

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 18 NOVEMBER 2009

Namiddag

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

du

MERCREDI 18 NOVEMBRE 2009

Après-midi

La séance est ouverte à 14.21 heures et présidée par M. François Bellot.

De vergadering wordt geopend om 14.21 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

Le **président**: Chers collègues, même si nous n'avons pas examiné toutes les questions, nous arrêterons nos travaux à 18.00 heures au plus tard. Le reste sera remis à une réunion ultérieure.

01 Question de M. Olivier Hamal au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les différentes mesures demandées par les éditeurs de la presse quotidienne francophone et germanophone dans leur mémorandum du mois de juin 2009" (n° 15245)

01 Vraag van de heer Olivier Hamal aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de verschillende maatregelen die de uitgevers van de Frans- en Duitstalige dagbladpers vragen in hun memorandum van juni 2009" (nr. 15245)

01.01 **Olivier Hamal** (MR): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, il ne m'apparaît pas inutile, dans le cadre de la présente question, d'attirer votre attention sur les problèmes que la presse quotidienne - francophone, germanophone et sans doute néerlandophone - rencontre à l'heure actuelle et sur les défis qui sont les siens: presse quotidienne et stabilisation comme un média majeur, convergence numérique et révolution des médias, choix de politiques économiques et culturelles dans un cadre pour se développer durablement

Vous aurez certainement pris connaissance du mémorandum du mois de juin dernier des éditeurs de la presse quotidienne francophone et germanophone; peut-être la presse néerlandophone a-t-elle initié les mêmes demandes. Un certain nombre de mesures y sont suggérées dans différents domaines, qui permettraient de répondre à leurs préoccupations.

Il est notamment question de la distribution. Une distribution sans faille est plus que jamais un enjeu majeur pour la viabilité des quotidiens et leur expansion. La pression de l'information impose aux éditeurs des heures de bouclage de plus en plus tardives afin d'offrir un journal au contenu complet et vivant, en phase avec l'actualité. Par ailleurs, le journal étant fondamentalement un produit du matin, il doit être dans la boîte aux lettres des lecteurs de bonne heure. Les difficultés rencontrées en matière de distribution constituent un frein considérable aux actions de développement et de fidélisation du lectorat, menées par les quotidiens.

L'accord portant sur la livraison avant 7 h 30 conclu entre La Poste et les éditeurs a permis des progrès considérables. Il est cependant important de poursuivre l'amélioration de la qualité du service et la mise en place d'analyses plus efficaces que celles qui existent aujourd'hui.

Ce nouveau système a toutefois engendré pour les éditeurs une augmentation non négligeable des tarifs, ainsi que des coûts de transports particulièrement élevés. Selon le contrat de gestion de La Poste, la convention doit garantir une même structure de tarification sur l'ensemble du territoire, une évolution des tarifs au maximum proportionnelle à celle de l'indice santé, un droit à indemnités dans le chef des éditeurs en cas de non-respect par La Poste de ses obligations et une amélioration quantifiable et mesurable de la

qualité de la distribution.

Ces éléments doivent faire l'objet d'un contrôle par l'IBPT.

Dans un tel contexte, les éditeurs demandent que la distribution postale des journaux soit réexaminée dans sa globalité et que l'accent soit particulièrement mis sur le maintien d'un service universel et la pérennisation du subside alloué à La Poste par l'État fédéral, dans le cadre d'une gestion saine et d'un tarif uniforme pour l'ensemble du territoire. Il ne serait pas acceptable que les éditeurs doivent supporter les conséquences des évolutions de statut du personnel et de la mise en œuvre de la libéralisation des services postaux.

Le ministre pourrait-il dès lors me dire quelle est sa position et les initiatives qu'il pourrait prendre dans le cadre de ses compétences afin de répondre aux préoccupations des éditeurs de la presse quotidienne francophone, germanophone mais également néerlandophone?

01.02 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, si j'ai déjà eu l'occasion de me prononcer sur cette question, je suis ravi de me répéter.

J'ai pris connaissance des différents courriers qui m'ont été adressés par les éditeurs de la presse quotidienne. Ceux-ci plaident pour le maintien du système actuel.

Je vais m'exprimer en mon nom personnel. En effet, vous comprendrez que les mesures envisagées doivent faire l'objet d'un accord au sein du gouvernement à l'occasion du renouvellement de notre contrat de gestion.

J'ai déjà eu l'occasion d'indiquer que cette mesure semble répondre aux nombreux défis auxquels doivent faire face les éditeurs et que leurs propositions rencontrent apparemment les attentes des abonnés aux journaux. Je suis favorable à un système selon lequel la presse tant quotidienne que périodique bénéficierait d'une base lui permettant de fonctionner correctement dans un pays civilisé.

La distribution des quotidiens est une mission importante que l'État confie aujourd'hui à La Poste. En effet, l'État intervient annuellement à hauteur de plusieurs dizaines de millions d'euros dans les coûts engendrés par la distribution matinale des quotidiens. Cette intervention importante permet une diffusion la plus large possible de la presse quotidienne, même dans les zones rurales.

Si des améliorations opérationnelles sont envisageables, elles pourront naturellement faire l'objet d'amendements à la convention tripartite négociée entre les éditeurs de quotidiens, La Poste et l'État. En ce qui concerne votre question de principe, monsieur Hamal, je vous confirme que, selon moi, ce système mérite d'être examiné en vue de trouver des améliorations opérationnelles qui pourraient même être aussi de nature à rendre notre effort plus rentable. Parallèlement à cela, il importe de sauvegarder cet effort du gouvernement visant à permettre une presse vivante, capable d'informer tout un chacun de la façon actuelle.

01.03 Olivier Hamal (MR): Monsieur le ministre, puis-je compter sur vous pour organiser prochainement une réunion entre les intervenants potentiels: l'État fédéral, La Poste et les représentants de la presse quotidienne, pour faire le point sur cette situation et envisager des améliorations?

01.04 Minister Steven Vanackere: Je suis un ardent défenseur de la concertation. Cependant, j'aimerais tout d'abord définir clairement la position du gouvernement par rapport aux projections budgétaires dans le cadre du prochain contrat de gestion. Si des modifications devaient intervenir, on entendrait évidemment tous les intervenants. D'ailleurs, on agit déjà de la sorte; point n'est besoin d'organiser beaucoup de rencontres. Le cas échéant, si cela pouvait porter ses fruits, je ne suis pas du tout opposé à l'idée de rassembler les uns et les autres autour d'une table.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Questions jointes de

- Mme Linda Musin au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'avertissement de la Commission européenne dans le cadre de l'ouverture du marché ferroviaire" (n° 15566)

- Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la procédure intentée par la Commission européenne contre la Belgique dans le cadre de l'exécution insuffisante du premier paquet ferroviaire" (n° 15596)

02 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Linda Musin aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de waarschuwing van de Europese Commissie inzake het openstellen van de spoorwegmarkt" (nr. 15566)

- mevrouw Ine Somers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de procedure tegen België door de Europese Commissie in verband met de gebrekkige tenuitvoerlegging van het eerste spoorwegpakket" (nr. 15596)

Le **président**: La question de Mme Musin n° 15666 est transformée en question écrite.

02.01 **Ine Somers** (Open Vld): De Europese Commissie tikt België op de vingers, omdat het eerste spoorwegpakket nog steeds niet correct zou zijn uitgevoerd. Reeds in juni 2008 werd België in gebreke gesteld. Nu blijkt dat een aantal relevante richtlijnen nog steeds niet wordt nageleefd, volgens de Europese Commissie, en België krijgt twee maanden de tijd om aan de richtlijnen tegemoet te komen.

Welke opmerkingen heeft de Commissie gemaakt en welke noodzakelijke hervormingen moeten nog uitgevoerd worden?

Denkt u dat twee maanden volstaan om de pijnpunten weg te werken?

02.02 Minister **Steven Vanackere**: (...)schrijven waarin ze de Belgische staat in gebreke stelt en de aandacht vestigt op een aantal punten van de nationale wetgeving die men mogelijkwijze niet conform de bepalingen van het eerste spoorpakket beschouwt. Meer bepaald gaat het over de onafhankelijkheid van de essentiële functies, de infrastructuurvergoedingen die betaald worden aan de verschillende ondernemingen in de spoorgroep en het organisme dat betrekking heeft op de controle. Daar is uiteraard op geantwoord via brief, zowel in 2008 als in 2009, om een en ander toe te lichten.

Ik wil daarbij benadrukken dat we uiteraard helemaal niet uniek zijn en als enige een dergelijk schrijven zouden hebben ontvangen. Op 8 oktober is er opnieuw een herinnering gestuurd aan ons land en aan 21 landen in totaal. We mogen het dus niet dramatiseren en doen alsof België geïsoleerd zou zijn.

In het schrijven van 8 oktober zegt de Commissie trouwens dat ze op verschillende vlakken vooruitgang heeft vastgesteld en ik herinner bijvoorbeeld aan het feit dat we in het Parlement een aanpassing van de wetgeving met betrekking tot de incompatibiliteiten tussen bepaalde functies van verantwoordelijken van de spoorgroep vrij vlot hebben goedgekeurd. De Commissie houdt rekening met die vooruitgang, maar laat ons weten dat ze nog bij twee aspecten een aantal kanttekeningen plaatst, met name bij de onafhankelijkheid van de essentiële functies en bij de vergoedingen die gefactureerd worden.

Voor de onafhankelijkheid van de essentiële functies bij Infrabel laat de Europese Commissie opmerken dat er een aantal problemen zijn met informaticavoorzieningen door de NMBS-holding. Ook is er een probleem met de terbeschikkingstelling van personeel van de NMBS-groep.

Inzake de infrastructuurvergoedingen hebben wij aan de Europese Commissie gemeld dat wij tijdens de vergadering van 3 juli 2009 in de Ministerraad een voorontwerp van wet in eerste lezing hebben goedgekeurd dat de invoering vastlegt van een financieel bonusmalussysteem, dat het huidige systeem, dat al sinds 2007 bij wijze van test functioneert, zou vervangen.

Voornoemd voorontwerp van wet is ondertussen op 16 oktober 2009 in tweede lezing door de Ministerraad goedgekeurd. Wij verwachten de afkondiging van de wet en ook de uitvoeringsbesluiten tijdens de komende maanden.

U begrijpt dat wij dus veeleer dialogeren met de Commissie, wat een zekere dynamiek heeft. Wij hebben er een relatief vertrouwen in dat wij in het antwoord dat wij aan de Europese Commissie te formuleren hebben, tot een oplossing zullen komen, die ook voor de Europese Commissie als aanvaardbaar zal worden gezien. Ik doe een en ander uiteraard in goede samenwerking met de staatssecretaris van Mobiliteit.

Wij zullen dus te gepasten tijde aan de Europese Commissie ons standpunt kenbaar maken. U zult echter begrijpen dat een periode van twee maanden wat kort is om aan de opmerkingen van de brief van begin oktober 2009 een volledig antwoord te bieden. U merkt echter dat wij doorwerken, opdat het eerste, Europese spoorwegpakket op een correcte manier door de Belgische overheid wordt uitgevoerd.

02.03 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord.

Ik ben er mij van bewust dat België zeker geen uitzonderingsland is. Indien wij kijken naar de opmerkingen die andere landen krijgen, stellen wij vast dat zij nog omvangrijker zijn dan de opmerkingen die België heeft gekregen.

Mijn vraag was louter informatief, met name te weten komen welke richting wij uitgaan. Ik ben blij dat wij intensief bezig zijn om aan de beperkte opmerkingen die nog resten, te werken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Vraag van de heer Michel Doomst aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de onbemande stopplaatsen" (nr. 15742)

03 Question de M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les points d'arrêt sans personnel" (n° 15742)

03.01 Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de minister, inzake onbemande stopplaatsen werden tevredenheidsenquêtes uitgevoerd. Tevredenheid is een doel dat wij zeker moeten nastreven in de dienstverlening, ook wat de treinbediening betreft.

In 2008 is er bij 336 stopplaatsen een enquête gebeurd. Daaruit is gebleken dat er meer gerichte informatie moest komen en dat ook veiligheid en comfort konden worden verbeterd op die stopplaatsen.

Dit heeft geleid tot de modernisering van drie stopplaatsen in Beersel, Havré en Bordet. Deze zomer wou Infrabel opnieuw enquêteren bij de reizigers om het effect van die verbeteringen te meten en daar mogelijke nieuwe initiatieven of aanbevelingen aan te koppelen. Op basis van die resultaten zou het lastenboek voor de rest van de stopplaatsen worden opgesteld.

Ik wil u vragen wat de enquêtes over die drie stopplaatsen hebben geleerd? Welke bevindingen heeft men daaruit getrokken?

03.02 Minister Steven Vanackere: Mijnheer Doomst, uw vraag geeft mij de kans te wijzen op de relatief grote tevredenheid bij de bevraagde mensen op die drie stopplaatsen. Men moet die cijfers met een zekere behoedzaamheid hanteren, maar men mag toch vaststellen dat de reizigers die bevraagd werden op die 3 stopplaatsen erg tevreden zijn over de informatietotems en de verlichte borden.

Ik kan u meer bepaald meedelen dat 94 % van de bevraagde reizigers vindt dat de beschikbare informatie op de informatietotems nuttig is. De verlichte borden zorgen voor een goede zichtbaarheid van de stopplaatsen, onder andere van op afstand. Er is wel genoteerd dat men verkiest dat de grotere zichtbaarheid 360° zou bedragen. Met andere woorden, dat men vanuit elk oogpunt een blik zou kunnen werpen op het verlichte bord.

De beschikbare informatie op de totems wordt als nuttig beschouwd. Toch vindt bijna de helft van de reizigers dat die informatie wat uitgebreider mag zijn. Leerrijk vind ik dat de 90 % die zegt meer informatie te willen, graag informatie over de aankomst van de volgende trein wil hebben. Meer bepaald gaat het om de wachttijd en de eventuele vertraging van de eerstvolgende trein. Uit mijn ervaring als MIVB-verantwoordelijke weet ik hoe groot de daling van de stress is wanneer men op de halte weet hoeveel tijd men nog moet wachten tot de volgende aankomst. Ik vind het dan ook relatief normaal dat die opmerking wordt gemaakt.

De pijlaanduidingen worden niet altijd als zeer duidelijk gezien. Dat is ook genoteerd. Ik geef u de belangrijkste punten, u begrijpt dat het een uitvoerig verslag was. Infrabel zal rekening houden met die

aanbevelingen bij het plaatsen van nieuwe informatietotems. Ik wil in ieder geval politiek constateren dat wat we gelanceerd hebben als een eerste test door meer dan negen van de tien reizigers wordt gewaardeerd als een echte verbetering van de informatiestroom. Dat moet ons aanmoedigen om rekening te houden met de commentaren en in ieder geval op dezelfde weg door te gaan.

03.03 Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de minister, dank u voor de concrete antwoorden op wat uit de enquête is gekomen. Ik neem aan dat dit dan ongeveer het startschot is om de verbeteringen op de andere plaatsen aan te brengen en dat daar niet meer onderzoekend moet rond gewerkt worden.

03.04 Minister Steven Vanackere: U stelt mij daar een bijkomende operationele vraag. Ik kan niet zomaar garanderen dat we nu vinden dat we voldoende weten om het nu helemaal te gaan uitrollen. Ik spreek hier zonder voorbereiding maar ik kan mij inbeelden dat men nu eerst gebruik wil maken van wat men geleerd heeft uit de ervaring met de drie om het in een wat bredere fase nog wat verder uit te voeren maar ook dat nog goed te onderzoeken. Ik blijf er bij de directie van de NMBS op aandringen om de klant zo centraal mogelijk te stellen. Dat betekent ook dat men voldoende inschat wat de verwachtingen van het publiek zijn alvorens men iets over gans het land probeert uit te rollen. Ik ga dus niet zomaar zeggen dat we dit vanaf nu helemaal gaan veralgemenen in de vorm zoals het nu is. U hebt gemerkt dat men toch ten aanzien van een aantal deelopmerkingen zoals bijvoorbeeld de duidelijkheid van de pijlen en de zichtbaarheid over 360° commentaar heeft. We gaan dus met de technici en de ingenieurs van de NMBS bekijken of men daar gevolg aan kan geven. Dat moet budgettair afgetoetst worden aan wat haalbaar is. Het is denkbaar dat er dus een soort tweede testfase op wat ruimere schaal volgt om echt zeker te zijn dat men goed bezig is.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Vraag van de heer Michel Doomst aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de sms-dienst 2828" (nr. 15743)

04 Question de M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le service par SMS 2828" (n° 15743)

04.01 Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, vanaf september zal elke treinreiziger via sms op de hoogte worden gehouden van de dienstregeling op het traject dat hem of haar interesseert. De reisinformatie die men dan zou krijgen, houdt ook rekening met de actuele toestand op het net. De bedoeling was na te gaan of een bruikbaar en hanteerbaar systeem kan worden uitgewerkt.

Er was een testfase vanaf 10 juni om naar mogelijke mankementen in het systeem te zoeken, om vanaf het najaar de zaak commercieel te kunnen lanceren.

Er was ook een klantenonderzoek waarbij de NMBS zou nagaan welke functionele wensen er nog waren bij de klanten inzake de bruikbaarheid van het systeem.

Wat heeft de testperiode aangetoond? Hoe wordt de aanvangsperiode ervaren? In welke mate wordt het systeem gebruikt? Zijn er al resultaten van dat klantenonderzoek bekend? Wanneer zou dat worden afgerond?

04.02 Minister Steven Vanackere: Mijnheer de voorzitter, collega, het is wat vroeg om al een definitieve evaluatie te maken. U weet dat we in juni 2009 aan 1 000 reizigers de kans hebben gegeven zich in te schrijven voor het testen van de sms-dienst 2828, waardoor de reiziger waar hij zich ook bevindt in België, dienstregelingen kan opvragen met zijn of haar gsm. Hij krijgt dan een drietal reisvoorstellen die hem het snelst met de trein ter bestemming brengen, aangevuld met realtime info.

Tijdens de testperiode konden de testers gratis sms'en sturen en de dienst dus ook naar hartenlust uittesten. Na afloop hebben zij een vragenlijst toegestuurd gekregen, zodat we de mogelijkheid kregen om iets te leren uit hun ervaringen. De testperiode heeft in ieder geval aangetoond dat de informatiedienst per sms nuttig wordt bevonden. Ik wil toch insisteren op het feit dat het gratis was. Ik heb daar altijd bedenkingen bij; we moeten zien hoe tevreden men is zodra het een betalende dienst is.

Uit het klantenonderzoek blijkt dat men het positief onthaalt: 80 % van de ondervraagden was tevreden over de dienst. 90 % zou het gebruik aanraden aan vrienden en kennissen. De meeste testers hebben de intentie

de dienst te gebruiken, wetend dat die niet meer gratis is, zowel voor privé- als voor woonwerktrajecten. De juistheid van de realtime-informatie en de gebruikte afkortingen voor stations zijn blijkbaar nog voor verbetering vatbaar. De verkorte stationsnamen zijn waar nodig aangepast en zijn nu ook raadpleegbaar via internet en in de folder. Dat was tijdens de test nog niet het geval.

De lancering van sms 2828 is stapsgewijze gebeurd. Sinds de tweede helft van september 2009 is de dienst toegankelijk voor het grote publiek. We hebben dat kenbaar gemaakt op de website van de NMBS en in de pers. Vanaf oktober 2009 werd de dienst gepromoot met een campagne, met affiches, bannering, inlassingen in Metro en andere kranten, en met infostands in dertien stations. Die bekendmakingsacties liepen tot einde oktober.

In dat verband zult u begrijpen dat wij dat uiteraard opvolgen in termen van klantentevredenheid. Nu is het echter te vroeg om over die tevredenheid iets te formuleren. Daarom heb ik verwezen naar de resultaten van de eerste test, die evenwel gratis was.

We kunnen daar ongetwijfeld op terugkomen als we over wat meer gegevens beschikken.

04.03 Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de minister, ik denk dat sms inderdaad een geweldig populair en ingeburgerd instrument van communicatie is.

In die zin, en voor de tevredenheid bij de reiziger, meen ik dat het een zeer nuttig hedendaags instrument kan zijn om de reiziger te begeleiden. Die dienst kan uiteraard niet gratis blijven. Ook andere verhalen rond gratis hebben bewezen onhoudbaar en op de duur onverdedigbaar te zijn.

Ik begrijp dat het systeem definitief op de goede baan is geleid.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Vraag van mevrouw Ine Somers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de ecocheques" (nr. 15795)

05 Question de Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les éco-chèques" (n° 15795)

05.01 Ine Somers (Open Vld): Zoals u weet zijn ecocheques een extralegaal voordeel dat de werkgever aan zijn werknemer kan toekennen en zij kunnen worden gebruikt om een reeks van ecologische producten te kopen. In de lijst van die producten zou ook de aankoop van tickets staan voor het gebruik van het openbaar vervoer.

Er zijn echter al een aantal mensen die mij hierover hebben aangesproken en daaruit blijkt dat de loketbedienden van de NMBS het systeem niet kennen zodat die cheques niet kunnen worden gebruikt voor de aankoop van een ticket van het openbaar vervoer.

Ik heb daaromtrent de volgende vragen.

Klopt het effectief dat de loketbedienden van de NMBS nog niet werden geïnformeerd over het gebruik van de ecocheques?

Zal er op termijn iets aan veranderen en zal de NMBS dat wel mogelijk maken?

Zullen er ook informatiecampagnes rond worden opgesteld?

Deze vraag had ik al ingediend vooraleer er in de pers een artikel is verschenen. Het was ongeveer op 10 november, dat er in een persartikel stond dat er momenteel geen gebruikgemaakt kan worden van de ecocheques voor de aankoop van tickets voor het openbaar vervoer. Maar misschien kunt u mij meer informatie geven over de termijn wanneer dat wel zal kunnen gebeuren.

05.02 Minister Steven Vanackere: Mevrouw Somers, het klopt inderdaad dat de loketbedienden nog geen onderrichtingen hebben ontvangen. Zoals u terecht opmerkt, voorziet de wetgever in de mogelijkheid om

ecocheques te gebruiken voor de aankoop van tickets voor openbaar vervoer. Met alle respect geformuleerd, maar het is natuurlijk zo dat wanneer een wetgever iets bepaalt, het daarom niet 's anderendaags een realiteit is.

