant la manière dont va fonctionner le bureau d'Arlon pendant les travaux.

D'abord, j'aurais voulu que vous confirmiez si des travaux de rénovation et de modernisation auront lieu dans le courant de cette année 2008.

Dans l'affirmative, quelle sera la nature de ces travaux?

Qu'en sera-t-il du personnel pendant la période des travaux? Dans quelles conditions va-t-il travailler?

Des bureaux temporaires seront-ils aménagés? Comment la clientèle pourra-t-elle réaliser ses opérations habituelles pendant les travaux?

Pouvez-vous confirmer que des travaux seront entrepris pour que les moins valides ou les gens avec des poussettes puissent accéder à l'unique bureau d'Arlon?

Est-il envisagé un bureau provisoire, en préfabriqué par exemple, ou toute autre solution pour que les clients mais aussi le personnel qui travaille sur place puissent évoluer dans de bonnes conditions pendant les travaux?

25.02 Inge Vervotte, ministre: La Poste confirme avoir conscience des difficultés rencontrées par la clientèle fréquentant le bureau de poste d'Arlon centre. La Poste met tout en œuvre pour résoudre ces problèmes dans les plus brefs délais.

En effet, le service patrimoine de La Poste finalise en ce moment l'étude d'un projet de réaménagement du bâtiment. Cette étude est pratiquement terminée, ce qui permettra de commencer les travaux dans le courant du deuxième semestre 2008, avec une fin prévue durant le premier trimestre 2009 au plus tard.

La durée des travaux elle-même est estimée à trois mois.

Le projet porte sur un réaménagement complet du rez-de-chaussée et une réhabilitation des étages. Je peux vous confirmer que le projet reprend la mise en place d'un accès pour les personnes moins valides ou des personnes avec poussettes. Pendant la durée du réaménagement du rez-de-chaussée, un bureau provisoire sera installé à l'étage du même bâtiment. Celui-ci sera accessible par un escalier et un ascenseur.

Notre personnel sera à disposition de la clientèle dans cet espace et ce, afin de créer le moins de nuisances possible.

Le **président**: Je peux vous assurer qu'un bureau de poste modernisé est nettement mieux. Le système des guichets est révolu pour laisser place à celui du comptoir. Un local sécurisé est situé sur le côté pour effectuer les opérations.

25.03 Inge Vervotte, ministre: Dans ce cas, la demande en bureaux de poste va encore augmenter!

25.04 André Perpète (PS): Il n'y a pas eu grand-chose à sécuriser au bureau de poste d'Arlon ces derniers jours. En effet, il m'est revenu que l'avant-dernier jour du mois, une fonctionnaire qui s'y présentait pour recevoir son traitement n'a pu recevoir que 300 euros. C'est tout ce qui restait comme monnaie dans le bureau! Mais ce sujet fera l'objet d'une autre discussion.

Le **président**: On sait que les salaires à Arlon sont très élevés! Les habitants sont proches du Grand-Duché!

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

26 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de lijn 12" (nr. 6042)

26 Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la ligne 12" (n° 6042)

26.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, tot midden vorige week dacht ik dat ik naar de commissie kon gaan zonder een vraag over de Noorderkempen of over lijn 12, maar de heer Descheemaeker himself heeft roet in het eten gestrooid. Donderdag verklaarde hij dat er vanaf de nieuwe dienstregeling in december 2008 dubbeldeksrijtuigen in dienst zouden worden genomen op de lijn 12 ten noorden van Antwerpen, Antwerpen-Essen of Antwerpen-Roosendaal. Het was een beetje een verrassend bericht, omdat er tot nu toe regelmatig vanuit de NMBS werd gesteld dat er niet echt grote capaciteitsproblemen waren op die lijn 12, hoewel een actiecomité het tegendeel beweert en ook de reizigers die tijdens de spitsuren die treinen moeten nemen, dikwijls recht moeten staan en te weinig zitplaatsen ter beschikking hebben. Het was dus een beetje een verrassende verklaring maar wel positief. Hij maakte wel meteen het voorbehoud dat het treinmaterieel beschikbaar moet zijn.