Er moeten een aantal praktische zaken geregeld worden. De NMBS onderneemt momenteel de nodige stappen om deze cheques als betaalmiddel voor binnenlandse verplaatsingen te kunnen aanvaarden. U begrijpt dat dit onvermijdelijk een aantal gevolgen heeft op het vlak van organisatie zoals het aanpassen van het verkoopsysteem, de reglementering en dergelijke. Dat wordt niet op een draffe voor mekaar gebracht. Zodra de praktische modaliteiten zijn uitgewerkt, zullen de loketbedienden en de klanten geïnformeerd worden.

De NMBS onderzoekt ook het gebruik van de ecocheques als betaalmiddel voor internationale verbindingen, waar ook nog andere partners kunnen bij betrokken zijn. Het bedrijf dat de ecocheques als betaalmiddel aanvaardt, moet een commissie betalen aan de instelling die de ecocheques beheert, Sodexho of Accor. De NMBS onderhandelt vandaag voor de internationale verbindingen met zijn partners voor Eurostar, Thalys, TGV, ICE, dus de hogesnelheidstrein van Frankfurt naar Brussel en Eurocity, de trein richting Luxemburg, Straatsburg en Basel, met de vraag of ze akkoord gaan om die commissie gezamenlijk te betalen.

Natuurlijk zullen wij als een en ander gerealiseerd is, vaststellen dat de NMBS informatiecampagnes zal lanceren om het betaalmiddel aan te kondigen. Voor de informatiecampagnes voor de internationale verplaatsingen verwijst de NMBS naar de uitgevende firma's Sodexho en Accor, die de markering van hun product verzorgen.

Met andere woorden, het is niet zo dat het systeem reeds bestaat en dat de loketbedienden nog niet goed op de hoogte zouden zijn. Wij moeten erkennen dat het systeem nog niet bestaat. Ik wil trouwens opmerken dat een aantal andere openbaarvervoermaatschappijen in een vergelijkbare situatie zitten en vandaag die ecocheques nog niet als een betaalmiddel aanvaarden, gelet op de aanpassing van de noodzakelijke procedures binnen het bedrijf zelf.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 Vraag van de heer Ben Weyts aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toepasselijkheid van de taalwet voor concessiehouders van de openbare dienst" (nr. 15786)

06 Question de M. Ben Weyts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'application des lois linguistiques aux concessionnaires d'un service public" (n° 15786)

06.01 Ben Weyts (N-VA): Mijnheer de minister, mijn vraag gaat over de relatie tussen de taalwetgeving en de liberalisering van de markt voor enkele overheidsbedrijven. Overheidsbedrijven zijn onderhevig aan taalwetgeving. Hetzelfde geldt voor concessiehouders van een openbare dienst. Dat zijn bedrijven die een taak uitoefenen en die ressorteren onder de taalwetgeving, omdat zij een openbare diensttaak vervullen, zij het tijdelijk.

Autonome overheidsbedrijven, zoals De Post, vallen dus onder de toepassing van de taalwetgeving bij de uitvoering van zowel hun openbare dienstdaken als hun andere commerciële activiteiten, bijvoorbeeld bancaire activiteiten. De wet maakt hierin immers geen onderscheid. Dat is niet onbelangrijk in het kader van de liberalisering van de markt, waardoor ook private spelers op onze markt actief worden, zoals de postdiensten die voorheen uitsluitend door overheidsbedrijven werden bezet.

Mijnheer de minister, kunt u bevestigen dat de overheidsbedrijven zoals De Post nog steeds in al hun activiteiten aan de taalwetgeving onderhevig zijn, ook in de bancaire activiteiten? Zullen de traditionele posttaken nog steeds worden beschouwd als een openbare dienst zoals bedoeld in de taalwet, nadat de markt wordt geliberaliseerd? Zijn private bedrijven die postdiensten aanbieden, ook aan de taalwetgeving onderhevig? Dat is belangrijk. Zal in de richtlijnen aan de nieuwe marktspelers en in het regulerend kader waarin ze zich begeven, ook melding worden gemaakt van de toepasselijkheid van de taalwet? Zal de taalwet ook van toepassing zijn bij het uitoefenen van andere dan de traditionele posttaken door de nieuwe marktspelers?

06.02 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer Weyts, we moeten elkaar goed begrijpen. U vraagt of ik zal bevestigen dat alle activiteiten vallen onder de wetgeving. Ik laat u voelen dat het antwoord ja is.

Maar u voegt daaraan de conclusie toe dat ze altijd het Nederlands moeten gebruiken. Dan gaat u een stap te ver. Men kan onder de taalwetgeving vallen, maar tegelijk een uitzondering zijn, trouwens ook met instemming van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht. De Belgische Post, die in een lichtbak in de gebouwen aan het Muntplein een slogan heeft met "Belgian stamps are cool", is niet strijdig met de taalwetgeving.

We moeten elkaar goed begrijpen. Als u vraagt: "bevestigt u dat alle activiteiten onder de wetgeving vallen", en ik antwoord "ja", dan mag u niet uw zinnetje toevoegen: "en zodoende enkel het Nederlands mogen hanteren in het Nederlands taalgebied". Dat is een stap te ver. De taalwetgeving respecteren is een zaak, het gebod om altijd een bepaalde taal te gebruiken, is een andere zaak.

De gecoördineerde taalwetten van 18 juli 1966 zijn inderdaad van toepassing op alle activiteiten van De Post. Dat is de zin die u wil horen, denk ik.

Sommige adviezen van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht beschouwen mededelingen met een louter commercieel karakter niet als een mededeling in de geest van de gecoördineerde taalwet. Daar ligt de nuance.

Bij mijn weten bestaat er geen definitie van wat u de traditionele posttaken noemt. De regering besliste wel dat De Post, na de liberalisering, een postale universele dienstverlening voor een periode van zes tot acht jaar zou garanderen.

Uiteraard valt De Post ook in die context onder het toepassingsgebied van de gecoördineerde taalwetten. Die wetten zijn in beginsel niet van toepassing op private marktspelers. Dat is wel het geval als die privébedrijven een taak van openbare dienst in onderaanneming van De Post uitvoeren, zoals bijvoorbeeld Postpunt.

U kunt daar niet eender welke conclusies uit trekken. Ik hoop dat ik voldoende duidelijk was.

06.03 **Ben Weyts** (N-VA): Ik kreeg een duidelijk antwoord met betrekking tot de bestaande overheidsbedrijven, zoals De Post, die bij het uitoefenen van overheidstaken en commerciële activiteiten, onderhevig zijn aan taalwetgeving. U verwijst naar mijn zinnetje: "en zodoende enkel het Nederlands mogen hanteren in het Nederlands taalgebied." Dat is de basisregel. U hebt enkele heel beperkte uitzonderingen genoemd.

Er is nog een tweede aspect waarop ik echt graag een antwoord had.

Wanneer na de liberalisering van de postmarkt een privaat bedrijf postdiensten verleent, is dat dan onderhevig aan de taalwetgeving? Dat lijkt mij zeer belangrijk om twee redenen, ten eerste wegens de handhaving van de taalwetgeving wanneer het overheidstaken betreft, en ten tweede wegens concurrentievervalsing. De Post blijft natuurlijk gehouden aan die taalwetgeving en het nieuwe private bedrijf niet. Ik zou graag gewoon ja of nee horen op die vraag. Ik heb er niets over teruggevonden, het is een zuiver informatieve vraag.

06.04 Minister **Steven Vanackere**: Bent u eigenlijk advocaat? Een goede advocaat stelt altijd vragen waarop hij het antwoord al kent. Ik dacht eerlijk gezegd dat u dat beginsel toepaste. Ik dacht dat u zelf ook wist dat de taalwetgeving op private bedrijven niet wordt toegepast. Ik spreek gewoon zoals u zegt informatief over de stand van de wetgeving. De concurrenten van de NMBS, de Post of Belgacom zijn onderhevig aan andere wetgeving met betrekking tot bedrijven en hun taalgebruik en zijn niet onderworpen aan dezelfde wetten als de overheidsbedrijven.

06.05 **Ben Weyts** (N-VA): Wat dat betreft, verschillen we dan echt van mening. Postbedeling is in mijn ogen een openbare dienst, die wanneer hij wordt verleend door een privaat bedrijf onder de logica en de definitie van een concessiehouder van een openbare dienst valt. Dus ook voor die bedrijven is de taalwetgeving van toepassing. Uw antwoord bevreedt mij. Ik had verwacht dat volgens u private bedrijven, wanneer zij zich op de postmarkt gooien, ook onderhevig zijn aan de taalwetgeving, aangezien postbedeling een openbare

taak is, die valt onder de logica van de concessiehouders van een openbare dienst.

06.06 Minister **Steven Vanackere**: Ik kan u dus informatief melden dat vandaag Crossrail, Base of een aantal andere private bedrijven die actief zijn in sectoren in België waar ook onze overheidsbedrijven actief in zijn, niet worden beschouwd als onderhevig aan de wetten waar u in de vraag aan refereert.

06.07 **Ben Weyts** (N-VA): U hebt voor een deel gelijk, er bestaat een groot verschil. Men heeft de postbedeling, wat mij ontegensprekelijk een openbare dienst lijkt, wat niet het geval is voor bijvoorbeeld de telefonie. Het lijkt mij minder verdedigbaar om dat als openbare dienst te beschouwen. Ik ben een beetje onbevredigd, en ik denk dat we daarover nog een interessant debat kunnen en zullen moeten voeren.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Dirk Vijnck aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de kostprijs van het jaarverslag 2008 van de NMBS" (nr. 15855)

- de heer Dirk Vijnck aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de verspreiding van het jaarverslag 2008 van de NMBS" (nr. 15856)

07 **Questions jointes de**

- M. Dirk Vijnck au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le coût du rapport annuel 2008 de la SNCB" (n° 15855)

- M. Dirk Vijnck au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la diffusion du rapport annuel 2008 de la SNCB" (n° 15856)

07.01 **Dirk Vijnck** (LDD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in de commissievergadering van 19 oktober 2009 antwoordde u op mijn vraag dat van het jaarverslag 2008 van de NMBS 700 exemplaren gedrukt werden, 400 exemplaren in het Nederlands en 300 in het Frans. De kostprijs voor het ontwerp en de verspreiding was een totaalplaatje van 34 500 euro, waarvan er dus 200 per post verspreid waren. De overige waren bestemmingen die verwezen werden naar de digitale versie en een gedrukt exemplaar kon op aanvraag verkregen worden.

Het voormalig kamerlid Werbrouck stelde in de commissievergadering van 20 oktober 2008 een gelijksoortige vraag naar de kostprijs van het jaarverslag 2007 van de NMBS. Dat was iets luxueuzer uitgevoerd en volgens voormalig minister Vervotte was dit op 1 370 exemplaren gedrukt voor een bedrag van 61 183 euro, ontwerp, druk en verspreiding inbegrepen.

Ik heb hierover enkele vragen.

Als ik de kostprijs van beide jaarverslagen nareken, blijf ik met een wrang gevoel zitten. De kostprijs van het jaarverslag 2008 komt ongeveer op 49,29 euro en de kostprijs van het jaarverslag 2007 komt op 44,65 euro. Kan de minister mij een beetje uitleg geven hoe het komt dat de eenvoudige vormgeving van het gedrukte jaarverslag van 2008 duurder uitvalt dan het luxueuze kunstboek van 2007? Ongetwijfeld speelt de grotere oplage van het jaarverslag 2007 een belangrijke rol, maar dat kan eigenlijk het verschil in kostprijs nog niet verklaren.

Werd ter zake via een procedure overheidsopdrachten gewerkt? Zo ja, welke procedure? Aan wie werd uiteindelijk de opdracht toegewezen? Op basis van welke criteria gebeurde dat? Zo neen, waarom niet?

Vindt de minister de kostprijs per stuk van het jaarverslag 2008 niet overdreven? Is er geen mogelijkheid het jaarverslag van de NMBS tegen een lagere prijs te produceren, door het misschien intern te ontwerpen en te drukken?

Kan de minister mij, zonder daarbij specifieke namen te vermelden, aangeven in welke hoedanigheid de 200 genoemde bestemmingen een exemplaar per post toegestuurd kregen? Op basis van welke criteria gebeurde deze selectie?

07.02 Minister **Steven Vanackere**: Ik ga u zeggen dat ik met moeite politieke relevantie ontwaar in die

vraag. Ik heb het laten narekenen. Dat heeft waarschijnlijk ook wel wat gekost. Ik neem aan dat het stellen van de vraag ook wel wat gekost heeft.

De informatie die u mij geeft, is fout. Als ik alles optel, is de totale kostprijs van het jaarverslag 2007 81 728 euro, het jaarverslag 2008 kostte, omdat het extern gedrukt was en doordat men de kosten allemaal in de meegedeelde prijs kon vervatten, per exemplaar minder. In 2007 was de kost per exemplaar 59,7 euro, in 2008 was het 49,3 euro. Nu zijn we allemaal op de hoogte.

De meerkost voor 2007 valt te verklaren door de ontwikkeling van een doos die toeliet om naast het verslag ook een netkaart en een boek "facts and figures" mee te sturen.

De oplage verminderen heeft natuurlijk een belangrijke besparing op de papier- en verzendingskosten gehad. De sobere opmaak van het jaarverslag 2008 heeft geen invloed op de drukcost.

Ik kan u inderdaad bevestigen dat de aankoopprocedures conform de wet op de overheidsopdrachten zijn verlopen. Het concept van het jaarverslag is uitgevoerd door het publiciteitsbureau van de NMBS. De drukker is, gezien het budget, gekozen op basis van een beperkte offerteaanvraag.

Als u vraagt of een en ander overdreven is, meen ik dat het niet aan de politiek toekomt om over dergelijke details in het budget van de NMBS directieven te geven zolang men bepaalde marges blijft respecteren. Er zijn veel andere onderwerpen waarvoor ik ook geen directieven geef omdat ik vind dat er ogenblikken komen waarop wij de directie kunnen responsabiliseren en ex post kunnen vaststellen dat iets eventueel niet in orde is. Hier is die marginale toetsing bij mij niet van aard dat ik meen te moeten tussenbeide komen.

Men heeft in 2008 hoe dan ook een inspanning gedaan om de kosten van het jaarverslag te verminderen zonder afbreuk te doen aan de kwaliteit en de uitstraling. Op de totale prijs is 58 % bespaard en de prijs per exemplaar is gedaald met 17,5 %. Met die kostprijs blijft de NMBS binnen de prijzen die gangbaar zijn voor dit type van publicatie.

Tot slot wil ik het nog even hebben over de verspreiding. Het verslag werd in gedrukte vorm verstuurd of overhandigd aan de leden van de beheersorganen van de NMBS Groep, de leden van het college van commissarissen, de vertegenwoordigers van de klantenverenigingen, de directeurs van de internationale organen voor de spoorwegen, de directies van de Belgische en Europese actoren in openbaar vervoer, vertegenwoordigers van de vakbonden, vertegenwoordigers van de federale en gewestelijke regeringen, alsook aan de partijvoorzitters en de fractieleiders in het Parlement via het algemeen secretariaat. Ook de journalisten en de ondernemingen, waarvan de NMBS de jaarverslagen per post heeft ontvangen, hebben een gedrukt exemplaar gekregen.

07.03 Dirk Vijnck (LDD): Ik dank de minister voor zijn antwoord.

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

08 Vraag van de heer Bruno Stevenheydens aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de fout van De Post door aan 48.000 werklozen tweemaal werkloosheidsuitkering te betalen" (nr. 15911)

08 Question de M. Bruno Stevenheydens au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'erreur de La Poste qui a payé à 48.000 chômeurs de doubles allocations de chômage" (n° 15911)

08.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, op 22 oktober heeft De Post aan 48 000 werklozen die aangesloten zijn bij de Hulpkas voor Werkloosheidsuitkeringen een dubbele uitkering betaald. De fout is gebeurd tijdens een test in het kader van de invoering van de nieuwe Europese bankrekeningnummers.

Kunt u toelichten hoe deze onzorgvuldigheid kon gebeuren? Zijn er geen controleprocedures om zoiets te vermijden? Wie heeft de fout als eerste ontdekt, De Post zelf of een van de begunstigden? Welk bedrag werd in totaal verkeerd uitgekeerd?

Op het ogenblik dat ik mijn vraag indiende ging ik ervan uit dat zo iets niet altijd volledig automatisch kan worden teruggevorderd. Ik heb mij nadien verder geïnformeerd en dat blijkt wel het geval te zijn. Kunt u dit bevestigen? Werd het volledig bedrag gemakkelijk teruggevorderd of werden er toch bepaalde problemen vastgesteld?

08.02 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Stevenheydens, in het kader van de voorbereiding voor het overgaan naar het SEPA-formaat van betalingen zijn in het recente verleden verschillende tests uitgevoerd tussen de Hulpkas voor Werkloosheidsuitkeringen en De Post.

Die tests zijn telkenmale goed verlopen, maar tijdens de laatste test is er helaas een verkeerde manipulatie gebeurd, waardoor het volledige testbestand in het productiesysteem is terechtgekomen. Het gaat dus inderdaad om een menselijke fout.

Er bestaan wel controleprocedures die tot dan toe correct hebben gewerkt, maar naar aanleiding van dit incident heeft De Post die controleprocedures herzien om dergelijke voorvallen in de toekomst te vermijden.

Maandag 19 oktober 's morgens werden de transacties verkeerd doorgestuurd naar de financiële instellingen van de begunstigen. De fout is ontdekt door De Post en het ging daarbij om een totaal bedrag van 41 064 495,16 euro.

De automatische terugvordering die mogelijk is, maar waarvoor de medewerking van de verschillende betrokken financiële instellingen vereist is, is nog volop bezig volgens de geldende afspraken tussen de financiële instellingen, en verloopt vooralsnog volgens schema. Tot nog toe is 97 % van de middelen gerecupereerd. Gezien het feit dat het proces nog niet volledig is afgelopen, is het nog wat vroeg om definitieve conclusies te trekken.

08.03 **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb geen rekenmachine bij, dus ik zal mij niet aan getallen wagen maar ik denk dat 3 % van 42 miljoen euro nog een aanzienlijk bedrag is.

Ik ging ervan uit dat de terugvordering eenvoudiger en sneller zou verlopen. Dat blijkt niet het geval te zijn, want wij zijn een maand verder.

Ik zal u verder schriftelijk ondervragen om te weten of die 3 % in elk geval vlot is gerecupereerd. Uit fouten met zo'n aanzienlijk bedrag kan men belangrijke lessen trekken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Meryame Kitir aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de knelpunten aan de spoorinfrastructuur in Genk-Noord" (nr. 15998)

- mevrouw Meryame Kitir aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de knelpunten aan de spoorinfrastructuur in Genk-Noord" (nr. 16408)

09 **Questions jointes de**

- Mme Meryame Kitir au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les problèmes liés à l'infrastructure ferroviaire à Genk-Nord" (n° 15998)

- Mme Meryame Kitir au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les problèmes liés à l'infrastructure ferroviaire à Genk-Nord" (n° 16408)

09.01 **Meryame Kitir** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, beide vragen zijn dezelfde. Ik ben er vergeten een terug te trekken.

Mijnheer de vice-eerste minister, voor de ontwikkeling van de logistieke sector in Limburg en het vermijden van een verdere congestie op onze snelwegen, is een spoorontsluiting met het Duitse Ruhrgebied zeer belangrijk. De spoorinfrastructuur in Genk-Noord, dus Winterslag, waar enkele grote logistieke bedrijven gevestigd zijn, kampt momenteel echter met een aantal knelpunten die de efficiëntie van de werking

verhinderen. De elektrische locomotieven dienen via Hasselt naar Bilzen richting Duitsland te rijden, want de bestaande spoorverbinding tussen Genk-Noord en Genk-Zuid is immers niet geëlektrificeerd. Deze langere reisweg betekent een extra rijtijd van 40 minuten. Genk-Noord is een eindstation, enkel ontsloten in de richting van Hasselt, wat veel nutteloze rangeerbewegingen op de site met zich meebrengt. Er is ook slechts één wissel voor alle inkomende en uitgaande treinbewegingen, met vertragingen en rendabiliteitsverlies tot gevolg. In het verleden werden reeds een aantal pistes met oplossingen overwogen, maar meer dan pistes is er voorlopig echter nog niet.

Mijnheer de vice-eerste minister, werkt u aan een oplossing voor dat probleem, dat de ontwikkeling van nieuwe activiteiten en de creatie van nieuwe arbeidsplaatsen in deze streek zwaar hypothekeert? Wat is desgevallend het voorliggende oplossingsscenario en wat is de timing ervan?

09.02 Minister **Steven Vanackere**: Het station Genk-Goederen heeft tussen 2004 en 2008 een aantal gevoelige uitbreidingen gekend. De goederenbundel werd uitgebreid kantas, een bijkomende bundel van 6 sporen werd aangelegd naast de bestaande bundel, en de bestaande en de nieuwe bundel en de baanvakken naar het station Genk-Goederen zijn geëlektrificeerd. De capaciteit van het station Genk-Goederen is dus de afgelopen jaren door de aanleg van een aantal bijkomende sporen dusdanig uitgebreid, dat het station de toekomstige groei op middellange, en zelfs naar men aanneemt op lange termijn, wel degelijk aankan. Er zijn met andere woorden in het licht daarvan geen infrastructuurwerken gepland in de eerstkomende jaren. Een eventuele aansluiting op de IJzeren Rijn via de lijn 18 zal bekeken worden op het ogenblik dat de IJzeren Rijn gereactiveerd wordt en voor zover de noodzaak daartoe rijst.

09.03 **Meryame Kitir** (sp.a): Ik hoop dat er snel een oplossing komt want zoals reeds aangehaald denk ik dat het voor het aantal arbeidsplaatsen wel een heel belangrijk item is.

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

10 **Vraag van de heer Koen Bultinck aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de treinverbinding De Panne-Brussel-Landen (lijn 73)" (nr. 15447)**

10 **Question de M. Koen Bultinck au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la liaison ferroviaire La Panne-Bruxelles-Landen (ligne 73)" (n° 15447)**

10.01 **Koen Bultinck** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u zult zich misschien nog herinneren dat ik u op 2 februari van dit jaar ondervroeg over de fameuze treinlijn 73, De Panne-Brussel-Landen. U antwoordde toen dat de mogelijkheid om dubbeldekstreinen, de fameuze M6-toestellen, op die lijn te laten rijden, werd onderzocht, maar dat u nog geen exacte datum kon plakken op de ingang van die nieuwe regeling.

Als lid van de oppositie, en om de belangen van mijn streek te verdedigen, ben ik zo stout om nog even te polsen naar de stand van zaken. Wanneer komen die dubbeldekstreinen er tijdens de spitsuren op die lijn 73? In welke mate kan ik de mensen in mijn streek geruststellen over de nieuwe treinregeling?

10.02 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, geachte collega, ik kan niet beoordelen of dit stout is van u, maar ik kan u wel goed nieuws brengen. Ik hoop dat u niet denkt dat wanneer u stout bent, u goed nieuws krijgt.

Vanaf 13 december zullen tijdens de week 's ochtends de trein met vertrek om 05 u 58 en 0 u 59 in De Panne met vijf dubbeldeksrijtuigen rijden. De trein van 05 u 58 zal te Gent-Sint-Pieters gekoppeld worden met de piekurtrein komende uit Kortrijk en met tien dubbeldeksrijtuigen verder rijden richting Brussel.

's Avonds zullen de treinen die om 18 u 01 en 19 u 01 toekomen in De Panne met vijf dubbeldeksrijtuigen rijden. Die treinen rijden tussen Brussel en Gent met tien M6-dubbeldeksrijtuigen, waarvan in Gent het deel voor Kortrijk zal worden ontkoppeld.

10.03 **Koen Bultinck** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, ik dank u uiteraard voor uw positief antwoord

dat ik uiteraard zal overbrengen in de streek.

Mijnheer de minister, los van het positieve nieuws heb ik toch nog één bezorgdheid. Er is nog het probleem van een overbezetting op de rijtuigen die vertrekken vanuit De Panne om 07 u 58. Ik verzoek u die bezorgdheid te willen overmaken aan de NMBS. Zou het niet opportuun geweest zijn om in plaats van de trein van 05 u 58, de trein van 07 u 58 te kiezen voor dubbeldekstreinen, omdat die trein drukker is dan de trein van 05 u 58?

Voorts heb ik er uiteraard geen enkel probleem mee om te erkennen dat u vandaag zeer goed nieuws brengt voor de streek.

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

11 **Samengevoegde vragen van**

- de heer David Geerts aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de begeleiding van blinde en slechtziende reizigers" (nr. 16037)
- de heer Ronny Balcaen aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toegankelijkheid van de stations voor personen met een handicap" (nr. 16196)
- de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de dienstverlening van de NMBS aan personen met een beperkte mobiliteit" (nr. 16501)

11 **Questions jointes de**

- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'accompagnement des voyageurs aveugles et malvoyants" (n° 16037)
- M. Ronny Balcaen au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'accessibilité des gares aux personnes handicapées" (n° 16196)
- M. André Frédéric au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le service d'aide garantie à l'attention des personnes à mobilité réduite de la SNCB" (n° 16501)

11.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, mijn vraag komt rechtstreeks voort uit een fragment van het VTM-journaal van 21 oktober, waar gedurende twee minuten niet echt reclame werd gemaakt voor de klantvriendelijkheid van de NMBS.

Het thema van de toegankelijkheid hebben wij reeds vele malen hier besproken. Ook hebben we een resolutie goedgekeurd. We hebben een hoorzitting gehouden waarbij de NMBS wel degelijk aantoonde dat investeringen en inspanningen werden geleverd om mensen met een beperkte mobiliteit voort te helpen.

Daarom was ik een beetje verrast door de teneur van die reportage. De reportage was natuurlijk wat ze was.

Mijnheer de minister, wat is het aantal klachten van reizigers met een beperkte mobiliteit? Of werd er een iemand naar voren geschoven, die representatief zou spreken over de dienstverlening?

Welk percentage van die klachten wordt als gegrond beschouwd?

Als die klachten als gegrond beschouwd worden, welke oplossingen worden er dan aan gegeven?

11.02 **Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le ministre, le 30 octobre dernier, le Collectif mobilité de Liège et l'ASBL Altéo ont mené une action en gare de Liège-Guillemins intitulée "Y en a marre de devoir réserver mon train 24 heures à l'avance!". Celle-ci était destinée à faire prendre conscience des difficultés que rencontrent les personnes à mobilité réduite lorsqu'elles désirent voyager en train.

Certes, des efforts ont été accomplis par la SNCB ces dernières années notamment par la mise en œuvre du service d'aide garantie mais les associations qui ont mené l'action souhaitaient proposer des

améliorations de ce système. L'un des inconvénients les plus fréquemment cités est celui de la procédure d'assistance qui est mise en place dans certaines gares mais qui impose une certaine rigidité à l'usager qui doit réserver son train 24 heures à l'avance, préciser la gare de départ et la gare d'arrivée et le train qu'il empruntera, ce qui laisse peu de latitude à l'usager.

Monsieur le ministre, voici mes questions sur ce problème particulier. Quelles dispositions pourraient-elles être prises pour remédier à cette situation et offrir un service de meilleure qualité sans restriction en matière d'horaires, de réservation ou de lieu? Je crois savoir que la SNCB avait rencontré les usagers lors de cette action.

Par ailleurs, de manière générale, l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite est-elle suffisamment prise en compte lors de l'achat du matériel roulant et des travaux d'équipement des gares? Très concrètement, la SNCB va-t-elle se rendre compte que ce délai de réservation de 24 heures, même s'il est une amélioration, continue à gêner fortement les personnes à mobilité réduite?

11.03 **Minister Steven Vanackere:** De NMBS ontvangt jaarlijks een twaalfduizendtal assistentieaanvragen van personen met beperkte mobiliteit. Men registreerde twaalf klachten over de toegankelijkheid van treinen, een op duizend, en 85 klachten over de toegankelijkheid van stationsgebouwen of zeven op duizend. Dat is samen acht op duizend.

Ik wil er toch op wijzen dat het een fenomenale dienstverlening is van een bedrijf dat zich richt op wat wij als een element van beschaving beschouwen. Het recht op mobiliteit geldt ook voor mensen met een beperkte mobiliteit.

We moeten toch ook erkennen dat het van de hele organisatie een inspanning vergt. Persoonlijk vind ik het al bij al nog redelijk meevallen als nog niet 1 % van de gevallen aanleiding geeft tot een opmerking of een klacht.

Inderdaad, de klachten waarvan sprake, gaan meestal over het uitblijven van assistentie op treinen of in stations die niet voldoende toegankelijk zijn voor personen met mobiliteitsproblemen. In vele gevallen is de onderliggende problematiek van infrastructurele aard. Het gaat dus om situaties die zelfs met een betere assistentie voor problemen zouden zorgen. Daarmee moeten we rekening houden.

Afin de tenir compte des problèmes d'accessibilité des personnes à mobilité réduite, le nouveau matériel a été pourvu d'un espace multifonctionnel et d'une toilette spacieuse totalement utilisable par des personnes en chaise roulante.

De plus, une porte par flanc, donnant accès à l'espace multifonctionnel, est pourvue des dispositifs facilitant l'accès des personnes en chaise roulante et ce, pour les différentes hauteurs de quai. Par ailleurs, les boutons d'ouverture des portes sont en relief de manière à faciliter leur repérage par les personnes malvoyantes.

En ce qui concerne les gares, la SNCB Holding est obligée d'offrir l'accessibilité totale lors de la construction d'un nouveau bâtiment ou de travaux de modernisation en profondeur.

Afin de faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite dans le futur, les trois sociétés du groupe SNCB font des efforts pour la modernisation et l'adaptation de l'infrastructure conformément aux contrats de gestion respectifs. Lors de ces travaux, elles prennent en compte les normes techniques dites Revalor, révisées depuis juillet 2009, qui déterminent le niveau d'équipement des installations destinées aux voyageurs. Il s'agit des quais, des accès aux quais, des bâtiments de gare, des parkings et des abords de gare.

Het gecoördineerde plan met de concrete acties, dus het voorzien van liften en oprijhellingen en perronverhogingen, is op 4 februari 2009 in de commissie voorgesteld.

Pour ce qui concerne le délai de réservation, je vais répéter une argumentation que j'ai déjà développée à plusieurs reprises dans cette commission. La SNCB offre une aide dans 113 gares du premier au dernier train en circulation, pour autant que la demande ait été introduite au moins 24 heures avant le départ et que le service clientèle l'ait avalisée. Vous comprendrez que ce délai sert à vérifier s'il y a du personnel disponible pour accueillir et aider la personne à mobilité réduite (PMR) tant dans la gare de départ que dans

la gare de correspondance et de destination. Il se peut que des PMR aient déjà réservé un emplacement au départ d'une gare.

Nous nous demandons aussi si des mesures d'exploitation et de sécurité ne devraient pas être prises lors d'un changement de voie ou de l'arrivée d'un train sur une voie particulière.

Supprimer ce délai ne peut pas être envisagé, d'autant que la SNCB tente d'étendre sa collaboration à d'autres sociétés de transport public et privé dans le but d'une augmentation des possibilités de déplacement des PMR et que nombre d'entre elles ont opté pour un préavis de 48 heures. À long terme, l'objectif est que les personnes à mobilité réduite puissent embarquer dans les trains et en débarquer de manière autonome, donc sans la moindre intervention du personnel SNCB. Dans cette perspective, tant les gares que les trains et les quais doivent être rendus accessibles.

Actuellement, nous nous situons dans une phase transitoire. La part des personnes à mobilité réduite pouvant prendre le train s'accroît néanmoins.

11.04 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, dank u voor het antwoord. De cijfers van het aantal klachten zijn inderdaad minimaal. Dat was ook de aanleiding tot de vraag die ik stelde. In de reportage daarentegen gaf men echt gedurende twee minuten een zeer, zeer negatief beeld. Als er op dat moment onmiddellijk iemand van de NMBS had kunnen repliceren dat de NMBS het probleem ter harte neemt en mogelijke oplossingen onderzoekt, eraan toevoegend dat van de 12 000 vragen slechts een beperkt aantal tot klachten leidt, dan zou de teneur van de reportage helemaal anders geweest zijn.

11.05 Minister Steven Vanackere: Dan zou men misschien een andere reportage hebben gehad. Werkelijk waar, ik zal niet meedoen aan het media bashen, maar er gaat natuurlijk meer aandacht naar wat zogenaamd fout loopt dan naar iets wat vlekkeloos verloopt. Ik heb in dat verband een anekdote gehoord van de baas van de NMBS. Hij vertelde dat men op een zeker ogenblik met een reportageploeg op zoek is gegaan naar vertragingen en dat men zeer ontgoocheld was dat men een paar dagen nodig had om voldoende goede vertragingen in beeld te brengen. Men vraagt zich dan wel af wat de precieze agenda van de ene en de andere is. Ik zeg dat echter met relatieve sereniteit.

U hebt gelijk, als men had kunnen repliceren, zou dat beter zijn geweest, was er wellicht geen aanleiding tot de uitzending en had men een ander onderwerp moeten zoeken.

11.06 David Geerts (sp.a): Dit was de aanleiding tot mijn vraag: het beeld was zo slecht. Als men onmiddellijk die cijfers had kunnen geven, was die reportage veel genuanceerder geweest. Nu was die zeer, zeer negatief.

11.07 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Les personnes à mobilité réduite ont un droit à la mobilité et un droit d'accès le plus large possible au transport public. Cet accès est clairement restreint, même si des améliorations ont été apportées. Les arguments que vous avancez sont tout à fait légitimes mais je ne doute pas que la situation vécue quotidiennement par ces personnes peut être très frustrante.

Je retiens l'idée qu'il faudra se doter d'infrastructures et de matériel qui soient accessibles en toute autonomie même s'il n'est pas souhaitable de supprimer toute aide personnelle de la SNCB.

En ce qui concerne la collaboration avec les autres sociétés de transport, les délais de préavis de ces dernières sont beaucoup plus longs. Je crains que le délai propre à la SNCB ne soit rallongé à l'avenir; je vous demande d'y être attentif.

11.08 Steven Vanackere, ministre: Je vous rassure, tel n'était pas le sens de ma remarque. Je constate simplement que les autres sociétés de transport public ont opté pour des délais plus longs mais cela n'implique pas que la SNCB va faire de même.

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

12 Question de M. Josy Arens au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des

Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les places de parking en gare d'Arlon" (n° 16021)

12 Vraag van de heer Josy Arens aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de parkeerplaatsen in het station van Aarlen" (nr. 16021)

Président: François Bellot

Voorzitter: François Bellot

12.01 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je suis contacté par des navetteurs et des utilisateurs de la gare d'Arlon qui éprouvent des difficultés à trouver une place de parking aux abords de cette gare. En effet, le parking affiche constamment complet et ne permet plus d'accueillir les nombreux véhicules des personnes qui prennent chaque jour le train en gare d'Arlon. Ce parking a pourtant déjà subi un agrandissement important il y a cinq ou six ans mais sa capacité ne suffit pas: c'est vous dire le succès du train là-bas.

Êtes-vous informé de cette situation problématique? Envisagez-vous d'augmenter la capacité de ce parking? L'échevine, Mme Goffinet, vient de me faire savoir qu'il existe un projet d'agrandissement qui rencontre des problèmes administratifs. Êtes-vous informé des projets allant dans ce sens et où en est le dossier?

12.02 Steven Vanackere, ministre: Monsieur Arens, pour résoudre les problèmes de capacité de parking à Arlon, deux projets sont prévus. Un projet d'aménagement de l'ancien centre routier est à l'étude avec la création de 12 places extérieures et de 120 places à l'intérieur du bâtiment. Une demande de permis d'environnement sera introduite prochainement et les travaux devraient être réalisés en 2010. Un deuxième projet concerne l'extension du parking côté Luxembourg avec la création de 75 places supplémentaires et la réalisation d'un chemin communal pour les piétons. C'est un projet commun que vous connaissez probablement de la commune d'Arlon pour la réalisation du chemin piéton et de la SNCB Holding pour l'extension du parking.

Le permis d'urbanisme introduit par la commune d'Arlon a été octroyé avec une remarque technique importante qui impose de procéder à l'évacuation des eaux de ruissellement du parking. Un recours a été introduit mais celui-ci a été rejeté. En outre, préalablement aux travaux, un échange de terrains doit encore être formalisé avec Infrabel et une convention doit être signée avec la commune d'Arlon.

Par conséquent, je suis au regret de vous annoncer que les travaux qui devaient débiter normalement en août 2009 ont dû être reportés *sine die* afin de résoudre les problèmes que je viens d'évoquer.

12.03 Josy Arens (cdH): (...) (*Intervention hors micro*)

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 Vraag van de heer Bruno Stevenheydens aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de festiviteiten voor het personeel naar aanleiding van 5 jaar Infrabel" (nr. 16060)

13 Question de M. Bruno Stevenheydens au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les festivités organisées pour le personnel pour les 5 ans d'Infrabel" (n° 16060)

13.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, naar aanleiding van haar vijfjarig bestaan organiseerde Infrabel festiviteiten voor haar personeel. Alle personeelsleden hebben met De Post een uitnodiging gekregen voor een feest dat op twee verschillende dagen doorgaat, namelijk op woensdag 28 en vrijdag 30 oktober.

Het personeel kon een van die twee festiviteiten bijwonen. Aan personeelsleden die op het feest aanwezig waren, werd een halve dag of vier uren verlof gegeven.

Mijnheer de minister, kunt u meedelen hoeveel personeelsleden Infrabel telt?

Hoeveel kostten de festiviteiten voor het vijfjarig bestaan? Ik fronste de wenkbrauwen. Voor een

honderdjarig bestaan kan ik veronderstellen dat er een groot feest wordt gegeven, maar is een vijfjarig bestaan al zo speciaal?

Welke waren de gevolgen van het geven van verlof aan de personeelsleden voor het waarborgen van de dienstverlening?

13.02 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Stevenheydens, misschien moet ik toch eerst in het licht stellen dat het evenement niet alleen werd georganiseerd als viering van het vijfjarig bestaan, maar vooral om de 13 000 personeelsleden extra te motiveren, om een aantal boodschappen mee te delen en om de contacten tussen het personeel en de kaderleden van het bedrijf te bevorderen.

De personeelsleden van het bedrijf werden uitgenodigd, verspreid over twee dagen, om ervoor te zorgen dat zo veel mogelijk medewerkers aan het evenement konden deelnemen en omdat uiteraard tegelijkertijd de dienstverlening van Infrabel integraal verzekerd bleef.

Ik kom tot de kostprijs van het evenement. Het evenement heeft 250 000 euro gekost voor de twee dagen.

Opdat iedereen eraan zou kunnen deelnemen en ook om de doelstellingen inzake het motiveren en het informeren van de personeelsleden te bewerkstelligen, is inderdaad aan de medewerkers die aanwezig waren, een dienstvrijstelling toegekend.

13.03 **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Interpellatie van de heer Bruno Stevenheydens tot de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de forse toeslag voor een enkele rit van/naar Zaventem-luchthaven en het doorstorten van de toeslag aan Diabolo nv" (nr. 382)

14 Interpellation de M. Bruno Stevenheydens au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la perception d'un important supplément pour chaque trajet à destination ou au départ de l'aéroport de Zaventem et le reversement de ce supplément à la SA Diabolo" (n° 382)

14.01 **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, het is niet de eerste keer dat we het Diabolo-project in deze commissie behandelen. Het is wel de eerste keer sinds ik er deel van uitmaak. Ik vond het onderwerp interessant genoeg om te interpellieren.

Vanaf 1 november 2009 werd de prijs voor een enkele rit van en naar het treinstation Zaventem Luchthaven met een vaste toeslag van 2,05 euro verhoogd. De inkomsten van deze forse toeslag worden integraal overgedragen aan Diabolo nv. Deze forse verhoging geldt voor zowat alle vervoersbedrijven. De toeslag zal elk jaar worden aangepast.

Gezien de dagelijkse opstoppen op de ring rond Brussel heeft de passagier weinig alternatieven. De invoering van deze taks kan leiden tot verdere opstopping van de mobiliteit in en rond Zaventem, ook voor de reizigers die niet op de luchthaven moeten zijn en in een van de tussenstations op het traject afstappen. Zeker voor korte trajecten wordt een biljet waanzinnig duur in verhouding met de afgelegde afstand.

Ik heb de kostprijs van enkele biljetten op de website bekeken. Sommige biljetten zijn twee keer duurder als voor de invoering van de taks. Een gelijkaardig project in Luik kostte verschrikkelijk veel geld maar werd niet aan de gebruikers doorgerekend. Ik vind de invoering dan ook discriminerend. Een deel van de gebruikers die met de toeslag wordt belast, haalt geen enkel voordeel uit het Diabolo-project.

Wanneer werd deze maatregel beslist?

Hoeveel passagiers maken dagelijks en op jaarbasis gebruik van dat traject?

Waarom heeft men dit pas zo laat naar de passagiers gecommuniceerd? De toeslag op zich was al langer

bekend, maar het correcte bedrag werd pas eind oktober 2009 bekendgemaakt.

Waarom wordt de toeslag nu al ingevoerd? De nieuwe verbinding wordt pas ten vroegste in 2012 in gebruik genomen? De passagiers die in 2012 geen gebruik zullen maken van het traject betalen mee voor iets waaruit ze nooit voordeel zullen halen.

Vindt u de toeslag te verantwoorden, gezien de inspanningen om het openbaar vervoer te promoten als alternatief voor het gewone personenvervoer?

14.02 Minister **Steven Vanackere**: Ik verzoek u mijn antwoord op een gelijkaardige vraag van mijnheer De Groote op 28 september 2009 te raadplegen. Ik zei hem dat ik de eer had om uit te voeren wat in 2007 is beslist, op het ogenblik dat men de financiering van het volledige Diabolo-project heeft vastgelegd. Daarbij rekende men ook de toeslag en het principe van de toeslag tot de financiering van de investering.

Ik wil het gerust herhalen, maar het is handiger om het na te lezen.

Vorig jaar zijn er iets meer dan drie miljoen trajecten per trein van of naar de luchthaven afgelegd.

Het koninklijke besluit van 27 september 2009, houdende vaststelling van het bedrag van de passagiersvergoeding, is gepubliceerd op 8 oktober 2009.

De NMBS heeft op 20 oktober haar persbericht verzonden. Dat was dus vrij snel na de publicatie in het Staatsblad.

Voor het overige heb ik niets toe te voegen aan hetgeen op 28 september reeds het voorwerp heeft uitgemaakt van een discussie in deze commissie.

14.03 **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb alles opgezocht wat de voorbije jaren over dat project in de commissie is gezegd, ook door uw voorgangers. Alleen bij de vraag van de heer De Groote ben ik niet terechtgekomen via de zoekfunctie op dat ogenblik. Ik ga dat antwoord zeker nakijken.

Zowel vanuit de betrokken gemeenten als door voorgangers van ons in deze commissie werd er reeds geprotesteerd tegen de invoering van die taks, waardoor bepaalde biljetten dubbel zo duur worden, vandaar ook mijn interpellatie.

Ik ga ook een motie indienen. Ik wil immers toch u als minister en ook de regering vragen om er alles aan te doen aan die voor ons discriminerende taks. Ik vraag mij af of als passagiers – wij kunnen dat niet, maar passagiers wel – daaromtrent een klacht indienen, zij hun gelijk daarmee niet kunnen halen. Zij betalen immers voor een dienstverlening waaruit zij vandaag nog geen enkel voordeel halen. Vandaar ook onze motie om dat standpunt meer kracht bij te zetten.

Moties **Motions**

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

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

"De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Bruno Stevenheydens
en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen,
verzoekt de regering
het nodige te doen om de taks op het traject van/naar het treinstation Zaventem-luchthaven, welke integraal wordt overgedragen aan Northern Diabolo nv, ongedaan te maken."

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

libellée comme suit:

“La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Bruno Stevenheydens
et la réponse du vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles,
demande au gouvernement
de prendre les mesures nécessaires pour annuler la taxe perçue sur les trajets à destination ou au départ de la gare ferroviaire de l'aéroport de Zaventem et qui est entièrement reversée à la SA Northern Diabolo.”

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren François Bellot, Roel Deseyn en Jef Van den Bergh.

Une motion pure et simple a été déposée par MM. François Bellot, Roel Deseyn et Jef Van den Bergh.

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

15 Question de Mme Carine Lecomte au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le délabrement de la gare d'Athus" (n° 16079)

15 Vraag van mevrouw Carine Lecomte aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de slechte staat van het station te Athus" (nr. 16079)

15.01 Carine Lecomte (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, la gare d'Athus est dans un état de délabrement tel qu'elle s'apparente à un taudis que certains prennent pour des vespasiennes.