Anderzijds maak ik er zelf ook de bedenking bij dat een vernieuwing van alle perrons aan lijn 12 tegen eind 2008 mijns inziens niet volledig zal zijn afgewerkt, terwijl ik dacht dat dat een noodzakelijke voorwaarde was alvorens men die dubbeldeksrijtuigen zou kunnen inzetten. Ik plaats daar dus toch wat vraagtekens bij.

Om de vraag een beetje ruimer te kaderen, verwijs ik even naar het voorstadsnet rond Antwerpen, waarnaar u daarstraks ook verwees in antwoord op de vraag van Ludo Van Campenhout over het station Antwerpen Zuid. Wanneer we spreken over een echt voorstadsnet rond Antwerpen, dan denk ik dat we op de verschillende lijnen gericht naar Antwerpen tot een kwartierfrequentie moeten komen. Dat werd door de NMBS al een aantal jaar geleden naar voren geschoven. Een eerste stap daarin zou zijn dat men sinds december 2007 een extra trein wou inleggen. Die frequentie-uitbreiding is toen evenwel niet doorgedaan door een gebrek aan personeel en materieel.

Mijn vraag is tweevoudig. Kloppen de berichten die de NMBS-baas de wereld heeft ingestuurd dat er vanaf december dubbeldeksrijtuigen en dus extra capaciteit zullen zijn op lijn 12?

Hoever staan de plannen om de extra trein die reeds gepland was voor december 2007, nu in te leggen vanaf december 2008?

26.02 Minister **Inge Vervotte**: De NMBS bestudeert de mogelijkheid om vanaf december een van de IC verbindingen tussen Antwerpen en Charleroi niet langer Antwerpen-Centraal, maar Essen als eindpunt te geven. Deze treindienst zal worden gereden met treinen die zijn samengesteld uit dubbeldeksrijtuigen type M6. Op lijn 12 zal deze trein dezelfde haltes bedienen als de huidige IR-trein, die vervalt tussen Essen en Antwerpen.

Wat betekent dit voor het aanbod op lijn 12? Een IR met modernere dubbeldeksrijtuigen M6, met klimaatregeling, in vergelijking met de momentele treinstellen, type AM75, zonder klimaatregeling. Daar deze IR vanaf Antwerpen als IC rijdt, waar de huidige trein als IR verder naar Brussel rijdt, zal dit resulteren in een snellere verbinding met Brussel.

Voor december 2008 worden geen andere aanpassingen op lijn 12 gepland. De redenen hiervoor zijn de beperking in de productiemiddelen en het feit dat de Beneluxtrein en de Thalys nog een hele tijd via lijn 12 zullen rijden. Zodra de internationale treinen van de hogesnelheidslijn gebruik zullen maken, zal het aanbod op lijn 12 kunnen worden uitgebreid.

26.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V - N-VA): Het is dus geen extra IR-trein, maar een trein die in de plaats komt van de bestaande IR. Het zal in elk geval een kwaliteitsverbetering betekenen. De treinen zullen sneller rijden, er komt extra capaciteit en klimaatregeling, wat met het weer als vandaag aangenaam kan zijn, want in de treinen zonder klimaatregeling kan het soms bijzonder warm zijn. Ik dank u voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

27 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "treinreizen voor jeugdgroepen" (nr. 6096)**

27 **Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les voyages en train pour les groupes de jeunes" (n° 6096)**

27.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de Vlaamse Jeugdraad heeft begin maart gewerkt rond treinen voor jeugdgroepen en een advies geformuleerd aan de NMBS.