Cette gare, qui ne compte plus de personnel, a pourtant toujours maintenu une activité au travers de l'acheminement des frontaliers jusqu'à Luxembourg. Depuis la réouverture de la ligne 165, Luxembourg-Arlon-Virton, le trafic des voyageurs est en constante augmentation. En outre, de par sa situation géographique, la gare d'Athus est reconnue comme gare frontalière au départ de laquelle tant la tarification intérieure luxembourgeoise que la tarification intérieure belge sont d'application. Forts de ces atouts, des travaux de sécurisation et de rénovation se doivent d'être entamés d'urgence.

Monsieur le ministre, êtes-vous au fait de l'insalubrité de la gare d'Athus?
Comptez-vous y faire réaliser des travaux? Dans quel délai?
Compte tenu de l'application d'une tarification frontalière, serait-il envisageable d'installer un distributeur automatique de billets?

15.02 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, chère collègue, sans vouloir m'énervier, je vous inviterai à prendre connaissance de ma réponse à une question tout à fait comparable posée par M. Arens lors de la commission Infrastructure du 19 octobre dernier, il y a donc un mois.

Je me considère vraiment dans un état d'esprit complètement au service du parlement. Cependant, sincèrement, vu les deux exemples l'un après l'autre, j'insiste sur le fait que, contrairement à d'autres parlements, il existe ici peu de contrôle sur le droit du parlementaire de poser les questions qu'il souhaite. Alors que, dans d'autres parlements, le président de commission est censé refuser des questions dont l'objet est similaire à d'autres, ici, cela relève davantage de la responsabilité individuelle du parlementaire.

J'ai beaucoup de respect pour la façon de gérer le même problème dans ce parlement fédéral, sans ce contrôle. Je le défends bec et ongles. Néanmoins, si à deux reprises je dois rappeler que la question a déjà été abordée, il y a à peine un mois, je suis quelque peu scandalisé. Je ne veux pas personnaliser, mais je trouve dommage cette perte de temps.

Je vais donc répondre ce que j'ai déjà dit à M. Arens.

Oui, je suis au courant de l'état dans lequel se trouve la gare d'Athus.
Oui, un budget est prévu pour 2012-2013, affecté à la rénovation du bâtiment voyageurs, dont la toiture et l'accueil aux voyageurs. De plus, la SNCB est en pourparlers avec la commune d'Aubange qui serait intéressée par une occupation d'une partie du bâtiment voyageurs et prête à participer partiellement à la

renovation nécessaire.

Je peux ajouter que la SNCB ne prévoit pas le placement à court terme d'un distributeur automatique de billets en gare d'Athus.

15.03 Carine Lecomte (MR): Monsieur le ministre, je peux comprendre votre agacement. Je pensais très sincèrement que ma question serait jointe à celle de M. Arens, comme je lui en avais parlé. Ma question complétait la sienne en évoquant l'application d'une tarification frontalière. Veuillez donc m'excuser.

15.04 Steven Vanackere, ministre: Mais je n'étais pas vraiment agacé, madame!

15.05 Carine Lecomte (MR): Pas vraiment! En tout cas, je vous remercie de m'avoir répondu.

Le président: Le règlement précise simplement qu'il faut au moins une semaine d'écart entre deux questions portant sur le même objet. Nous avons soumis plusieurs propositions à la Conférence des présidents, et nous verrons bien ce qu'il en ressortira. Pour la petite histoire, il s'agit notamment de voir si un certain nombre de questions orales ne devraient pas être transformées en questions écrites auxquelles une réponse devrait être apportée dans la semaine. C'est un vaste débat!

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

16 Samengevoegde vragen van

- de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de reizigersacties op lijn 66" (nr. 16094)

- de heer David Geerts aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de treinproblematiek op lijn 66 Kortrijk-Brugge" (nr. 16457)

16 Questions jointes de

- M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les actions des voyageurs sur la ligne 66" (n° 16094)

- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les problèmes persistants sur la ligne 66 Courtrai-Bruges" (n° 16457)

16.01 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de vice-eerste minister, met mijn vraag zal ik mij niet bezondigen aan het misdrijf dat u daarnet vernoemde. Wel wil ik de volgende staatszaak aan u voorleggen.

Het gaat over de lijn 66 Kortrijk-Brugge. Terecht nemen pendelaars, studenten en andere gebruikers van die lijn het niet dat het onmogelijk is om tijdens de ochtend- en avondspits, maar ook op woensdagnamiddag, een plaats te vinden op die treinverbinding. Daaromtrent hebben er de afgelopen weken acties plaatsgevonden. De mensen stellen zich terecht vragen over veiligheid en gezondheid, wetende dat in de tussenplatformen meer dan twintig mensen zouden moeten plaatsnemen. Dat leidt natuurlijk tot ontevredenheid. Zulke klachten behoeven weinig duiding. Het gaat om capaciteitsproblemen waarvan wij allen kunnen menen dat erop ingespeeld moet worden.

U hebt vroeger gezegd – ik deel die mening – dat eerste klas voertuigen niet zomaar gedeclasseerd kunnen worden. Dat zou trouwens ook onvoldoende zijn in dit verband.

Probleem is toch dat de prijs-kwaliteitverhouding zoals die nu beleefd wordt, moeilijk te verdedigen is. Het past ook niet in de optie van deze regering om meer mensen naar het spoor toe te leiden. In die omstandigheden kan niet gesproken worden van een echt valabel, kwaliteitsvol alternatief. Dat is natuurlijk jammer.

Mijnheer de minister, vandaar heb ik de volgende vragen.

Erkennen de NMBS en u de problemen die door de actievoerders worden aangehaald? Graag krijg ik uw visie daarover.

Welke maatregelen zullen er genomen worden, en op welke termijn?

Bent u ook van mening dat de discussie over de prijs-kwaliteitverhouding mee in het geding is? Misschien moet er gewerkt worden met compensaties of verminderde prijzen. Collega Van den Bergh heeft vroeger nog het voorstel geopperd van de tariefdiversificatie op basis van het gebruik van de trein. Misschien kan dat ook tijdelijk enig soelaas brengen voor die situatie. Zijn er in dat verband specifieke acties voorzien?

16.02 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de vice-eerste minister, ik heb het aangedurfd om mij bij die vraag aan te sluiten, zodat u mij zeker niet kunt beschuldigen van enige vorm van provincialisme, want het is ver van mijn woonplaats gelegen. De parlementsleden zijn vertegenwoordigers van de Natie, dus ik moest mij bij die vraag aansluiten, zonder "gewichtige staatszaken" te zeggen.

Mijnheer de minister, een bevriende organisatie van ons heeft een actie gevoerd. Het ABVV heeft op een bepaald moment actie gevoerd om mee aan te kaarten en aan te klagen dat er een capaciteitsprobleem is. De inleiding van collega Deseyn zal ik niet overdoen omdat hij volgens mij perfect de toestand schetst.

Mijnheer de minister, vandaar mijn vragen.

Wat is de bezetting van die lijn 66 tijdens de spitsuren? Bestaan daarover cijfers?

Kunnen er extra treinstellen gekoppeld worden?

In een artikel in Het Nieuwsblad van 21 oktober 2009 gaf de woordvoerder van de NMBS aan dat er mogelijke oplossingen werden bekeken op dat moment. Nu zijn we bijna een maand later. Zijn die oplossingen ondertussen gevonden?

16.03 Minister Steven Vanackere: Beide vraagstellers kaarten een belangrijk probleem aan, ook al zou men kunnen zeggen dat het een provinciale kwestie is. Het is natuurlijk een symptoom van een fenomeen dat ook elders aan bod komt. Wat dat betreft, vind ik het wel een vraag met politieke relevantie.

Ik licht lijn 66 even toe, maar trek dat wat open. Ontkennen zou zinloos zijn, er zijn 's morgens problemen met overbezetting op een aantal treinen van Kortrijk naar Brugge. De NMBS is daarvan op de hoogte. Door de sterke groei van het aantal reizigers is er, verspreid over heel het spoornet, op een aantal treinen overbezetting ontstaan en dit vooral tijdens de piekuren. Door de instroom van nieuw reizigersmaterieel verhoogt het aantal aangeboden zitplaatsen over heel het net, maar het verhogen van de samenstelling van de overbezette treinen op lijn 66 is nog niet mogelijk, ook nog niet met de nieuwe treindienst vanaf 13 december. Op de korte termijn, met de aanpassingen die vanaf 13 december zullen ingaan, heb ik eigenlijk geen goed nieuws wat deze lijn betreft.

Ik trek dat wat open naar een bredere analyse. Ik ben, naar ik aanneem samen met u, van mening dat we reizigers zoveel mogelijk moeten stimuleren om gebruik te maken van het openbaar vervoer. We hebben dat de laatste jaren ook gedaan met een aantal tarifaire maatregelen die u kent. Daardoor heeft men een meer dan verwachte groei van het aantal reizigers gekend, wat spijtig genoeg zijn effect heeft op de kwaliteit van de dienstverlening doordat niet de benodigde capaciteit aan zitplaatsen voorhanden was. Daarom is er in 2008 nog bijkomend rollend materieel besteld. De productie van dat materieel neemt echter meerdere jaren in beslag, zodat de capaciteit aan zitplaatsen slechts geleidelijk toeneemt. De instroom van de nieuwe M6-dubbeldekrijtuigen is volop bezig, waardoor er hoe dan ook meer en meer zitplaatsen beschikbaar komen. De NMBS streeft naar een permanente kwaliteitsverbetering voor alle reizigers, waarbij het materieel wordt ingezet rekeninghoudend met de vraag en de verplaatsingsstromen.

Op dit moment zijn er op een aantal trajecten problemen met de capaciteit van het materieel en dat zal geleidelijk opgelost worden door het in omloop brengen van nieuw materieel. Ik mag u geen hoop geven voor wat 13 december betreft voor de lijn waarvan sprake. De verdienste van deze vraag is uiteraard nog eens te benadrukken dat het tempo waarin het nieuwe materieel ter beschikking kan worden gesteld over geheel het land, voldoende hoog moet blijven om in eenzelfde ritme bijkomende capaciteit te kunnen blijven bijkomend aanbieden als het ritme dat we hebben ondervonden op het niveau van het aantal mensen dat gebruik maakt van de trein. Dat ritme is de laatste jaren door een aantal tariefmaatregelen relatief fenomenaal toegenomen.

16.04 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de minister, enkele elementen van repliek. Die mensen betalen natuurlijk evenveel. Misschien kan er gewerkt worden met een vorm van compensatie als het probleem niet op korte termijn kan overbrugd worden. U hebt als minister van kort na uw aantreden in deze problematiek heel vlug het licht gezien. Onze fractie heeft de situatie al jaren voorspeld. Als men het investeringsritme in rollend materieel niet kon aanhouden, moesten we wel met een dergelijke situatie geconfronteerd worden. Het is dankzij uw snelle interventie dat men nu soelaas kan bieden, jammer genoeg niet in deze situatie maar zoals we vanmiddag gehoord hebben toch in een aantal andere situaties. We moeten wel een beetje opletten met verder stimuleren. De trein moet eigenlijk een goede totaalervaring zijn, gaande van informatie over onthaal tot stationsinfrastructuur.

De kern en het primordiale element is natuurlijk echter de treinrit zelf. Als we dat niet kunnen garanderen moeten we ervoor zorgen dat de eerste confrontatie met het openbaar vervoer ook geen ontgoochelende ervaring is. Daar zou men de publiciteit rond bepaalde lijnen op moeten gaan enten. Als men extra mensen lokt moet men die ook in optimale omstandigheden kunnen vervoeren met dit massavervoermiddel.

We leven van de hoop. Volledig in de lijn van onze christendemocratische gedachte kijken we uit naar een oplossing, misschien niet in december maar dan toch wel na kerstmis.

16.05 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, deze hoopgevende repliek overtreffen is natuurlijk zeer moeilijk. U hebt inderdaad geen goed nieuws voor de reizigers op de betrokken lijn. U geeft echter wel een eerlijk antwoord, wat ook belangrijk is. Vandaar dat ik het wat betreur wanneer men op het moment van een actie onmiddellijk verklaart dat er verschillende mogelijke oplossingen worden bekeken in oktober. Dan geeft men immers wel hoop. Niet iedereen kan leven van hoop, zeker en vast niet wanneer men dagelijks opeengestapeld zit of staat bij de ingang van een treinstel. Vandaar dat ik er alsnog op reken – en niet alleen op hoop – dat er op korte termijn toch inspanningen worden geleverd om enig soelaas te bieden.

De **voorzitter**: U overtreft de heer Deseyn. U hebt het over eerlijkheid en hoop, twee waarden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

17 Question de M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le manque de personnel de vente dans certaines gares" (n° 16152)

17 Vraag van de heer David Lavaux aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het tekort aan verkooppersoneel in bepaalde stations" (nr. 16152)

17.01 David Lavaux (cdH): Monsieur le ministre, le manque d'effectifs dans les gares de la zone d'Ottignies est tel que les membres du personnel de vente ne peuvent plus prendre leurs jours de congé. Chaque agent de la zone accuse un retard moyen de 80 jours de repos.

La direction locale n'a d'autre choix que de réduire les heures d'ouverture des guichets, de diminuer le nombre de vendeurs travaillant simultanément ou carrément d'interrompre la vente de titres de transport. Le personnel de vente des gares de la zone d'Ottignies était en grève ce 29 octobre pour protester contre cette situation et réclamer des solutions rapides et structurelles.

Monsieur le ministre, comment expliquez-vous cette situation? Existe-t-elle dans d'autres gares du pays? Qu'est-il prévu pour y remédier? Quand les agents seront-ils soulagés par l'arrivée de nouveaux effectifs? Pourquoi cette grève n'a-t-elle pu être évitée?

17.02 Steven Vanackere, ministre: Monsieur Lavaux, je vous confirme que la SNCB connaît un manque de personnel dans la zone d'Ottignies. Pour exécuter les tâches de vente dans ces zones, il faut disposer de 33,8 équivalents temps plein. Le nombre d'agents actuellement mobilisables est de 29,86 équivalents temps plein, ce qui n'a pas permis d'aligner toutes les prestations en gare de Wavre ou d'accorder certains repos.

Cette situation est due à l'absence de trois équivalents temps plein pour cause de maladie de longue durée ou éloignés du service temporairement et à l'impossibilité de réaliser actuellement la mutation de trois agents retenus pour raisons de service à Bruxelles.

D'autres gares du réseau connaissent des problèmes similaires. C'est pourquoi, depuis mars 2009, la direction *Human Resources* du Holding a entamé la procédure pour le comblement de quarante postes de vendeurs au total, en donnant des priorités aux potentialités internes au Groupe SNCB et, depuis le 15 octobre 2009, pour le recrutement de quarante agents commerciaux temporaires. Les premières sélections ont lieu depuis le 12 novembre.

En ce qui concerne l'action de grève, malgré une réunion de concertation avec la CGSP au cours de laquelle certaines promesses et garanties ont été faites, notamment l'arrivée à Ottignies de deux agents supplémentaires à la mi-novembre et le retour de deux autres agents malades ou éloignés du service temporairement, cette organisation a maintenu sa volonté d'effectuer un arrêt de travail le 29 octobre 2009, ce que je regrette.

17.03 David Lavaux (cdH): Je vous remercie, monsieur le ministre, pour ces explications très précises quant au temps et au personnel occupé dans les zones d'Ottignies. Je suis heureux d'apprendre que des recrutements vont avoir lieu. C'est toujours une bonne nouvelle! Il est dommage que les mutations ne puissent pas avoir lieu plus rapidement et que les procédures restent malgré tout très longues, ce qui est préjudiciable.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

18 Question de M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les conditions d'exclusion des voyageurs de la SNCB" (n° 16151)

18 Vraag van de heer David Lavaux aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de voorwaarden waaronder de NMBS reizigers kan uitsluiten van een reis" (nr. 16151)

18.01 David Lavaux (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, l'article 9 des conditions de vente de la SNCB prévoit la possibilité d'exclure un voyageur du train s'il ne respecte pas certaines conditions. Ainsi, une personne dépourvue de titre de transport qui refuse de s'acquitter du prix du voyage auprès de l'accompagnateur de train et qui de surcroît n'est pas capable de prouver son identité peut être contrainte de débarquer à l'arrêt suivant. La SNCB offre un service et il est normal que celui-ci soit rétribué.

Cependant, le point c) de l'article 9 prévoit une autre possibilité d'exclusion à tout le moins brutale: la possibilité d'exclure une personne qui, par son comportement ou son état, pourrait incommoder les autres voyageurs – par exemple, état d'ivresse, drogue ou maladie. Cette personne peut éventuellement solliciter le remboursement de son titre de transport.

Monsieur le ministre, cette possibilité d'exclure d'un voyage une personne qui n'est pas capable à cent pour-cent de s'occuper d'elle-même est choquante. Elle s'appuie sur la considération subjective du contrôleur qui doit décider seul si une personne est ivre, droguée ou malade. Elle est formulée au conditionnel: une personne dont le comportement "pourrait" incommoder les autres voyageurs, ce qui signifie qu'elle pourrait aussi n'incommoder personne.

Plus grave encore: des personnes malades peuvent être jugées "incommodantes" et être exclues du trajet! Le fait que ces personnes puissent éventuellement solliciter le remboursement de leur titre de transport n'est pas plus explicite quant aux conditions qui permettent effectivement un remboursement.

Monsieur le ministre, qu'en est-il dans les faits de l'application de cette disposition? Combien de personnes ont-elles été débarquées en 2008? Combien d'entre elles ont porté plainte? Combien d'entre elles ont obtenu un remboursement? J'imagine que les contrôleurs sont formés à l'interprétation et à l'application de ce règlement. Quels sont les critères et les situations qui leur sont enseignés comme vecteurs de jugement? Ces contrôleurs doivent-ils faire appel à un service d'accompagnement prévu à cet effet si des personnes sont débarquées? Les contrôleurs se sont-ils déjà plaints de l'impossibilité contextuelle d'appliquer cette disposition?

18.02 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, cher collègue, il est clair que les conditions dans

lesquelles l'exclusion d'un voyageur d'un train est autorisée sont bien définies.

En 2008, au total, 9 423 cas ont été relevés. Une personne a été débarquée d'un train en raison d'une irrégularité du titre de transport par le personnel de sécurité ou la police, suite à une demande d'intervention par le personnel d'accompagnement de train via le *security operation center*, autrement dit, la centrale d'alarme.

Suivant les statistiques qui ont été faites à partir de ces 9 423 cas, il n'existe pas de lien entre le nombre de personnes qui ont été débarquées du train en raison d'une irrégularité et le nombre de plaintes ou de demandes de remboursement. En outre, on ne sait pas combien d'entre elles ont porté plainte ou obtenu un remboursement.

Cela dit, dans le module "attitude professionnelle", il est enseigné aux accompagnateurs comment juger les différentes situations qu'ils peuvent rencontrer.

En ce qui concerne l'exclusion de personnes, vous avez déjà cité les trois critères que les accompagnateurs de train doivent prendre en compte, à savoir:

1. le fait qu'une personne refuse de se procurer un titre de transport tout en ne pouvant ou en ne voulant pas prouver son identité;
2. le fait qu'une personne, vu son comportement ou son état, pourrait incommoder les autres voyageurs. Je pense, par exemple, à l'état d'ivresse, la drogue ou la maladie;
3. la sécurité des autres voyageurs, du voyage ainsi que leur propre sécurité.

Un accompagnateur qui veut exclure un voyageur qui juge que lui-même ou la personne a besoin d'aide pendant et après le débarquement est tenu de faire appel à la centrale d'alarme de la SNCB Holding. Celle-ci déterminera le moment et l'endroit où le voyageur en question pourra être accueilli par les services de sécurité, lesquels sont en contact avec les services d'ordre ou de secours.

Étant donné que le voyageur dont question est accompagné par les services de sécurité, les services concernés de la SNCB n'ont pas connaissance d'une plainte du personnel à ce sujet.

Je voudrais encore ajouter un élément résultant de mon expérience personnelle. Si vous voulez augmenter la qualité de l'accueil dans les transports publics, il faut que le personnel responsable de l'ensemble des voyageurs – je pense savoir que la plupart d'entre eux souhaitent voyager tranquillement et bénéficier d'un service de qualité –, il faut accepter l'autorité de ceux qui sont responsables. En outre, il ne faut pas sous-estimer la force destructrice que peut avoir une personne sur la collectivité. Un équilibre doit donc toujours être trouvé entre les droits des uns et des autres. Mais j'ai la conviction que ce type d'instrument est utilisé aujourd'hui à bon escient et avec fermeté lorsque cela s'avère nécessaire. On ne peut donc pas parler d'abus dans le cas qui nous occupe.

18.03 David Lavaux (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces informations. Je m'étonne que le nombre de cas d'exclusion soit aussi important. Il faut évidemment le comparer au nombre de passagers qui est bien entendu énorme. Comme vous, j'espère que le personnel adopte une attitude responsable et équilibrée pour faire face à cette situation dans l'intérêt de tous.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

19 Samengevoegde vragen van

- de heer Patrick De Grootte aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de administratieve boetes van de NMBS" (nr. 16182)
- de heer David Lavaux aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de door de NMBS aangerekende boetes in geval van fraude" (nr. 16183)
- de heer Michel Doomst aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de administratieve boetes van de NMBS" (nr. 16186)
- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken,

Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de administratieve boetes van de NMBS" (nr. 16227)

- de heer Bruno Van Grootenbrulle aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de aankondiging in verband met het opleggen van administratieve boetes" (nr. 16245)

- mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de onwettigheid van de NMBS-boetes voor zwartrijders" (nr. 16505)

19 Questions jointes de

- M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les amendes administratives de la SNCB" (n° 16182)

- M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "des amendes réclamées par la SNCB en cas de fraude" (n° 16183)

- M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les amendes administratives de la SNCB" (n° 16186)

- M. Jan Mortelmans au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les amendes administratives de la SNCB" (n° 16227)

- M. Bruno Van Grootenbrulle au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'annonce d'amendes administratives" (n° 16245)

- Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'illégalité des amendes infligées par la SNCB aux resquilleurs" (n° 16505)

19.01 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de eerste minister... (*Hilariteit*) Geef toe, het was het proberen waard.

Mijnheer de vice-eerste minister, de NMBS heeft niet het recht om een administratieve boete van 200 euro op te leggen aan een reiziger die zonder ticket met de trein reist. Dat besliste een politierechter in Verviers.

Een man uit Verviers werd vier keer zonder ticket betrapt. Omdat hij weigerde de kaartjes, noch de administratieve boete aan de NMBS te betalen, moest hij zich voor de politierechter verantwoorden. Die gaf hem een voorwaardelijke celstraf van 1 dag en 137,50 euro boete waarvan de helft met uitstel. De NMBS had 817,80 euro geëist: 17,80 euro voor de tickets en vier keer 200 euro voor de administratieve boetes. De rechter achtte de strafclausule over de boetes, verbonden aan een treinticket, niet geldig.

Minister Turtelboom heeft een wetsontwerp klaar dat de controleurs van de Spoorwegen de bevoegdheid geeft om een proces-verbaal op te stellen tegen zwartrijders. Ze mogen ook de identiteit van de reizigers controleren. Dat was in het verleden niet het geval. Er komen ook twee soorten administratieve sancties.

Wat waren de argumenten van de politierechter om te oordelen dat de NMBS niet het recht had om de administratieve boetes op te leggen?

Gaat de NMBS in beroep?

Zal de NMBS het systeem van administratieve straffen, of bepaalde aspecten hiervan, herzien?

Wat is de visie van de minister op de administratieve straffen van NMBS?

Wat is uw visie op de uitspraak van die politierechter?

19.02 David Lavaux (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, à la fin du mois d'octobre, le tribunal de police de Verviers a annulé l'amende adressée par la SNCB à un fraudeur pourtant récidiviste. Le tribunal estime que les amendes de la SNCB sont illégales en cela que l'entreprise publique n'assume pas le principe de réciprocité: la SNCB exige un dédommagement mais n'en octroie jamais.

En effet, s'il est vrai que lorsque la SNCB est en défaut de prestations (retards importants et annulation de train), elle permet au passager lésé de se faire rembourser son titre de transport, elle ne lui accorde en revanche aucun dédommagement supplémentaire.

Monsieur le ministre, quel a été l'écho de cette décision de justice surprenante au sein de la direction de la SNCB? Des plaintes ont-elles déjà été déposées à l'encontre de la SNCB qui réclament que le dédommagement soit réciproque en cas de rupture des conditions de vente? Que répond la SNCB en pareil cas? Ne serait-il pas envisageable de fixer des règles de délivrance du "Sorry Pass" dans les conditions de vente?

19.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de vice-eerste minister, het is belangrijk dat er duidelijkheid over de problematiek van het zwartrijden ontstaat. Voor ons moet er kordaat tegen het zwartrijden worden opgetreden.

U hebt zelf verklaard dat er een verband is tussen zwartrijden, vandalisme en hinderlijk gedrag. Ter zake moeten alle actoren – de NMBS, de politiek en uiteraard ook het gerecht – op één lijn staan. Vervolgens moet er kordaat en met de juiste instrumenten worden opgetreden. De instrumenten moeten efficiënt en effectief zijn, zodat een dergelijke vorm van criminaliteit, wat zwartrijden toch is, drastisch wordt geminimaliseerd.

Er is een uitspraak van een politierechter. Er zijn ook uitspraken van collega's over de te volgen weg geweest. Er is ook een en ander in de pers verschenen, ook over de perceptie die ter zake is ontstaan.

Dat is allemaal goed en wel, maar het is niet van aard om de zaak vooruit te helpen. De reizigers, de pendelaars en vooral het personeel van de NMBS willen in het bijzonder maatregelen die uitvoerbaar zijn en die het probleem ten gronde aanpakken.

Daarom heb ik mij bij de vragen van de andere vraagstellers aangesloten.

Mijnheer de vice-eerste minister, graag verneem ik de huidige stand van zaken.

Welke maatregelen heeft de regering getroffen, opdat het zwartrijden maar ook andere vormen van overlast en vandalisme kordaat worden aangepakt?

Ik dank u bij voorbaat voor uw antwoord.

19.04 Bruno Van Grootenbrulle (PS): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, la presse de ce 2 novembre est revenue une nouvelle fois sur la possibilité pour les contrôleurs de la SNCB de dresser des procès-verbaux. En mai 2008, le projet commençait à être évoqué. J'avais à cette occasion interrogé votre prédécesseur. En janvier de cette année, j'avais également questionné le ministre de l'Intérieur sur ce projet d'amende administrative sur le rail belge.

Monsieur le vice-premier ministre, à en croire l'annonce de la ministre actuelle de l'Intérieur, l'arrivée d'amendes administratives dans le cadre du chemin de fer semble donc plus qu'imminente. Je note également que cette annonce coïncide avec une décision fort remarquée du tribunal verviétois, estimant illégale une amende infligée par la SNCB à un voyageur en raison de la non-application, par l'entreprise publique, du principe de réciprocité.

Monsieur le vice-premier ministre, où en est-on réellement dans le projet d'amendes administratives sur le rail? Le texte est-il finalisé? Un consensus existe-t-il entre les différents départements concernés? Pouvez-vous nous détailler le texte, notamment en ce qui concerne les types de sanctions prévues ainsi que les différents aspects juridiques qui semblaient poser quelques problèmes au début de ce projet? Enfin, le principe des amendes administratives permettrait-il à l'entreprise publique d'éviter à l'avenir une décision telle que celle prise récemment par le tribunal de police de Verviers?

19.05 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, je n'ajouterai pas grand-chose aux propos tenus par mes collègues. Ils ont bien rappelé le jugement et les déclarations de la ministre de l'Intérieur sur un règlement d'amendes administratives.

J'aurais voulu connaître les conséquences de ce jugement pour la SNCB. Comment réagira-t-elle et appliquera-t-elle les amendes à l'avenir? Je souhaiterais connaître l'état d'avancement du texte relatif aux amendes administratives. Je m'interrogeais également sur un détail concernant l'interdiction d'accès aux gares. Est-ce réaliste vu le contexte libéralisé dans lequel on évolue et du fait que la propriété des gares

dépend de la SNCB Holding, tout en étant gérée par la SNCB? Ce règlement pourrait-il être applicable? Mais, nous n'en sommes sans doute pas encore là, étant donné qu'à notre connaissance, ce texte vient juste d'être déposé.

19.06 Steven Vanackere, ministre: Ce sujet important nécessite que j'explique un certain nombre de concepts. Il faut bien faire la distinction entre, d'une part, un système d'amendes administratives qui n'existe pas encore aujourd'hui au sein de la SNCB et, d'autre part, le système d'augmentation forfaitaire du prix à payer en cas de non-paiement. Il est important que cette distinction soit bien claire sinon l'ensemble de ma réponse ne vous paraîtra pas très logique.

Een goede verduidelijking vooraf: de uitspraak van de politierechtbank van Verviers heeft geen betrekking op administratieve boetes en heeft geen betrekking op boetes in het algemeen. U weet dat de NMBS vandaag nog geen administratieve boetes kan opleggen. Het gaat over een forfaitaire verhoging van het bedrag dat een klant moet betalen voor zijn reis omdat in de trein wordt vastgesteld dat hij ongeldig reist en hij zich niet in regel stelt.

De huidige situatie vandaag is zo dat een klant in eerste instantie 14 kalenderdagen de tijd heeft om het bedrag van zijn reis te gaan betalen in het station. Als hij dat niet doet, wordt hem een herinnering gestuurd zonder een verhoging van het bedrag, te betalen binnen de 30 dagen. Indien de klant dan nog niet betaalt, krijgt hij opnieuw een herinneringsbrief met een ingebrekestelling en wordt het te betalen bedrag van de reis verhoogd met in totaal 200 euro. Als hij ook dan niet reageert, wordt een proces-verbaal opgesteld dat naar het parket wordt gestuurd.

In het concrete geval dat door de politierechter van Verviers is behandeld, ging het over een reiziger die vier maal in een trein zonder geldig vervoersbewijs werd betrapt. Telkens heeft de NMBS een minnelijke schikking voorgesteld, bestaande uit de betaling van het vervoersbewijs, vermeerderd met een forfaitair bedrag. Uiteraard werden in dat geval ook de voorziene aanmaningsbrieven verstuurd.

De reiziger heeft niet op de aanmaningsbrieven gereageerd. Daarom is de NMBS overgegaan tot het opstellen van een proces-verbaal voor de gemaakte overtredingen en heeft ze dit proces-verbaal naar het parket gezonden.

Het is belangrijk te onderstrepen dat op strafrechtelijk gebied de betrokken reiziger, die overigens verstek liet gaan, werd veroordeeld tot een gevangenisstraf van 1 dag met uitstel en een penale boete van 137,5 euro, waarvan de helft voorwaardelijk. Op burgerlijk vlak werd de betrokken reiziger veroordeeld tot het betalen van de prijs van de tickets van de vier reizen ten belope van 17,8 euro, vermeerderd met de vergoedende en gerechtelijke interesten.

De rechter heeft geoordeeld om de gevorderde forfaitaire bedragen ten belope van 800 euro, vier keer 200 euro, door de NMBS af te wijzen. De rechter baseerde zijn beslissing op een arrest van het Grondwettelijk Hof van 26 oktober 2005. In dit arrest stelde het Hof dat de wet op de handelspraktijken en de voorlichting en bescherming van de consument, de wet van 14 juli 1991, van toepassing is op de contractuele relatie tussen de NMBS en haar reizigers.

De rechter achtte de artikelen met betrekking tot onrechtmatige bedingen van toepassing, waardoor de vordering van de forfaitaire kosten werden afgewezen. De clause in de algemene voorwaarden van de NMBS die in dit forfaitair bedrag voorziet, zou volgens de politierechter onrechtmatig zijn in de zin van de wet op de handelspraktijken van 14 juli 1991.

In het concrete geval, dat heeft meer te maken met een administratieve kwestie, wordt in het dossier van Verviers geen hoger beroep aangetekend omwille van een administratieve vergissing. Het is wel zo dat de NMBS beroep aantekent tegen gelijkaardige vonnissen, want men heeft al andere situaties gekend waarbij de forfaitaire verhoging niet als onrechtmatig wordt gezien.

De uitspraak van de politierechter van Verviers heeft in dat verband ook geen bijzondere precedentwaarde.

Wat is de repliek van de NMBS?

Zij oordeelt dat de wet op de handelspraktijken niet van toepassing is op reizigers die geen geldig vervoerbewijs hebben, aangezien zij geen contract met de NMBS hebben gesloten. Om een beroep te

kunnen doen op de wet op de handelspraktijken, moet er minstens een relatie tussen de cliënt en de leverancier worden vastgesteld. Dat is net de kern van de zaak. Wanneer men zich zonder een ticket op de trein begeeft, rijst de vraag of men wel in een handelsrelatie is. Vermits de NMBS meent dat een vervoerbewijs geldt als contract, ontbreekt de contractuele relatie als men geen vervoerbewijs heeft. Daarom vindt de NMBS dat de algemene voorwaarden voor de reiziger de wet op de handelspraktijken niet schenden, vooral omdat het forfaitaire bedrag boven op de prijs van het vervoerbewijs ook reële administratieve kosten vertegenwoordigt. We onderschatten veel te vaak welke grote administratiekosten gepaard gaan met een onregelmatigheid, aangezien daaraan veel mensen werk hebben.

Het is niet mijn rol om mij uit te spreken over de gegrondheid van de uitspraak van de politierechter. Ik insister er wel op dat we die uitspraak niet als een precedent moeten zien, omdat er vele vonnissen zijn waarbij men de forfaitaire kosten wel integraal toekent.

Il est clair que cette décision de justice est considérée avec la plus grande attention par la direction de la SNCB; son service juridique examine les arguments supplémentaires à opposer, le cas échéant, aux voyageurs qui utilisent les services de transport de la SNCB.

Lorsqu'un voyageur prend le train manifestement sans vouloir payer le prix du transport, on ne peut, d'après la SNCB, en aucun cas, parler de conclusion d'un contrat, mais uniquement de commission d'une infraction à la réglementation sur la police des chemins de fer et, par conséquent, la loi sur les pratiques du commerce n'est pas d'application.

En outre, les conditions générales de vente de la SNCB prévoient des compensations en cas de retard de train, de rupture de correspondance et de manque du dernier train.

Moet men nu het systeem herzien? Ik denk het niet. Maar naar analogie, en daarmee komen wij bij het tweede onderwerp, met andere openbaarvervoermaatschappijen is het aangewezen aan de NMBS-Groep de bevoegdheid te verlenen tot het toepassen van een systeem van administratieve boetes.

Een voorstel om de wet op de politie der spoorwegen te vernieuwen is in opmaak. In dit voorstel is de mogelijkheid voorzien om administratieve sancties toe te passen voor een aantal welomschreven overtredingen, waaronder het reizen zonder geldig vervoerbewijs.

Ik heb samen met mijn collega van Binnenlandse Zaken de wil om dit dossier snel tot een goed einde te brengen.

Le groupe SNCB a été consulté sur le projet. Les trois entreprises concernées ont pu donner leur avis sur les dispositions du projet prévoyant les amendes administratives pour la SNCB.

Ce texte fait encore l'objet de discussions entre mon département, celui de M. Schouppe ainsi que celui de Mme Turtelboom. Contrairement à ce qu'ont prévu certaines autres sociétés de transport en commun, comme De Lijn, il n'est pas opté, dans le modèle, pour un système de dépenalisation totale des infractions.

Trois catégories d'infractions sont prévues en fonction de leur gravité. Premièrement, les infractions qui sont dépenalisées, c'est-à-dire certaines infractions qui font l'objet d'un procès-verbal et seront susceptibles uniquement d'une amende administrative. Deuxièmement, les infractions pénales. Les faits les plus graves resteront uniquement répressibles pénalement vu leur gravité. La procédure en la matière reste identique à celle appliquée actuellement. Troisièmement, les infractions mixtes, qui est une catégorie hybride. L'original du procès-verbal sera adressé au parquet pour poursuites pénales éventuelles; si un mois après l'envoi le parquet n'a pas communiqué à l'organe sanctionnateur son intention de poursuivre les faits pénalement, l'infraction pourra être sanctionnée par celui-ci d'une amende administrative.

Afin de limiter les recours en appel, les fourchettes des amendes seront les plus réduites possibles et tiendront compte de la gravité des faits et de leur récurrence.

En ce qui concerne la question de Mme De Bue, j'insiste sur le fait que la SNCB Holding, Infrabel et la SNCB font toujours partie du même groupe ferroviaire. J'ajoute que le principe de l'interdiction d'accès aux installations ferroviaires est déjà repris aujourd'hui dans la loi sur la police des chemins de fer comme sanction pénale.

Le principe de la libre circulation des personnes s'exerce sous réserve des limitations justifiées par des raisons d'ordre public, de sécurité publique et de santé publique. Pour autant que l'interdiction aux installations ferroviaires que sont les gares, et donc au service de transport par rail, se justifie par les motifs énoncés ci-dessus, le principe de la libre circulation des personnes ne sera pas violé.

Ik wil nog eens insisteren op een van de opmerkingen die ik van een van de collega's heb gehoord. De strijd tegen het zwartrijden is meteen ook een strijd tegen heel veel andere incivieke gedragingen. Men kan niet snel het belang overschatten van een systeem waarbij men dergelijke onregelmatigheden op een afdoende manier kan sanctioneren. Het resultaat op het gebied van de beperking van vandalisme of andere gedragingen die reizigers storen, kan niet voldoende worden benadrukt.

19.07 Patrick De Groot (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dank u voor uw duidelijk antwoord. Wij pleiten ook voor een kordate aanpak van zwartrijders.

Uw antwoord in die zin is zeer boeiend, met name dat het Grondwettelijk Hof oordeelt op basis van de wet van de handelspraktijken dat die kunnen worden toegepast en dat u dat keurig weerlegt met de opmerking dat de handelspraktijken niet van toepassing zijn, omdat niet-betalers geen ticket hebben en dus ook geen handelsrelatie hebben afgesloten. Wij kijken uit naar het wetsvoorstel dat in de maak is en dat de controleurs van de spoorwegen de bevoegdheid geeft een pv tegen zwartrijders op te stellen.

19.08 David Lavaux (cdH): Monsieur le ministre, votre réponse était intéressante. Vous n'avez cependant pas évoqué la réciprocité dont on accuse la SNCB de ne pas faire preuve. C'est quelque chose qui me semble en tous cas plus positif, de remercier les bons passagers qui subissent des désagréments. C'est aussi l'aspect "carotte", par rapport à l'aspect "bâton" que vous avez plus souligné dans votre réponse.

Vous mettez vraiment de la volonté à lutter contre les incivilités, les resquilleurs, etc., c'est très bien. Mais ce procédé d'amendes administratives, dans le cadre d'une société commerciale qu'est la SNCB finalement, me semble quand même poser des problèmes. Donner un pouvoir de police administrative à des personnes qui agissent dans le cadre commercial d'une prestation de service me semble quand même un peu limite. Et le jour où les transports de passagers seront complètement libéralisés, où on aura 36 sociétés de transport, va-t-on les investir toutes de ce pouvoir de police administrative sur leurs propres voitures et dans leurs propres trains? Je m'interroge là-dessus.

19.09 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Ik hoop dat de woorden op het eind van uw antwoord zich zullen vertalen in een goede en sluitende wetgeving. Wij wachten met interesse het wetsontwerp met betrekking tot de administratieve boetes af, wat inderdaad iets anders is dan wat in Verviers is gebeurd.

19.10 Bruno Van Grootenbrulle (PS): Monsieur le vice-premier ministre, je voudrais simplement vous remercier pour votre réponse. Ce sujet est, en effet, très important. Comme les autres collègues, j'attends naturellement ce projet de loi. Je me permettrai de préciser combien il est difficile d'exercer ce métier d'accompagnateur de train. Chaque jour, ils doivent faire preuve de beaucoup de tact et de diplomatie. Il importera qu'ils aient des possibilités pour prendre des dispositions envers les gens qui ne se conduisent pas correctement.

19.11 Valérie De Bue (MR): Monsieur le vice-premier ministre, je vous remercie pour votre réponse et la clarté que vous avez apportée au cours du débat. J'avais un doute quant à l'applicabilité du système des amendes administratives, vers lequel nous nous orientons. C'est évidemment avec la plus grande attention que nous examinerons ce projet de loi.

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

20 Questions jointes de

- **M. Ronny Balcaen** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les retards récurrents sur la ligne 94 Bruxelles-Tournai-Mouscron" (n° 16193)
- **M. Christian Brotcorne** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les retards sur la dorsale wallonne" (n° 16251)
- **M. Christian Brotcorne** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises

publiques et des Réformes institutionnelles sur "les passages à niveau entre les gares de Leuze-en-Hainaut et Tournai" (n° 16252)

- M. Christian Brotcorne au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'usage de la LGV en lieu et place de la ligne 94" (n° 16253)

- M. Ronny Balcaen au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la valorisation de la ligne à grande vitesse entre Bruxelles et Tournai" (n° 16499)

20 Samengevoegde vragen van

- de heer Ronny Balcaen aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de weerkerende vertragingen op lijn 94 Brussel-Doornik-Moeskroen" (nr. 16193)

- de heer Christian Brotcorne aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de vertragingen op de Waalse as" (nr. 16251)

- de heer Christian Brotcorne aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de treinoverwegen tussen de stations van Leuze-en-Hainaut en Doornik" (nr. 16252)

- de heer Christian Brotcorne aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het gebruik van de HSL in plaats van lijn 94" (nr. 16253)

- de heer Ronny Balcaen aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de valorisatie van de hogesnelheidslijn tussen Brussel en Doornik" (nr. 16499)

20.01 **Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, les trains de la ligne 94, qui relie Bruxelles à Mouscron en passant par Tournai, accusent régulièrement un retard. C'est une situation connue de longue date, mais qui devient de plus en plus fréquente et habituelle, bien que je concède que certains trains arrivent encore à l'heure.

La situation nouvelle est que quand ce retard devient trop important, le train est purement et simplement limité à la gare de Tournai, n'effectuant même plus la liaison jusqu'à Mouscron, via Herseaux. Les voyageurs à destination de ces gares se retrouvent donc coincés en gare de Tournai, à plusieurs dizaines de kilomètres de leur destination. Même si des navettes de remplacement sont parfois affrétées, elles sont bien plus lentes et ne permettent pas aux usagers d'arriver à temps pour leurs correspondances en gare de Mouscron.

Un groupe d'élus du Parlement wallon issus de la région vous a récemment interpellé sur le sujet. J'ai souhaité m'associer à cette démarche en vous posant les deux questions suivantes.

Quelles sont les raisons invoquées par la SNCB qui expliquent les retards quasi-systématiques sur la ligne 94 à certaines heures de la journée?

Quelles dispositions seront-elles prises afin de remédier à cette situation, ce afin d'offrir aux voyageurs un service de qualité maximale, fiable et crédible, capable de les encourager à passer de la voiture au train?

Ma seconde question concerne un dossier évoqué depuis plusieurs années, repris dans la déclaration de politique régionale wallonne, le gouvernement wallon souhaitant aller plus loin dans l'étude de faisabilité du dossier de valorisation de la ligne à grande vitesse (LGV) entre Bruxelles et Tournai.

À l'instar de la liaison entre Liège et Bruxelles, où, depuis trois ans, les trains normaux circulent sur la LGV, on peut se demander s'il serait possible d'appliquer ce procédé ailleurs, notamment afin de mettre Tournai et Mouscron à un timing plus intéressant de Bruxelles, correspondant à 38 minutes pour Tournai et 52 minutes pour Mouscron. Il suffirait donc d'ouvrir la ligne TGV Bruxelles-Lille aux trains de la ligne 94 actuelle.

Comme je le disais, cette question a déjà été évoquée à plusieurs reprises. Il semble que la SNCB ait réalisé une étude sur le sujet. Cette étude semblait assez nuancée, évoquant des obstacles mais mettant aussi en avant l'intérêt de cette formule. Néanmoins, cette étude a débouché sur des conclusions négatives.

Dès lors, monsieur le vice-premier ministre, je souhaitais vous poser quelques questions.

Est-il aujourd'hui envisageable, moyennant des investissements en infrastructure et en matériel, d'ouvrir la ligne à grande vitesse Bruxelles-Lille aux trains IC à destination de Tournai et Mouscron, comme cela a été fait sur la ligne Liège-Bruxelles? Pouvez-vous nous en dire plus sur les éléments contenus dans l'étude réalisée par la SNCB?

Plus fondamentalement, cette étude est-elle accessible et peut-on en prendre connaissance?

Des investissements en matériel roulant et en aménagement du réseau sont-ils prévus dans cette optique?

20.02 Christian Brotcorne (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, je m'associe à mon collègue, M. Balcaen pour les propos qu'il vient de tenir en ce qui concerne la ligne 94 puisque je suis un usager habituel de cette ligne.