Dat kaderde nog in de voorbereidingen van een nieuw beheerscontract. De indiening van mijn vraag en de bekendmaking van een nieuw beheerscontract hebben mekaar wellicht gekruist. Ik heb in het nieuwe beheerscontract nog niet kunnen nakijken of daarin bepaalde elementen van de vragen van de Vlaamse Jeugdraad werden overgenomen.

Er stelt zich een aantal problemen voor jeugdgroepen om plaats op treinen te kunnen reserveren en om bepaalde verplaatsingen te kunnen doen tegen zo interessant mogelijke tarieven. Onlangs was er nog het concrete geval van een chirogroep uit Blaasveld, die niet kon plaatsnemen op hun gereserveerde plaatsen en waar de treinbegeleider weigerde daaraan iets te doen waarna de trein vertrok zonder de chirogroep. Dat wijst niet echt op een positieve ingesteldheid ten opzichte van dergelijke groepen. Dat is echter een individueel geval.

Meer algemeen wil ik even kort de voorstellen van de Vlaamse Jeugdraad overlopen. Het eerste punt betreft de reserveertijd die vroeger vijf werkdagen bedroeg maar intussen is opgetrokken tot twaalf werkdagen. De Vlaamse Jeugdraad vraagt om die, zeker voor kleinere groepen, opnieuw te beperken tot vijf werkdagen omdat dit beter past in de werking van de meeste jeugdverenigingen. Zij hebben een wekelijkse werking en beslissen de zondag na hun vergadering wat ze de volgende week willen doen en willen dan eventueel nog reserveren.

Een tweede punt betreft de flexibiliteit in reservering. In het verleden kon men nog tot een halfuur op voorhand de reservatie wijzigen met tien personen meer of minder.

Nu moet het aantal reizigers 12 werkdagen op voorhand vastliggen, wat erg veel is. Men kan natuurlijk tickets ter plaatse bijkopen, maar dat heeft men geen garantie op een zitplaats. Tot 7 werkdagen voor de vertrekdatum moet het aantal reizigers vastliggen en kan men niet meer annuleren. Dat is toch een vrij rigide systeem in deze tijden.

Een derde punt betreft de prijzen. Er bestaat een gunstig groepstarief. Dat is positief. Dat is zelfs gedifferentieerd volgens treinen met een lage en treinen met een hoge bezettingsgraad: 70% of 50% van de kostprijs. Als echter een dergelijke groepstarief wordt aangevraagd, moeten de jongerengroepen ook betalen voor de –12-jarigen. Als men echter een Go Pass of een weekendbiljet gebruiken, mag een volwassene vier kinderen jonger dan 12 gratis meenemen. Op die manier wordt het voor hen interessanter om de trein te betalen. Dan worden zij echter niet meer als groep erkend en kunnen ze dus ook geen zitplaats reserveren op bepaalde treinen. Dat is een ongelukkige manier van werken.

Ten vierde, reserveren voor groepen blijkt niet mogelijk te zijn tijdens spitsuren, tussen 7 en 9.30 uur 's ochttens en tussen 16 en 17.30 uur 's avonds. Wij kennen natuurlijk allemaal de capaciteitsproblemen van de piekuren. Ik denk toch dat dat vanuit een positieve ingesteldheid kan worden benaderd. Er zou bijvoorbeeld een verschillend tarief voor spitsuren en daluren kunnen worden gehanteerd. Voor groepen zou dat zelfs vrij snel moeten kunnen. Om het reserveren tijdens die uren te verbieden, vind ik vergaand, zeker ook omdat dat ook tijdens vakantieperiodes geldt. Misschien zou het een tussenweg kunnen zijn om tijdens vakantieperiodes hiermee iets soepeler om te gaan.

Mevrouw de minister, mijn vraag is de volgende. Wordt in de beheerscontracten die vrijdag zijn bekendgemaakt, rekening gehouden met de gedane voorstellen vanuit de Vlaamse Jeugdraad. Ik meen dat men die u ook heeft toegezonden. Misschien moet dat niet in de beheerscontracten staan, maar kan men in de toekomst ook vanuit een bepaalde ingesteldheid effectief rekening houden met die voorstellen.