Aujourd'hui encore, le train accusait 10 à 12 minutes de retard. Et quand on a doit assister à des réunions au Parlement, il est parfois compliqué d'arriver à l'heure.

Ma question porte davantage sur les retards qui s'accumulent sur la dorsale wallonne, l'autre ligne qui intéresse la Wallonie picarde, donc le Hainaut occidental. Cette ligne relie Liège à Lille. Il s'agit d'une ligne relativement longue (180 km), ce qui est peu l'échelle de la France, mais qui est énorme à l'échelle de la Belgique. Je répète que des retards conséquents sont assez régulièrement enregistrés sur cette ligne (192 minutes de retard à l'arrivée à Liège et 210 minutes au départ de Lille ce jeudi 15 octobre). Pourtant je ne crois pas qu'il y avait grève ce jour-là sur le réseau de la SNCF.

Monsieur le ministre, je pense que vous connaissez aussi bien que moi les retards enregistrés sur cette ligne. Rien ne sert de pleurer, il faut essayer de trouver des solutions, même si on ne fera pas de miracles.

Quelles mesures structurelles la SNCB compte-t-elle mettre en place pour limiter au maximum les retards sur cette ligne importante pour la Wallonie?

Ne pourrait-on pas imaginer de créer une navette entre Tournai et Lille? C'est une question qui a déjà souvent été posée. Et je sais que des solutions sont en préparation. Vous savez qu'avec Lille et Courtrai, nous faisons partie de l'Eurométropole et que, par conséquent, nous avons des synergies et une volonté de travailler en commun. Par conséquent, des liaisons entre Tournai et Lille s'imposent comme s'imposent des liaisons plus directes entre Tournai et Courtrai. Qu'en est-il du supplément de prix parce que l'on passe une frontière quand on se rend de Tournai à Lille? Envisage-t-on, le cas échéant, des trains supplémentaires à partir de 2010? Si oui, à quelle fréquence?

J'en arrive ainsi à ma deuxième question qui concerne aussi l'utilisation de la ligne à grande vitesse qui passe également dans ma région et qui est parfois présentée comme une alternative à ces retards ou à l'insuffisance du nombre de trains sur la ligne 94. L'idée apparaît effectivement séduisante. Elle permettrait de réduire la durée de trajet entre des villes importantes comme Mouscron ou Tournai et Bruxelles.

En même temps, on sait qu'utiliser la ligne à grande vitesse, c'est peut-être encombrer cette ligne où doivent circuler par priorité les Thalys ou les TGV qui établissent la liaison avec d'autres capitales européennes, comme Paris et Londres.

On sait que la SNCB, en tout cas son directeur général, a plus ou moins balayé d'un revers de la main cette solution, peut-être un peu rapidement. Il serait d'ailleurs intéressant de savoir pourquoi il en est arrivé à cette conclusion et en quoi cette utilisation de la ligne à grande vitesse n'est pas envisageable. Toutefois, si cela s'expliquait par des raisons d'ordre technique, pourrait-on envisager pour les usagers de la ligne 94 d'avoir de nouvelles motrices sur cette ligne pouvant rouler à 200 km/h ou davantage. En effet, pour l'instant les motrices en fonctionnement ne font que du 160 km/h? Cela fait-il partie de vos projets?

J'en arrive enfin à ma troisième question relative à une situation assez fréquente à laquelle j'ai déjà été confronté – c'est rare puisque habitant Leuze-en-Hainaut, je m'arrête à Leuze – et qui m'a été rapportée par un usager. Ainsi, récemment, un usager de la ligne 94 embarquant à Leuze-en-Hainaut et se rendant à Tournai apprend que 17 km séparent les deux communes. En train, cela doit correspondre à une dizaine, voire au grand maximum une douzaine de minutes. Or, il a fallu entre une et deux heures au train pour effectuer ce parcours parce que tous les passages à niveau présentaient une nouvelle fois des anomalies, des problèmes techniques. On sait que dans ce cas, les procédures de sécurité imposent au conducteur de

train de rouler pratiquement à du 10 km/h, de s'arrêter à chaque passage à niveau et de repartir. Or, il faut savoir qu'il existe encore un certain nombre de passages à niveau sur cette ligne même si la distance qui sépare les deux communes n'est pas importante.

Monsieur le ministre, si l'anomalie est découverte entre le moment où le train a quitté la gare de Leuze pour rejoindre Tournai, je comprends tout à fait que l'on ne puisse avertir les voyageurs. Mais si le problème est déjà connu pourquoi ne pas prévenir avant l'arrivée en gare de Leuze les usagers en leur disant qu'un problème se pose sur la ligne reliant Leuze à Tournai. Cela leur permettrait de trouver la formule qui les agréée pour réduire le temps de parcours pour rejoindre leur domicile. Cela serait plus simple. Pourquoi une telle information n'est-elle pas diffusée par la SNCB?

20.03 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, chers collègues, vous avez raison! En ce qui concerne la ponctualité du trafic ferroviaire et la communication aux voyageurs, il reste des choses à améliorer, non seulement sur la ligne 94 et la dorsale wallonne mais aussi sur tout le réseau. J'ai d'ailleurs déjà transmis ce message à plusieurs reprises aux responsables de la SNCB.

Les principales causes de retard sur la ligne 94 et sur la dorsale wallonne sont des avaries du matériel roulant, des avaries à la signalisation, des incidents sur les réseaux étrangers, quelques vols de câbles et des incidents à charge de tiers, notamment des heurts de véhicules ou de personnes.

Monsieur Brotcorne, vous avez raison: si on pouvait prévenir les usagers en gare de Leuze-en-Hainaut des retards, cela permettrait de s'organiser. Lorsqu'un incident comme un dérangement à un passage à niveau perturbe le trafic ferroviaire, les conséquences éventuelles sont anticipées au mieux et communiquées aux voyageurs afin de limiter au maximum les inconvénients pour autant que les perturbations ou l'incident soient connus.

Les services concernés d'Infrabel examinent les procédures à suivre en vue d'encore améliorer la qualité de cette information. On ne va pas prétendre que rien n'est fait mais on ne va pas prétendre non plus que la situation actuelle est satisfaisante.

La gare de Leuze-en-Hainaut sera prochainement équipée de deux écrans mentionnant les premiers trains au départ ainsi que les retards éventuels.

J'en viens aux dispositions pour limiter au maximum les retards sur la dorsale wallonne. Afin d'améliorer la ponctualité, la SNCB et Infrabel disposent chacun d'un vaste plan d'action. Les actions concernent une meilleure régulation du trafic ferroviaire, des mesures pour améliorer la fiabilité de l'infrastructure, entre autres le renouvellement et l'entretien des caténaires, la diminution du nombre et de l'impact des dérangements aux passages à niveau, des interventions plus rapides lors d'avaries à l'infrastructure, la diminution de la fréquence des incidents causés par des tiers, la réduction du nombre de pannes et de dérangements du matériel et l'amélioration continue de la communication en cas de trafic perturbé.

La question de la ponctualité est suivie très attentivement par le groupe SNCB. Des comités de suivi tant au niveau central que régional réunissant tous les services concernés des trois sociétés du groupe SNCB cherchent à solutionner les problèmes qui se posent.

J'espère comme vous que ces vastes plans d'action rapporteront rapidement des résultats, attendus avec impatience par tout le monde. J'ajouterai que je ne me limite pas à espérer. Je vois avec une certaine régularité les trois CEO du Groupe SNCB et vous pouvez réellement compter sur moi pour que je m'impatiente quant à la façon dont ces problèmes sont traités, notamment au sujet de ce qui peut être réparé plus rapidement, c'est-à-dire la communication, mais aussi au niveau structurel. Mais sur ce point, il faut reconnaître que de temps en temps, il faut du temps pour remédier à certains problèmes.

Je reviens à la suggestion de M. Brotcorne de créer une navette entre Tournai et Lille et à la taxe transfrontalière.

Pour répondre au premier point, je crois qu'il n'est pas opportun aujourd'hui de créer une telle navette. La mise en marche de cette navette équivaldrait à la limitation de la dorsale wallonne à Tournai, ce qui ne serait probablement pas intéressant. De plus la création de cette navette entraînerait de nombreux coûts supplémentaires tant en matériel roulant qu'en personnel de conduite et d'accompagnement, ce dont la SNCB ne dispose pas actuellement ou pour lesquels il y a peut-être d'autres priorités.

Je voudrais également insister sur le fait qu'aucune taxe transfrontalière n'est appliquée lors du calcul des prix. Bonne nouvelle: à compter de décembre 2009, la SNCB appliquera des tarifs réduits pour le trafic transfrontalier sur de courtes distances. Ainsi les billets connaîtront une baisse de prix d'environ 20 % pour les distances jusqu'à 30 kilomètres de la frontière. Cette mesure vise assurément à renforcer l'attractivité de ces déplacements.

En ce qui concerne la desserte ferroviaire entre Tournai et Lille en 2010, elle restera identique à celle en cours.

La capacité de la ligne à grande vitesse entre Bruxelles et Paris ne permet pas de circuler avec du matériel roulant du service intérieur, même si ce matériel peut circuler à une vitesse de 200 km/h.

La SNCB n'envisage pas de mettre du matériel roulant circulant à 200 km/h sur la ligne 94 dans la mesure où la vitesse autorisée de 140 km/h sur cette ligne ne permet pas de rouler plus vite.

Monsieur le président, j'ai essayé de répondre à la plupart des questions.

20.04 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le vice-premier ministre, je vous remercie de vos réponses. Néanmoins, je me dis que le slogan actuel de la SNCB: "Les files, ça traîne, et les trains, ça file" est de moins en moins vrai pour de nombreux usagers. J'ai bien entendu vos réponses à nos multiples questions, mais je n'ai pas entendu les dispositions spécifiques qui seraient prises pour la ligne Mouscron-Bruxelles, à moins qu'il ne s'agisse de celles déjà prises pour la dorsale wallonne. À tout le moins, la SNCB devrait s'engager à assurer le *minimum minimorum* et veiller à ce que les gens prenant le train à Bruxelles pour se rendre à Mouscron puissent y parvenir sans être bloqués à Tournai. C'est le moins que l'on puisse offrir aux usagers.

Au travers de l'impatience que vous exprimez régulièrement auprès de la SNCB, j'espère que vous pourrez faire avancer cette question.

Quant à votre réponse au sujet de la valorisation de la ligne à grande vitesse, je suis un peu déçu par sa brièveté. Certains éléments de fond me donnent à penser qu'il est possible d'aller plus loin dans ce dossier. Les obstacles techniques nécessitent des investissements, comme toute politique ferroviaire. J'y reviendrai ultérieurement. Je regrette de ne pas avoir reçu de réponse au sujet de l'étude que la SNCB a rédigée à cette occasion.

Pour terminer, j'espère que la remise en route d'une cellule rail dans l'administration wallonne permettra de travailler à la définition de nouveaux projets.

20.05 Christian Brotcorne (cdH): Monsieur le vice-premier ministre, je vous remercie de vos réponses. Au début, j'avais l'impression d'entendre de nouvelles incantations, mais vous m'avez quelque peu rassuré en expliquant que vous vouliez vous montrer plus volontariste.

Comme usager habituel, j'ai l'impression que la communication de la SNCB est aisée et parfois surabondante quand aucune difficulté ne se présente mais que, dès qu'il se pose des problèmes inhabituels, l'information fait totalement défaut. C'est sans doute parce que ceux qui en sont chargés ne se mettent pas dans la peau de l'utilisateur qui se demande, par exemple, pourquoi son train est arrêté en rase campagne ou pourquoi il y a du retard sur la ligne.

Il est vrai que des accidents sont toujours possibles et on ne peut pas toujours tout maîtriser. Cependant, un effort important reste à fournir en termes de communication. La manière dont vous me répondez me rassure, mais au-delà des incantations, allons plus loin!

Eu égard à la problématique qui nous est chère en Wallonie picarde, j'entends votre propos par rapport à une navette entre Tournai et Lille. Je peux comprendre l'argument selon lequel il n'est pas souhaitable que la dorsale wallonne s'arrête à Tournai et à Mouscron. Par contre, faciliter la liaison entre Tournai et Lille sans nécessairement augmenter l'offre, mais en diminuant le prix est déjà une première bonne formule. Effectivement, la différence de prix selon que l'on circule sur le versant français ou sur le versant belge n'a plus de raison d'être dans une région qui veut définir un projet commun. Donc, je me réjouis de cette initiative.

Pour ce qui est de l'utilisation de la ligne à grande vitesse, celle-ci n'a pas pour vocation de servir à une forme de délestage régional. Cela ne doit pas alors empêcher la réflexion sur la meilleure utilisation et un meilleur équipement de la ligne 94. D'après moi, la Wallonie a le droit d'être dotée de bonnes liaisons ferroviaires. Le Hainaut en particulier, qui est déjà une région difficile, compliquée, parfois sinistrée, a besoin de cette offre de transport public forte et efficace.

Je me réjouis que l'offre ait déjà été doublée sur la ligne 94. Auparavant, un train circulait toutes les heures. À présent, il circule toutes les demi-heures, même si les modalités sont différentes. Mais nous devons aussi trouver des formules qui nous permettent une plus grande rapidité, d'avoir des trains de nouvelle génération et non les plus vétustes en circulation sur notre réseau.

Je resterai attentif en la matière, monsieur le vice-premier ministre. Je sais aussi que nous pourrions compter sur votre appui. Votre rôle, comme le nôtre, est de continuer d'être un aiguillon à l'égard de la SNCB!

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

21 Questions jointes de

- M. Christian Brotcorne au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'avenir de la gare d'Herseaux" (n° 16249)
- M. Ronny Balcaen au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'avenir des petites gares rurales, notamment en Wallonie picarde" (n° 16282)
- M. Christian Brotcorne au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la possible réouverture de la gare d'Estaimpuis" (n° 16250)
- M. Christian Brotcorne au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'avenir des petites gares en Wallonie picarde" (n° 16254)

21 Samengevoegde vragen van

- de heer Christian Brotcorne aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toekomst van het station van Herseaux" (nr. 16249)
- de heer Ronny Balcaen aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toekomst van de kleine landelijke stations, meer bepaald in Picardisch Wallonië" (nr. 16282)
- de heer Christian Brotcorne aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de mogelijke heropening van het station van Estaimpuis" (nr. 16250)
- de heer Christian Brotcorne aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toekomst van de kleine stations in Picardisch Wallonië" (nr. 16254)

21.01 Christian Brotcorne (cdH): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, nous restons en Wallonie picarde. Ma question concerne la gare d'Herseaux, arrêt régulier sur la ligne 94 entre Tournai et Mouscron. Des rumeurs persistantes circulent quant à la possible fermeture de cette gare. Plusieurs parlementaires régionaux vous ont déjà interpellé par courrier en ce sens. Cette gare est utilisée par plus d'un millier de personnes, ce qui n'est pas anodin!

Monsieur le ministre, quels sont les véritables projets de la SNCB pour cette gare d'Herseaux? Quel sera son avenir? Sera-t-elle maintenue? Dans l'affirmative, il faudrait un bâtiment digne d'accueillir les voyageurs.

Si vous deviez confirmer sa fermeture, ce que je n'espère pas, quel sera le sort des usagers? Seront-ils dirigés vers les gares de Tournai ou de Mouscron? Devront-ils s'y rendre en voiture ou en bus; la question de l'offre se pose alors mais cela ne relève pas des compétences fédérales? A-t-on intégré cet élément dans la politique de parking de la SNCB?

Ma deuxième question concerne la gare d'Estaimpuis qui, même si elle existe encore, n'est plus desservie.

J'ai déjà eu l'occasion de vous en parler; il y a le projet de l'Eurométropole et on parle d'une liaison directe entre Tournai et Courtrai. Vous venez de confirmer une facilité, à tout le moins tarifaire, pour la liaison entre Tournai et Lille.

Sur cette ligne qui a un avenir relativement intéressant, la commune d'Estaimpuis nourrit le rêve de voir sa gare renaître de ses cendres. Ce projet, pour lequel vous avez également été interpellé par les autorités régionales, n'est pas idiot car il permettrait à toute une région, essentiellement rurale, de faire le choix de la mobilité douce pour se rendre vers Tournai ou vers Lille. Ce serait le cas pour bon nombre d'étudiants et d'écoliers.

La réouverture de la gare d'Estaimpuis est-elle envisageable?

La SNCB prépare-t-elle une étude à ce propos? Pourriez-vous répondre à cette attente de la population?

Ma troisième question concerne les petites gares menacées de fermeture en Wallonie picarde. L'ouverture des guichets a été rendue dépendante de la vente de tickets, mais les responsables de la SNCB affirment que ce plan est aujourd'hui gelé.

Qu'en est-il réellement du maintien ou de la suppression de guichets? Le plan de 2004 est-il gelé ou dégelé? Combien de gares sont-elles concernées?

Plus précisément, quel sera le sort du personnel des gares de Leuze, Antoing et Blaton si elles ne sont plus que de simples points d'arrêt?

21.02 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je ferai bref puisque mes propos rejoindront en grosse partie ceux de mon collègue Brotcorne.

Des rumeurs de fermeture de la gare d'Herseaux circulent. Il y a un certain temps, on a évoqué des projets de réouverture de certains points d'arrêt, comme celui de Ligne, pour soulager la gare d'Ath, notamment ses parkings pour les navetteurs. On a aussi évoqué des souhaits de voir réouvrir la gare d'Estaimpuis, ainsi que toute une série de projets de réouverture ou d'inquiétudes sur une fermeture concernant des petites gares.

En tout cas, le débat public est ouvert dans notre région, mais très certainement ailleurs aussi; il me semble tout à fait intéressant parce qu'il aborde des questions essentielles d'accès à une mobilité plus douce.

Monsieur le ministre, qu'en est-il des intentions de la SNCB en ce qui concerne la gare d'Herseaux: fermeture ou non?

Plus généralement, quels sont les critères qui décident de l'avenir d'une gare ou d'un point d'arrêt? Il m'a été rapporté que la SNCB travaille sur base d'un logiciel assez fin. Sans doute, des critères techniques sont-ils utilisés qui ne tiennent pas compte de l'importance du développement d'un territoire.

L'ouverture de certaines gares ou points d'arrêt est-elle envisageable? Qu'en est-il en particulier du point d'arrêt à Ligne et de la réouverture de la gare d'Estaimpuis?

21.03 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, en ce qui concerne la gare d'Herseaux, la fermeture des guichets de cette gare n'est pas à l'ordre du jour. Par ailleurs, à partir de décembre 2009, et ce du lundi au vendredi, la gare sera desservie de deux trains par heure et par sens, tout au long de la journée, avec des renforts en heures de pointe. Le week-end, l'offre sera d'un train par heure et par sens.

Sur les critères et le mode de décision de fermeture d'une petite gare, je vous dirai qu'il relève de la compétence de la SNCB de déterminer son réseau de points de vente, pour autant que chaque voyageur soit dans la possibilité d'acheter facilement un billet.

La SNCB étudie actuellement la possibilité de moderniser davantage et d'adapter ses canaux de distribution à la demande de la clientèle, ceci dans un souci d'utiliser les moyens financiers de façon efficiente, sans que la qualité du réseau des points de vente soit diminuée. La SNCB peut en effet envisager de supprimer certains arrêts compte tenu de la faible fréquentation, des coûts d'exploitation trop élevés ou suite à une amélioration ou à un aménagement de l'infrastructure.

Elle sollicite l'accord du ministre des Entreprises publiques via la direction générale Transport terrestre après consultation du ministre de la Mobilité sur la base d'un dossier justificatif. Ce dossier doit également être soumis au Conseil des ministres et doit aussi faire état des répercussions sur la mobilité.

En ce qui concerne les gares de Leuze, d'Antoing et de Blaton, il n'est pas envisagé de réduire le personnel présent en gare de Leuze ni de transformer les gares d'Antoing et de Blaton en simples points d'arrêt.

La réouverture de certaines gares ou certains points d'arrêt est envisageable si la SNCB estime qu'il y a un potentiel et un réel besoin.

En ce qui concerne la réouverture de la gare de Ligne, celle-ci n'est pas planifiée par la SNCB. Fermée en 1984 en raison de sa faible fréquentation, cette ancienne gare se situe sur la ligne 94 à environ 5 kilomètres de la gare d'Ath, important nœud ferroviaire et intermodal, et à 6 kilomètres de la gare de Leuze. Ces deux gares sont desservies par des relations IC/IR de qualité. La SNCB ne dispose pas de véritable élément indiquant un accroissement significatif du potentiel de voyageurs justifiant la réouverture de la gare de Ligne.

La SNCB n'envisage pas d'ouvrir une gare à Estaimpuis. Des études de faisabilité ne sont pas prévues.

La gare d'Herseaux qui se trouve à proximité dispose d'une offre de qualité qui sera, dès décembre 2009, du lundi au vendredi comme je viens de l'expliquer, de deux trains par heure et par sens tout au long de la journée et, le week-end, d'un train par heure. Ces trains rapides, permettent, au départ d'Herseaux, d'accéder à Mouscron en 5 minutes et à Tournai en 10 minutes. La réouverture d'un point d'arrêt à petite distance de la gare de Herseaux aurait des conséquences négatives sur la durée du trajet.

Tenant compte de tout cela, je suis d'avis que la réouverture ne répond pas à une véritable demande.

Finalement, M. Brotcorne me demande à combien j'estime le coût d'une éventuelle opération de réouverture d'Estaimpuis au niveau de l'endroit où se situait l'ancien point d'arrêt de Néchin. Le coût pour réaménager les quais est estimé par Infrabel à environ 1 million d'euros.

21.04 Christian Brotcorne (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie de vos réponses très claires et très précises. Au moins, elles ne tournent pas autour du pot. Je constate que vous ne remettez pas en question l'existence de ces gares. Les habitants concernés seront satisfaits.

Pour le reste, j'entends vos explications. Le débat doit commencer. Je retiens aussi de votre réponse que, quelles que soient les solutions envisagées, soit parce qu'il y aurait des réouvertures soit parce que des aménagements seraient entrepris, le dernier mot resterait au politique. Vous avez parlé du ministre de la Mobilité, de l'obligation de présentation au Conseil des ministres. Cela me réjouit un peu, et je fais confiance au monde politique auquel nous appartenons pour laisser ces questions ouvertes en fonction de l'obligation de revoir la politique de mobilité.

21.05 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le vice-premier ministre, je vous remercie de vos réponses.

S'agissant de la gare d'Herseaux, vous avez expliqué que la fermeture des guichets n'était pas à l'ordre du jour. Selon mes informations, ils sont fermés tous les après-midi. Donc, nous pouvons nous réjouir de votre réponse, qui induirait une réouverture.

21.06 Steven Vanackere, ministre: J'ai indiqué que ce serait à partir du mois de décembre.

21.07 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): C'est déjà un point intéressant.

Concernant Ligne, le Comité consultatif des usagers a émis un avis. De nombreux éléments très positifs ont été développés. Des problèmes d'accessibilité se posent néanmoins à la gare d'Ath. Il ne s'agit pas de rouvrir la gare, mais de prévoir un point d'arrêt à Ligne, qui pourrait soulager l'arrivée de nombreuses voitures en provenance des villages composant l'entité d'Ath.

Pour terminer, je dirais qu'il faut poursuivre ce débat sur le maintien des petites gares rurales ou la

réouverture de certains points d'arrêt. Tout doucement, nous entrons dans une nouvelle époque qui nécessitera un transfert massif de la voiture vers le rail et les autres transports en commun. La SNCB a les moyens de rendre ce transfert aussi confortable que possible, d'autant plus que nous connaissons les réticences des automobilistes à changer de moyen de transport.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

22 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Paul Vanhie aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de spoorstaking van woensdag 4 november 2009 22 uur tot en met donderdag 5 november 2009 22 uur" (nr. 16292)

- de heer Ben Weyts aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de vergoeding van slachtoffers van de NMBS-staking" (nr. 16316)

- de heer Oliver Destrebecq aan de minister van Ondernemen en Vereenvoudigen over "de terugbetaling van het vervoerbewijs bij een staking" (nr. 16468)

- mevrouw Ine Somers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de evaluatie van de laatste spoorstaking" (nr. 16478)

22 **Questions jointes de**

- M. Paul Vanhie au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la grève à la SNCB du mercredi 4 novembre 2009 à partir de 22 heures jusqu'au jeudi 5 novembre 2009 à 22 heures" (n° 16292)

- M. Ben Weyts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'indemnisation des victimes de la grève à la SNCB" (n° 16316)

- M. Oliver Destrebecq au ministre de pour l'Entreprise et la Simplification sur "le remboursement du titre de transport en cas de grève" (n° 16468)

- Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'évaluation de la dernière grève à la SNCB" (n° 16478)

22.01 **Paul Vanhie** (LDD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, op donderdag 5 november waren er bijna geen treinen te bespeuren, door de staking. Net als bij de staking van 20 mei en 6 oktober 2008 zouden heel wat werknemers van de NMBS op hun werk aanwezig geweest zijn. In dat verband zou ik graag volgende vragen stellen.

Hoeveel werknemers hebben effectief gestaakt?

Hoeveel werknemers waren er gewoon wettig afwezig?

Hoeveel werknemers waren aanwezig?

Bij de aanwezige werknemers, wat was de verdeling per soort of functie?

22.02 **Ben Weyts** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag heeft betrekking op de slachtoffers en de vergoeding van de slachtoffers van de staking.

Het hoeft weinig betoog dat er veel onschuldige slachtoffers waren en ik denk niet alleen aan de pendelaars. In afgeleide orde zijn er ook gevallen van schade. Ik wil een concreet geval aanhalen om een algemene vraag te stellen.

Het gaat over een gezin van vier personen dat een tweedaagse reis had geboekt naar Londen met de Eurostar, toevallig op 4 en 5 november. Daags voor het vertrek namen zij contact op met het betalend 070-nummer, waar men hen meldt dat er op 5 november waarschijnlijk toch treinen zullen rijden van Londen naar Rijsel en dat van daar de passagiers met bussen zouden vervoerd worden naar Brussel. Voor bevestiging diende er echter teruggebeld te worden in de namiddag.

's Middags krijgen zij te horen dat er helemaal geen Eurostartreinen zullen rijden, ook niet tussen Londen en Rijsel. Hen werd zelfs aangeraden om naar het station te gaan om de tickets terugbetaald te krijgen. Het gezin kreeg dat geld terug, maar de klantendienst weigerde de hotelkosten voor vier personen — het

bescheiden bedrag van 140 Britse pond —, te vergoeden.

Is het een algemene beleidslijn van de NMBS om ingeval van staking klanten niet te vergoeden voor kosten die zij verschuldigd zijn aan derden, maar die wel rechtstreeks worden veroorzaakt door de staking? Wordt er misschien geval per geval beoordeeld? Welke criteria worden ter zake gehanteerd?

Biedt de NMBS in geval van staking haar klanten op de internationale lijnen alternatieven aan opdat zijn hun bestemming alsnog zouden kunnen bereiken met andere vervoersmiddelen? Voor binnenlands verkeer zijn er immers bussen en andere mogelijkheden van vervoer, maar doet men dat ook op de internationale lijnen?

22.03 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, volgens de gegevens die momenteel beschikbaar zijn, hebben 8 304 personeelsleden gestaakt. De NMBS-Holding laat mij opmerken dat de cijfers nog licht kunnen stijgen omdat de gegevens van niet-statutaire medewerkers nog niet helemaal zijn verwerkt. De definitieve, meer gedetailleerde cijfers, ook met betrekking tot uw andere vragen, zullen pas na de maandafsluiting op een betrouwbare wijze beschikbaar zijn. Er zijn onvoldoende gegevens bekend en beschikbaar om vandaag de totale kostprijs van de stakingsactie te berekenen. De 8 304 stakende personeelsleden mag u vergelijken met ongeveer 24 000 prestaties die men normaal gesproken op een dag nodig heeft om tot een normaal aanbod te komen.

Ik weet dat men dikwijls het aantal stakende personeelsleden vergelijkt met het totaal aantal personeelsleden, maar die vergelijking is in zeker opzicht gedoemd om foute conclusies op te leveren. U moet het eigenlijk vergelijken met de ongeveer 24 000 prestaties die nodig zijn om een normale dienst te verzekeren.

De heer Weyts vraagt wat men doet met de vergoeding in geval van staking. Wel, in de toepassingsmodaliteiten voor de compensatieregeling in het kader van artikel 33 van het beheerscontract met de NMBS, eerst en vooral voor binnenlands reizigersvervoer, wordt bepaald dat er geen compensatie wordt toegestaan in geval van een staking die ten minste acht dagen vooraf publiek werd aangekondigd door de erkende vakbondsorganisaties. Die regeling is trouwens ook vermeld in alle communicaties van de NMBS over de compensatieregels.

Vervolgschade, zoals hotelkosten, wordt nooit terugbetaald. Dat beginsel komt ook terug in het antwoord met betrekking tot het internationaal verkeer. Daarvoor bepaalt de internationale regelgeving dat — ik citeer — “de reiziger geen recht op schadevergoeding heeft, indien de niet-naleving van de tijdregeling te wijten is aan het gedrag van een derde, dat de vervoerder in weerwil van de zorg die is vereist volgens elk specifiek geval, niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon ondervangen”.

Uit commerciële overwegingen betaalt de NMBS wel de biljetten van 5 november terug die niet kunnen worden gebruikt. Zij worden integraal terugbetaald. De omwisseling naar een andere datum is ook mogelijk, tegen de nog beschikbare tarieven, wat soms meerkosten voor de klant kan betekenen. Die meerkosten voor een reis op een andere datum worden, net zoals alle andere kosten voor hotel, taxi, benzine of vliegtuig, niet terugbetaald.

Deze maatregelen, alsook de mogelijkheid om een biljet van 5 november te gebruiken op een andere dag, waren van toepassing op 5 november.

Ze zullen bij elke volgende staking uiteraard in overweging worden genomen.

Ik wil er nog eens op insisteren dat de handelwijze van de NMBS die ik u heb beschreven, geïnspireerd is door commerciële overwegingen en niet door een reglementair kader waaraan men zich zou moeten houden. Ik beschrijf u de commerciële attitude die wordt gehanteerd.

Wat de alternatieven betreft, in geval van staking biedt de NMBS geen alternatief vervoer aan in de vorm van bussen of taxi's, wat wel gebeurt wanneer een laatste trein op het laatst wordt geannuleerd. Dat gebeurt in geval van staking niet. Wel wordt er gestreefd naar een zekere soepelheid in het aanbod, waarbij voor bepaalde treinen de reiziger wordt toegestaan om de dag voor of na de staking te reizen met zijn biljet dat geldig is op de stakingsdag. In dat geval kan hem geen zitplaats worden gegarandeerd. Bij de staking van 5 november is deze mogelijkheid aangeboden aan de reizigers van Thalys, Eurostar en TGV Brussel-Frankrijk. Het is ook geen algemene regel. Bij elke sociale actie onderhandelt de NMBS met haar partners om tot een dergelijke overeenkomst te komen.

22.04 Paul Vanhie (LDD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik zou graag de cijfers krijgen zodra ze beschikbaar zijn.

22.05 Ben Weyts (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u zegt dat er geen compensatie is indien de staking acht dagen voor de stakingsdag is aangekondigd. In dit geval bevestigt men nog daags voor de stakingsdag dat de internationale treinen wel zullen rijden.

Ten tweede, u zegt dat de terugbetaling van het ticket door commerciële redenen is ingegeven. Wanneer men weigert om kosten te vergoeden die niet door de NMBS zijn veroorzaakt, maar wel rechtstreeks uit de staking voortvloeien, zoals hotelkosten, stelt men zich tot bloot aan juridische procedures ter zake. In dit geval gaat het om een klein bedrag van 150 pond.

Ik wil niet over een concrete casus argumenteren, maar men blijft zitten met een gevoel van onrechtvaardigheid. Mensen worden uiteindelijk de dupe, niet alleen van de staking, maar ook van de keuze van het management om ter zake, zelfs vanwege commerciële motieven, niet over te gaan tot een vergoeding. Dat is geen keuze van de stakers of van de mensen op het terrein, maar van het management. Ik betreur dat, want uiteindelijk creëert men dan een dubbel slachtoffer. Men ondergaat niet alleen het ongemak door de staking zelf, maar men heeft nog eens bijkomende kosten veroorzaakt door derden. Dat komt er nog eens bij.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

23 Question de M. Josy Arens au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'application de la nouvelle offre tarifaire pour les voyages en train vers Luxembourg aux abonnements" (n° 16339)

23 Vraag van de heer Josy Arens aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het toepassen op de abonnements van de nieuwe tariefregeling voor treinreizen naar Luxemburg" (nr. 16339)

23.01 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous interrogeais, il y a quelques semaines, sur la nouvelle offre de trains vers Luxembourg, ainsi que sur la révision de l'offre tarifaire. Dans votre réponse, vous me répondiez que la SNCB venait de développer un nouveau modèle pour le calcul des prix internationaux. Ainsi, la part belge du billet de train diminuera de 20 % si la gare belge se situe à une distance maximale de 30 km de la frontière.

Vous aviez ajouté que "le prix des cartes de trains étant le même que celui des cartes de trains du service intérieur, il n'y aura pas d'impact. Autrement dit, le prix de ces cartes changera le 1^{er} février 2010, conformément à ce qui est prévu dans le contrat de gestion".

Je souhaiterais à l'occasion de cette question que vous éclaircissiez un point. Qu'en est-il des abonnements? La diminution tarifaire visant les billets transfrontaliers sera-t-elle également applicable aux abonnements de trains ou n'est-elle valable que pour les billets?

Le prix des abonnements transfrontaliers va-t-il également changer le 1^{er} février 2010? Si oui, dans quelle mesure?

Les travailleurs frontaliers qui utilisent le train chaque jour pour se rendre à leur travail possèdent logiquement un abonnement. Il serait dommage que la diminution tarifaire applicable aux billets transfrontaliers ne puisse l'être également pour les abonnements. Cela voudrait donc dire que l'on favoriserait l'utilisateur ou le touriste d'un jour mais on n'encouragerait pas vraiment le développement du transport en commun pour les usagers au quotidien.

23.02 Minister Steven Vanackere: Monsieur Arens, je croyais avoir été clair dans ma précédente réponse. Cela dit, j'apprécie que vous insistiez pour en savoir un peu plus.

Donc, la réduction tarifaire s'applique bien sûr uniquement aux billets. Comme le prix des abonnements est déjà aligné sur le prix des abonnements en service intérieur du pays concerné, aucune diminution tarifaire

n'est prévue pour cette catégorie. La différence était surtout présente pour les billets et c'est là où l'amélioration peut-être réalisée.

En ce qui concerne votre question sur le prix des abonnements transfrontaliers quant à savoir si celui-ci va changer le 1^{er} février 2010, je puis vous répondre par l'affirmative. Effectivement, le 1^{er} février 2010, le prix de la partie relative au trajet intérieur augmentera dans la même mesure que le prix des abonnements intérieurs du pays concerné, ce qui se traduira par une hausse - assez légère selon moi - de 0,66 % pour la partie belge de l'abonnement.

Le prix de la partie de l'abonnement relative au trajet intérieur des CFL est également susceptible d'augmenter, augmentation qui relève de leurs compétences et n'a pas encore été communiquée à la SNCB.

23.03 Josy Arens (cdH): Je remercie le ministre pour sa réponse tout lui en disant que je pense qu'il faudrait davantage favoriser l'abonnement parce qu'ainsi que je le disais tout à l'heure, cela permet de développer davantage les transports en commun au profit des usagers de tous les jours. Vous me dites que cela correspond déjà mais je crois quand même que c'est par ce biais qu'on peut davantage encourager l'utilisation quotidienne et régulière du train.

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

24 Samengevoegde vragen van

- de heer Patrick De Grootte aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de veiligheidsmaatregelen van Infrabel met betrekking tot seinkasten" (nr. 16340)

- de heer Bruno Stevenheydens aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "onveilige situaties langsheen de spoorlijn met betrekking tot seinkasten en onbeveiligde stroomdraden" (nr. 16364)

24 Questions jointes de

- M. Patrick De Grootte au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les mesures de sécurité d'Infrabel concernant les cabines de signalisation" (n° 16340)

- M. Bruno Stevenheydens au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "des situations dangereuses le long de la ligne de chemin de fer en rapport avec les cabines de signalisation et les cables non sécurisés" (n° 16364)

24.01 Patrick De Grootte (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, een collega Vlaams parlements lid klaagt in de krant verregaande slordigheid aan bij de spoorwegen. Een van de hoofdtitels was "De veiligheid van de reizigers komt in het gedrang". Er is daarop een antwoord gekomen van Infrabel, maar dit heeft mij niet volledig bevredigd. Om die reden deze vraag om informatie.

Het bericht liet verstaan dat de beveiliging van de seinkasten te wensen overlaat. Een seinkast, waarin informatica steekt om het seinverkeer vlot te laten verlopen, kon volgens de bewuste persoon zonder moeite worden geopend.

Mijn vragen zijn de volgende. Ten eerste, wat is het gevaar voor de veiligheid van de reizigers. Ten tweede, wat is de kostprijs van zo'n seinkast? Ten derde, wat zijn de controleprocedures? Wordt de spoorwegapparatuur voldoende beschermd tegen inbraak door bijvoorbeeld het plaatsen van sloten? Worden zij op regelmatige basis gecontroleerd?

24.02 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in een artikel in de Gazet van Antwerpen van 9 november werd met verschillende foto's aangetoond dat seinkasten gewoon met de hand te openen zijn en dat stroomkabels onvakkundig werden gelegd. Infrabel bevestigde in datzelfde artikel een deel van de feiten. Een aantal andere zaken werd meer genuanceerd.

Kan de minister toelichting geven over de verschillende gesignaleerde slordigheden langsheen de spoorlijn Mechelen-Leuven in Boortmeerbeek? Werden naar aanleiding van het artikel maatregelen genomen? Hoe

en hoe vaak verloopt de controle van het spoorwegmateriaal? Wordt er voldoende aandacht geschonken aan het veiligheidsaspect? Wordt er in maatregelen voorzien om het openen van seinkasten met de hand onmogelijk te maken?

24.03 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, op de seinkast werd onmiddellijk, op 9 november, een voorlopig slot geplaatst. De onvakkundig geplaatste kabel was een kabel die buiten dienst was en die nog moest worden verwijderd.

De vraag die uiteraard de meest relevante is, is welke de risico's op het niveau van de veiligheid zijn. Bij beschadiging van een seinkast, zelfs bij volledige vernietiging ervan, is er geen gevaar voor de reizigers. Het kan wel vertragingen veroorzaken, precies als gevolg van een hoog veiligheidsniveau. Het is niet zo – die indruk werd volgens mij ten onrechte gecreëerd – dat iemand met kwaadwillige bedoelingen de veiligheid van sommige mensen in gevaar kan brengen. Het is wel waar dat men op die manier veel mensen veel tijd kan doen verliezen.

De kast in Boortmeerbeek, waarnaar wordt verwezen in het artikel, bevat nieuwe veiligheidsapparatuur.

Alle elementen van het spoornetwerk, zoals bruggen, sporen en seinen, worden op regelmatige tijdstippen gecontroleerd. De aard en de frequentie van de controle is afhankelijk van het element waarover het gaat en het gebruik ervan. Seinkasten in dienst dienen altijd op slot te zijn, dat was hier niet het geval tengevolge van het tijdelijk niet voorradig zijn van het juiste type van slot. Maar nog eens opnieuw: de inhoud van deze kast is ongevaarlijk, zowel voor de veiligheid van de eventuele vandaal, als voor de veiligheid van het treinverkeer. Wat dat betreft is het vergelijkbaar met de vaststelling dat er in de publieke ruimte bijzonder veel voorwerpen zijn die inderdaad kunnen worden geschonden of tot dewelke men bij wijze van spreken toegang heeft om ze op een onvakkundige manier te gebruiken. Elke roltrap die u betreedt wanneer u straks de trein of de metro neemt kan op een onvakkundige manier tot stilstand worden gebracht doordat men een hendel omdraait. Uiteraard is dat compleet onwenselijk gedrag maar dat mag niet geassocieerd worden met risico's om bij wijze van spreken spoor-of treinincidenten te veroorzaken die van aard zijn om het leven of de integriteit van mensen te bedreigen.

Ten slotte wil ik nog benadrukken dat het betreden van spoorwegdomeinen zonder toelating, en het illustreren van wat er eventueel gedaan kan worden door iemand inclusief, een strafrechtelijke overtreding is. Zowel de lokale politie, de federale spoorwegpolitie als de dienst Securail van de NMBS-Holding zijn ermee gelast op te treden bij het vaststellen van dergelijke feiten.

24.04 **Patrick De Groote** (N-VA): Het is een geruststelling dat de berichtgeving in de krant wat opgeklapt was, toch wat betreft de veiligheid van de reizigers die dus niet in gevaar komt. Het is goed dat er reeds maatregelen zijn genomen, en ik hoop uiteraard dat dergelijke zaken zich niet meer voordoen. Ik besef dat controle op dergelijke zaken moeilijk is en men niet dagelijks controles kan gaan uitvoeren, want dan is er nog meer personeel nodig. Ik denk dat het wel belangrijk is dat in geval van een panne van een dergelijke grote seinkast er snel herstel is, ook al is er geen gevaar voor de veiligheid, omdat de panne vertraging met zich meebrengt, zoals u reeds hebt aangehaald, die op haar beurt zorgt voor vervolgotraining. Het zijn dan uiteraard weer de reizigers die er de gevolgen van moeten dragen.

24.05 **Bruno Stevenhuydens** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord. Ik maak mij de bedenking of dit feit, die seinkasten die niet konden worden gesloten, al eerder aan Infrabel was gemeld voor het in de krant verscheen? Dat is de enige bedenking die ik mij maak. Heeft men dat gecontroleerd? Voor men met zo'n verhaal naar de pers stapt, is het feit, vermoed ik, toch gemeld? Kan dat nog worden nagekeken?

Ik dank u voor uw antwoord.

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

25 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Jef Van den Bergh** aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de problematiek rond de

grensoverschrijdende dienstverlening via de HSL" (nr. 16392)

- de heer Michel Doomst aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "een mogelijke Nederlandse schadeclaim" (nr. 16435)

- de heer Patrick De Grootte aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de Nederlandse schadeclaim met betrekking tot de HSL" (nr. 16443)

25 Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la problématique du service ferroviaire transfrontalier à grande vitesse" (n° 16392)

- M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "une éventuelle action en dommages-intérêts introduite par les Pays-Bas" (n° 16435)

- M. Patrick De Grootte au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la demande en dommages-intérêts introduite par les Pays-Bas concernant la LGV" (n° 16443)

25.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Het onderwerp van mijn vraag, namelijk de HSL tussen Brussel en Amsterdam, dus tussen België en Nederland, is iets dat hier natuurlijk al meermaals aan bod is gekomen. Sinds de beslissing werd genomen om deze HSL te gaan aanleggen en natuurlijk te gaan uitbaten is er al heel wat water door de Schelde gevloeid. Momenteel rijden er treinen tussen Antwerpen en Brecht op deze verbinding en tussen Rotterdam en Amsterdam. Op de nieuwe HSL-lijn blijkt dat nog niet zo'n groot succes te zijn als tussen Antwerpen en Brecht, maar dat terzijde.

Ondertussen wordt er onderhandeld om ook de hogesnelheidsdienst tussen Brussel en Amsterdam op de sporen te krijgen. Dat lijkt echter niet zo vlot te verlopen. Vorige week kregen wij een kopie van een brief van de reizigersorganisatie aan zowel Belgische als Nederlandse zijde, Rover en TreinTramBus, die aan u was gericht en aan uw Nederlandse collega, met betrekking tot dat dossier. Daarin stonden toch wel een aantal opmerkelijke elementen.

Het knelpunt om tot een samenwerkingsakkoord te komen met betrekking tot de uitbating van de hogesnelheidsverbinding betreft de verbinding met Den Haag, en het is niet de eerste keer dat dat hier aan bod komt. Oorspronkelijk was het de bedoeling dat er naast de hogesnelheidsverbinding tussen Amsterdam en Brussel ook een regelmatige verbinding zou komen tussen Breda en Antwerpen en eventueel Brussel. Later is dat aangepast en ging het over 16 treinen per dag, daarna is men gaan spreken over een verbinding tussen Brussel en Den Haag, op vraag van de Nederlanders vooral. In 2005 zou de toenmalige Belgische minister dat ook hebben toegezegd, om in de plaats van de 16 verbindingen tussen Breda en Antwerpen te gaan naar een verbinding tussen Den Haag en Brussel acht keer per dag, naast de hogesnelheidsverbinding tussen Brussel en Amsterdam.