27.02 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, ik hoop dat ik ten gronde kan antwoorden of kan motiveren waarom bepaalde beslissingen al dan niet worden genomen. Dat is het belangrijkste.

Wij zijn altijd bereid om met de Jeugdraad en andere organisaties in dialoog te gaan. We moeten natuurlijk goed inschatten wat de impact van een beslissing is. Als men het voor de ene scoutsgroep of organisatie doet, moet men het ook voor de andere doen en dan krijgt men een heel grote impact. Die bedenking moet sowieso meegenomen worden in de beslissing.

Ik begrijp dat een chiro-afdeling een beslissing niet mogelijk acht, omdat het over zoveel personen gaat, maar soms moet men echt rekening houden met het feit dat op bepaalde momenten veel mensen zich moeten kunnen verplaatsen. Dat wordt ook mee in rekening gebracht.

Wij zijn dus altijd bereid om de dialoog met die verenigingen aan te gaan, maar we zullen niet altijd kunnen tegemoetkomen aan hun vraag.

We kunnen wel motiveren waarom we bepaalde zaken doen, waarvoor zij misschien wel begrip kunnen opbrengen. Ik ben er immers van overtuigd dat deze jongeren geëngageerde jongeren zijn die openstaan voor andere belangen dan alleen hun eigenbelang.

Opdat de NMBS een goede dienstverlening aan reizigers in een groep, evenals aan andere reizigers zou kunnen bieden en alle operationele taken daarvoor naar behoren zou kunnen uitvoeren, onder meer de reservering van zitplaatsen, dient de klant te aanvaarden dat hij een aantal dagen voor vertrek zijn reservering moet maken en betalen.

Bovendien zoeken de cellen voor groepsreserveringen in de NMBS in de mate van het mogelijke naar haalbare en zo voordelig mogelijke oplossingen voor de klant, als het moet zelfs tijdens de piekuren.

Een reiziger die een reis in groep wil maken, dient de reis verplicht uiterlijk acht werkdagen vóór de vertrekdatum van de reis te reserveren. De reservering is gratis. Om tegemoet te komen aan laattijdige aanvragen van groepsreizen worden aanvragen van zeven tot ten laatste vijf werkdagen vóór de vertrekdatum nu reeds aanvaard, op voorwaarde dat het geen vertraging veroorzaakt in de behandeling van eerdere aanvragen. Zo is dat bijvoorbeeld in volle vakantieperiode zo goed als onmogelijk. Er is dus wel al enige flexibiliteit ingebouwd, maar de barrière is ingebouwd om tijdens de drukke vakantieperiode alle vragen te kunnen behandelen.

De samenstelling van de groep kan aan het stationsloket worden gewijzigd, met maximaal 10% van het geboekte aantal deelnemers en met maximaal 10 reizigers meer of minder. Dat is ontstaan vanuit de vroegere ervaring bij de NMBS, waaruit bleek dat men vaak voor grote groepen reserveerde, terwijl men op

het moment zelf maar met een beperkte groep opdaagde. Op die manier kreeg men immers de beste garanties en mogelijkheden.

Op zichzelf wensen wij niets aan dat systeem te wijzigen. Voor bijkomende reizigers kunnen geen zitplaatsen worden gegarandeerd. Wat eventueel wel in dialoog kan worden gebracht, is of die 10% kan worden gewijzigd. Het systeem zelf behouden we met een aantal restricties, want anders komt men slechts met een klein percentage van het gereserveerde aantal opdagen. Dat is toch wel heel onaangenaam voor andere mensen die daarmee worden geconfronteerd. Over die 10% moet misschien eens in dialoog worden gegaan met de NMBS. Het systeem is volgens mij doordacht en verantwoordbaar.

De prijs voor de gereserveerde groepsreizen is reeds bijzonder voordelig.

Hiervoor werd dan ook een duidelijke reglementering opgebouwd. Zo krijgen groepen die wensen te reizen op bepaalde drukke treinen, de oranje treinen, 50% korting. Echter, als zij beslissen om te reizen op minder drukke treinen, de groene treinen, dan krijgen ze 70% korting. Bovendien kan de prijs van een enkel traject bij 70% korting nooit meer bedragen dan de prijs van een enkele rit met die voordelige tarieven of zoals bijvoorbeeld met de Go Pass. U vroeg of het mogelijk was dat de groepsreizen meer zouden kosten dan wanneer men creatief zou zijn op individuele basis. Welnu, dat kan zich dus niet voordoen wanneer men rijdt met groene treinen en gebruikmaakt van het voordeligste tarief, met name de 70%-korting.

Uiteraard moeten groepen de vermelde reizen reserveren om toegang te krijgen tot die tarieven. De reservering brengt echter geen meerkosten mee.

Wanneer er niet wordt gereserveerd of wanneer de groep beslist te rijden tijdens de drukke spits en in druk bezette treinen, kan de NMBS geen korting aanbieden. Gelet op de vaak overvolle treinen, is een dergelijke differentiëring van de prijzen volgens ons verantwoordbaar.

Het groepstarief wordt steeds toegekend voor een welbepaalde trein, op voorwaarde dat er in die trein voldoende zitplaatsen beschikbaar zijn. Aangezien de meeste treinen tijdens de spitsuren nu eenmaal meer dan vol zitten, is de reservering voor die treinen meestal niet mogelijk. Pendelaars klagen nu reeds geregeld, net omdat er voorbehouden plaatsen zijn op hun treinen, want ze worden natuurlijk door eenieder bekeken.

In geval van exploitatieproblemen op een bepaalde lijn, zoals bij een overvolle trein in Blaasveld, is het in de praktijk zelfs moeilijk om de reeds gereserveerde zitplaatsen vrij te houden. Dat valt, gelukkig, maar zeer uitzonderlijk voor.

Ik heb zelf aan de Jeugdraad een gelijkaardig antwoord gegeven. Er moet nu eenmaal rekening gehouden worden met onder andere de bezetting van de treinen. Ook vind ik het heel belangrijk dat alle reizigers in de meest comfortabele omstandigheden kunnen reizen. Wij zijn altijd bereid om naar oplossingen te blijven zoeken.

27.03 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, het is vooral belangrijk, misschien zelfs het allerbelangrijkste, dat er een bepaalde, constructieve houding tegenover bedoelde groepen zou moeten zijn om naar de best mogelijke oplossing te zoeken. Het kan immers uiteraard niet dat aan de groepen al te zeer voorrang wordt gegeven ten opzichte van de dagelijkse pendelaars. Zulks zou de pendelaars uiteraard enkel maar irriteren.

Wat mij wel nog voldoende belangrijk lijkt te zijn, is dat bepaalde treinreizigers, wellicht op de bewuste, oranje treinen, dikwijls interessanter af zijn, zeker indien het om groepen met kleine kinderen of jongeren onder de twaalf jaar gaat. Voor dergelijke groepen kan het interessanter zijn om de reis met bijvoorbeeld Go Passen te organiseren. De min-twaalfjarigen kunnen immers de facto gratis de trein nemen. Dat is ook voor de NMBS een nadeel, omdat zij niet van tevoren kan inschatten of er effectief groepen op de trein zullen plaatsnemen. Zij kan de capaciteit bijgevolg ook niet aanpassen, aangezien zij het aantal reizigers niet kan voorzien.

Het kan voor de NMBS dus ook een voordeel zijn om een duidelijk zicht op dergelijke groepen te hebben. Misschien moet voornoemd probleem nog even worden bekeken.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.58 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17.58 heures.*