Ondertussen heeft de NMBS daar berekeningen rond gemaakt en blijkt het haalbaar, maar moeten we er een aparte trein voor aankopen, wat het financiële plaatje moeilijk maakt. De NMBS is als vervoersmaatschappij zeker geen vragende partij om deze verbinding te gaan realiseren en is er momenteel een discussie aan de gang met de Nederlanders over wat nu de beste en meest optimale verbinding zou kunnen zijn op deze spoorlijnen. Blijkbaar, en dat is toch wel opmerkelijk, zeggen de reizigersorganisaties, en nu dus ook de Nederlandse, dat er eigenlijk geen reizigers zitten te wachten op een verbinding vanuit Den Haag richting België via deze hogesnelheidstrein, behalve dan misschien reizigers uit de stad Den Haag.

Zij zoeken naar alternatieven die financieel beter haalbaar zijn en voor de reizigers beter betaalbaar zullen zijn en die hopelijk ook sneller kunnen worden gerealiseerd.

In die zin stellen zij voor om naar de oorspronkelijke plannen terug te grijpen. Zij stellen voor om met klassiek materiaal, namelijk met IC/IR-treinen een verbinding tussen Breda, Antwerpen en/of Brussel te realiseren.

Mijnheer de minister, bij de vragen die ik u zou willen voorleggen, komt nog dat er vorige week in de Nederlandse Tweede Kamer in antwoord op vragen van Nederlandse parlementsleden uitspraken van uw Nederlandse collega zijn geweest. Hij houdt er zich in zijn rol aan om de belofte die destijds is gemaakt,

effectief te realiseren.

Ook hij zal er echter niet omheen kunnen dat het een erg dure verbinding zal worden en dat daarvoor ook weer financiële tegemoetkomingen nodig zullen zijn. Ik neem dus aan dat een en ander nog bespreekbaar is.

Mijnheer de minister, daarom heb ik een aantal vragen.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de grensoverschrijdende dienstverlening via de HSL4? Ik heb het dan vooral over de dienstverlening naast de geplande Thalysverbinding en de geplande HSL-verbinding.

Hebt u ter zake recent nog nieuw overleg met uw Nederlandse collega gehad? Wat zijn eventueel de resultaten van voornoemd overleg?

Ten tweede, wat is de evolutie in de vraag van Nederland over de bediening van Den Haag?

Ten derde, wat is de houding tegenover twee andere elementen die TreinTramBus en Rover samen in hun schrijven naar voren schuiven, met name een treindienst Breda-Brussel die minimaal ieder uur zou rijden tegen normale tarieven, zoals wij vandaag ook de zogenoemde "Amsterdammer", zijnde de internationale trein tussen België en Nederland, hebben?

Kan voornoemde verbinding inderdaad met gewoon IC-materiaal worden gerealiseerd?

De genoemde organisaties stellen ook nog een trein via Roosendaal voor, die eventueel voor de relatie met Den Haag zou kunnen zorgen. Misschien hebt u ter zake ook bepaalde visies.

Tot slot, en niet onbelangrijk is het volgende. Ik kan het dan ook niet onbesproken laten. Voor de trein waarvan vroeger werd gesteld dat hij acht keer per dag tussen Den Haag en Brussel zou moeten rijden, was het plan dat de trein in kwestie ook in het station Noorderkempen zou stoppen. Zulks zou betekenen dat er acht extra treinen in elke richting per dag voor het station Noorderkempen zouden zijn. Niet onbelangrijk is dat een en ander ook een verbinding met Nederland vanuit voornoemd station zou opleveren. Voor de grensregio in kwestie zou zulks een niet onbelangrijk element kunnen zijn dat kan worden meegenomen.

Wat is de stand van zaken daaromtrent?

25.02 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de minister, in aansluiting op de vraag van collega Van den Bergh over de HSL tussen België en Nederland pik ik in op wat de heer Van den Bergh heeft gesteld, namelijk dat er al veel water naar de Schelde is gevloeid. Hoeveel water hangt natuurlijk af van het feit of die al dan niet gebaggerd is. Volgens NRC Handelsblad zou de Nederlandse minister van Verkeer Eurlings aan het adres van België dreigen met een schadeclaim van 200 miljoen euro omdat het de afspraak niet nakomt om een hogesnelheidstrein aan te kopen. Met dat treinstel zouden Den Haag en Breda een aansluiting krijgen op de hogesnelheidslijn HSL-Zuid die Amsterdam met Parijs verbindt.

Mijn vragen zijn heel kort. Ten eerste, welke afspraken werden er eigenlijk gemaakt in 2005?

Ten tweede, wat heeft België gedaan om de aankoop van de treinstellen te verwezenlijken?

Ten derde, waar heeft België op dit vlak vertraging opgelopen? Wat is de oorzaak waarom België die afspraak niet zou nakomen?

Ten vierde, binnen welke tijdspanne kan België aan die eis van Nederland tegemoetkomen of komt er inderdaad een alternatief?

25.03 Minister Steven Vanackere: Eerst en vooral wil ik het hebben over de situatie van de grensoverschrijdende dienstverlening via de HSL met betrekking tot de Thalys-treinen Parijs-Brussel-Amsterdam. Vanaf december 2009 bij de aanpassing van de dienstregeling zullen die treinen via de nieuwe hogesnelheidslijn naar Nederland rijden. Ik heb van de NMBS bevestiging gekregen dat ze een akkoord hebben met de NS Groep en dat er voor hen dus geen probleem meer is. Het is wel zo dat er binnen de NS Groep nog een aantal interne afspraken moeten worden gemaakt, maar die hebben echter geen impact op de NMBS. Volgens de huidige vooruitzichten betreffende de tests en de voorziene levering van het

hogesnelheidsmaterieel van AnsaldoBreda zullen de Fyra-hogesnelheidstreinen tussen Brussel en Amsterdam volgens de meest recente gegevens vanaf december 2010 kunnen rijden.

Daarnaast schuilt natuurlijk in veel van uw vragen de problematiek van het ministerieel akkoord van maart 2005. Ik zal allicht ontgoochelen door niet alle details te geven die men intellectueel gesproken misschien graag hoort. Dat heeft natuurlijk te maken met het feit dat we vandaag nog overleg hebben tussen twee landen. Het bereiken van een evenwichtig akkoord, ook in het belang van de Belgische overheid en de Belgische inwoners, is niet noodzakelijk gediend bij een overdreven mate van details die verschaft worden buiten de vergaderruimtes waar wij onze collega's zien met betrekking tot de inhoud van het akkoord van maart 2005. Ik denk trouwens dat het akkoord van maart 2005 in deze commissie al een paar keer aan bod is gekomen. Collega Van den Bergh heeft het nog eens goed samengevat, men is daarbij geëvolueerd naar de logica van een bediening acht maal heen en terug per dag tussen Den Haag en Brussel Zuid met de V250-hogesnelheidstrein.

U weet dat het akkoord is gesloten naar aanleiding van een betwisting over de reistijd op Belgisch grondgebied voor de hogesnelheidstrein tussen België en Nederland.

Ik heb inderdaad al een paar keer overlegd met mijn Nederlandse collega, minister Eurlings. Op 28 oktober 2009 hadden wij overleg over de uitvoering van dat ministerieel akkoord. Tijdens dat overleg heb ik meer dan een paar juridische problemen ter sprake gebracht, die in de loop van de volgende weken verder zullen worden onderzocht. Ze hebben betrekking op de eventuele aankoop van een bijkomend treinstel door de NMBS en de dienaangaande Europese en Belgische regels met betrekking tot de wetgeving op de overheidsopdrachten.

Ik benadruk dat de NMBS drie treinstellen voor de hogesnelheidsbediening heeft gekocht. Er zou een extra stel nodig zijn voor de letterlijke uitvoering van het ministerieel akkoord. Ik heb met mijn collega ook gesproken over de verschillende mogelijkheden voor de bediening voor Den Haag, Breda en Roosendaal. Deze kunnen door de vervoerders worden bestudeerd. De filosofie vloeit voort uit het akkoord van 2005 dat een bepaalde vorm van genoegdoening wenste te leveren in een situatie die door de problematiek van de reistijd werd gecreëerd. We zijn nu 2009. Het is mogelijk dat er alternatieve aanbodverbeteringen bestaan die eveneens een vorm van genoegdoening kunnen bieden. Uiteraard moeten beide partijen daarmee akkoord gaan. Daarom druk ik mij daar zorgvuldig en behoedzaam over uit.

In afwachting van de juridische analyse, blijf ik overleggen met minister Eurlings. Op dat punt kan ik nu niet verder ingaan.

Mijnheer Van den Bergh heeft het over gebruikersverenigingen. Ik apprecieer de voorstellen die de twee gebruikersverenigingen aan de twee betrokken ministers hebben gedaan. Zij denken vanuit de visie van de reizigers uit beide landen, en ze houden rekening met de financiële implicaties bij de uitvoering van het ministerieel akkoord van 2005. Ik heb hen uiteraard bevestigd dat ik, samen met mijn Nederlandse collega, hoop op een zo goed mogelijke oplossing, en dit op een zo kort mogelijke tijd.

Over de aangelegenheid die te maken heeft met de eventuele schadeclaim is het wijs te benadrukken dat mijn collega, ondervraagd door parlementsleden, het bestaan of de mogelijkheid daarvan heeft bevestigd. Doch, de toon... (*Micro valt uit*)

De **voorzitter**: Blijkbaar is er een probleem met de geluidsinstallatie.

25.04 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, mijn laatste zin was niet zonder belang voor het verslag. De toon van de collega was niet belligerent. Hij heeft duidelijk gewezen op de mogelijkheid tot overeenstemming te komen. Op vragen van Nederlandse parlementsleden kan mijn collega uiteraard niet anders dan bevestigen dat, als men niet tot een akkoord kan komen, de eventualiteit van het terugkomen op een wat meer conflictueuze benadering, waarbij een schadeclaim wordt geformuleerd, uiteraard niet verdwenen is door het feit dat twee collega's op een constructieve manier tot een oplossing trachten te komen.

In dat verband heb ik mijn collega er trouwens aan herinnerd dat, als wij zouden terugkomen op een situatie van een schadeclaim, uiteraard elk van beide partijen al zijn rechten terug herneemt. Op dat ogenblik zal België al zijn rechten voorbehouden om de omvang van een en ander in het juiste perspectief te zetten, tot en met de discussie over de precieze aard van de eventueel te verwijten problematiek. Maar daar zitten wij

nog niet. Wij zitten op het niveau waarin te goeder trouw de inhoud en de ratio legis van de overeenstemming van maart 2005 zo dicht mogelijk wordt benaderd.

25.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer vice-eerste minister, ik begreep wat u bedoelde met belligerent, maar ik kon het woord niet thuisbrengen.

Ik dank u voor uw antwoord. Ik denk dat het een goed antwoord is. In elk geval, over het akkoord van 2005 kunnen wij denken wat wij willen, maar er is een akkoord en dus zal het op een of andere manier moeten worden gerespecteerd, ook al zit het niet in een verdrag en niet in een memorandum of understanding. Dat akkoord moeten wij in de mate van het mogelijke respecteren, wat wij er ook van vinden.

Intussen zijn wij natuurlijk vier en een half jaar later. Er is een aantal elementen. Zo is Nederland vragende partij voor een goede verbinding over Roosendaal richting België. De Nederlandse reizigers hebben blijkbaar ook een andere visie dan de Nederlandse minister. Dat zijn allemaal elementen die in de gesprekken met uw Nederlandse collega naar voren kunnen worden gebracht.

Ik heb begrepen dat u op 28 oktober uw Nederlandse collega hebt ontmoet. De brief van de Nederlandse reizigersorganisatie dateert van 6 november. Ik neem dus aan dat hij die elementen in de volgende gesprekken kan meenemen. Met alle wetgeving over overheidsopdrachten zal het inderdaad zeer moeilijk worden om zomaar één extra stel V250 aan te kopen om aan de letter van het akkoord te voldoen.

Ik denk ook niet dat het verstandig is om los van het hele pakket aan treinen dat is aangekocht nu nog een extra trein te gaan aankopen. Dan kan de constructeur uiteraard zijn prijs wel erg hoog gaan opdrijven. Laat ons hopen dat het gezond verstand in deze kan zegevieren. Met twee verstandige ministers moet dat wel lukken de komende weken. We rekenen erop.

25.06 Patrick De Groote (N-VA): (...)

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

26 Questions jointes de

- M. Ronny Balcaen au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les négociations sur l'avenir de B-Cargo" (n° 16396)

- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les négociations chez B-Cargo" (n° 16439)

- Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'aide de 300 millions d'euros à B-Cargo" (n° 16479)

- M. Jan Mortelmans au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'avenir de B-Cargo" (n° 16562)

- M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "B-Cargo" (n° 16592)

- M. Paul Vanhie au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "B-Cargo" (n° 16596)

26 Samengevoegde vragen van

- de heer Ronny Balcaen aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de onderhandelingen over de toekomst van B-Cargo" (nr. 16396)

- de heer David Geerts aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de onderhandelingen bij B-Cargo" (nr. 16439)

- mevrouw Ine Somers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de 300 miljoen euro steun aan B-Cargo" (nr. 16479)

- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toekomst van B-Cargo" (nr. 16562)

- de heer Patrick De Groote aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "B-Cargo" (nr. 16592)

- de heer Paul Vanhie aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "B-Cargo" (nr. 16596)

26.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, je reviens sur les négociations en cours portant sur l'avenir de B-Cargo. À votre initiative semble-t-il, une réunion de conciliation a été convoquée le lundi 9 novembre dernier à la SNCB Holding suite à la grève du jeudi précédent. Cette réunion a été l'occasion pour les organisations représentatives des travailleurs de communiquer leurs préoccupations majeures quant à l'avenir du fret ferroviaire de la SNCB et, par voie de conséquence, quant à celui de ses travailleurs.

Il me semblait important de revenir brièvement sur l'une ou l'autre de ces préoccupations:

- la viabilité du trafic diffus que le plan industriel et les projets de filialisation ne semblent pas garantir;
- l'avenir du personnel statutaire et
- l'ancrage public belge dans le fret ferroviaire.

Des questions précises auraient été posées à la direction, en particulier sur la personnalité juridique de la filiale qui serait éventuellement créée. Des voix s'élèvent en faveur de la création d'une société anonyme de droit public (et non privé), si cette filiale devait voir le jour. La bonne nouvelle à ce stade, c'est que le préavis de grève pour le jeudi 12 et les jeudis suivants a été suspendu, que les négociations sont toujours en cours, même si aux dernières nouvelles, les syndicats estiment que les négociations restent délicates. Si j'en crois le site internet de la CSC Transcom, les documents reçus n'apportent pas beaucoup de réponses aux questions des associations représentatives des travailleurs.

Monsieur le vice-premier ministre, comment comptez-vous répondre avec la SNCB aux craintes légitimes sur l'avenir du trafic diffus, activité essentielle, notamment pour les moyennes entreprises? Comment considérez-vous la proposition de recourir à une filiale de droit public plutôt que de droit privé? Question plus générale: quelles sont les chances aujourd'hui d'aboutir à une solution acceptée par tous avant la fin de l'année civile?

De **voorzitter**: De vragen nrs. 16439 en 16479 van de heer David Geerts en mevrouw Ine Somers zijn ingetrokken.

26.02 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): (...) Zij zullen in de toekomst misschien nog worden geconfronteerd met een staking. Zij wachten dus ook bang af.

Mijnheer de minister, ik zou dan gewoon ook graag weten wat de laatste stand van zaken is inzake B-Cargo.

26.03 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb de afgelopen weken een aantal reacties gekregen op de kritiek die ik de vorige keer heb gegeven, vooral in mijn persbericht met betrekking tot het gijzelen van de treinreizigers. Een van de reacties ging over de centralisatie van seinhuizen, wat in de feiten eigenlijk niets te maken had met de filialisering van B-Cargo. U hebt de stakers op televisie aan het woord gehoord.

Ik heb dezelfde reactie kunnen opmeten bij de heer Descheemaeker. Ik citeer hem op de stakingsdag of de dag erna: "Ik heb nu geleerd waar de gevoeligheden liggen." Alsof het alleen mogelijk is om gevoeligheden te communiceren als dat gepaard gaat met een algemene staking.

De reactie van de heer Jannie Haek, die op de dag van de staking in de krant stond met de boodschap dat er effectief fouten werden gemaakt bij B-Cargo, heb ik minder geapprecieerd. Mijnheer de minister, ik heb u diezelfde avond in Terzake gezien. U hebt die kwestie inderdaad zeer mooi ontweken. De heer Haek zou daarmee vooral in eigen boezem kijken. Ik ben het met u eens dat hij in eigen boezem moet kijken, want het personeel ressorteert inderdaad onder de Holding, maar ik denk niet dat de heer Haek dat zelf zo bedoelde, tot daar een korte nabeschouwing bij de staking.

Mijnheer de minister, ik zou graag een toelichting krijgen bij de volgende punten.

Ten eerste, kunt u het verloop van de onderhandelingen toelichten, evenals de einddatum ervan, om het dossier voor de Europese Commissie nog tijdig te kunnen afwerken?

Ten tweede, wat zijn de mogelijke stakingsmomenten of werkonderbrekingen? Wat zijn de redenen daartoe?

Ten derde, wat is de grootte van een mogelijke kapitaalsinjectie?

Ten vierde, hoe zit het met de filialisering en de plaats binnen de Groep?

Ten vijfde, kunt u het behoud van het eenheidsstatuut toelichten?

Ten zesde, komt er een aanduiding van een nieuwe bestuurder van een afzonderlijk B-Cargo?

26.04 Paul Vanhie (LDD): Mijnheer de minister, de vakbonden hebben na de staking van 5 november te kennen gegeven hun dreiging van een wekelijkse staking niet door te duwen en opnieuw naar de onderhandelingstafel te gaan. Er lijkt ruimte te zijn voor onderhandelingen.

Dat het mogelijk is om de kostenstructuur van B-Cargo zodanig onder controle te houden dat er alleszins geen verlies wordt gemaakt, wordt in het buitenland bewezen. Het Zweedse Green Cargo, dat volledig in handen is van de Zweedse overheid, slaagt er zelfs in de huidige moeilijke marktomstandigheden in winst te maken. Dat lukte niet alleen dit jaar, ook in 2008 en 2007 slaagde Green Cargo erin het jaar winstgevend af te sluiten.

Een winstgevend B-Cargo behoort dus wel degelijk tot de mogelijkheden. Toch slaagt België er al vele jaren niet in om dat te doen. Ik herhaal het nogmaals, tussen 2002 en 2008 heeft B-Cargo een verlies gemaakt van meer dan 600 miljoen euro. Dat is allemaal geld uit de zakken van de Belgische belastingsbetaler.

Wanneer we dan kijken naar de verschillen in uitbating tussen Green Cargo en B-Cargo, dan stellen we vast dat die verschillen onder andere bij het personeel liggen. De personeelskosten bedragen bij Green Cargo slechts 30 % van de kosten, terwijl dat bij B-Cargo 80 % is.

Mijnheer de minister, kunt u de stand van zaken bij de onderhandelingen aangeven?

26.05 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, je puis répondre à M. Balcaen que je me rallie à sa thèse sous-jacente qui dit que le trafic diffus est important non seulement pour les entreprises mais aussi pour la société. Ce trafic diffus représente une part importante de l'activité de B-Cargo. Néanmoins, il est évident que l'avenir et l'organisation future de cette activité doit faire partie du dossier qui est élaboré et discuté au sein de la *task force*. Il ne faut pas sous-estimer l'importance de ce trafic diffus.

Om te beginnen, de *taskforce* heeft, zoals al eerder gemeld, verschillende scenario's uitgewerkt waarin verschillende organisatievormen voor het filiaal zijn opgenomen. Daarin wordt zowel de juridische, de organisatorische, de financiële impact en uiteraard ook de impact op het personeel bekeken.

Vanzelfsprekend is zowel bij de *taskforce* als tijdens de sociale dialoog het vraagstuk steeds meer aan het verschuiven naar de problematiek van de perimeter van het te creëren filiaal als belangrijkste punt van het overleg.

En effet, les lignes directrices édictées par la Commission européenne en 2008 ne laissent planer aucun doute quant au fait que la création d'une filiale pour l'activité fret doit s'opérer selon les règles du droit commun, afin de respecter l'égalité des conditions de concurrence. En outre, une entreprise de droit public ne peut être créée si ce n'est dans le but d'offrir un service public. Le transport de fret par chemin de fer étant une activité commerciale par définition, il doit par conséquent être logé dans une entreprise de droit commun.

C'est de plus en plus intégré dans le schéma de réflexion des uns et des autres. Il n'empêche que la question de cette filiale peut être envisagée selon des thèses aussi divergentes que respectables. Il faut dès lors installer une logique de dialogue social adulte.

Inzake het personeelsstatuut heb ik al eerder opgemerkt dat het statutair personeel van de NMBS Groep dat voor het desbetreffende filiaal zal werken, zijn huidige statuut behoudt. Wel zullen in het filiaal op termijn, naarmate sommige statutairen geleidelijk aan vertrekken, ook contractuelen worden tewerkgesteld.

Mijnheer De Groote, ik neem aan dat u exhaustief in uw vraagstelling wou zijn. Vooraleer van de aanduiding van bestuurders kan worden gesproken, moeten wij echter eerst over de perimeter en het aandeelhouderschap van het op te richten filiaal precisie krijgen. Het is te voorbarig om al conclusies ten

aanzien van de bestuurders te trekken, indien wij nog niet weten hoe bijvoorbeeld de kapitaalstructuur er zou uitzien.

Inzake de inbreng van de NMBS Holding weet u dat de raad van bestuur van de Holding heeft beslist om onder bepaalde voorwaarden bereid te zijn een financiële tussenkomst in de cargotak van de NMBS te doen. De gemeenschappelijke taskforce die daartoe werd opgericht, rapporteert aan beide raden van bestuur op identieke wijze en soms trouwens met een gezamenlijke werkwijze over de verschillende, operationele, juridische, sociale en financiële opties die in het herstructureringsplan kunnen en moeten worden genomen. Voornoemde taskforce onderzoekt momenteel of de voormelde steun noodzakelijk is. Zij onderzoekt ook de vorm van de steun en welke bedragen ermee gemoeid zijn.

In geen geval zal de Belgische Staat een extra financiële bijdrage leveren. Ook dat is een spelregel waarvan iedereen rond de tafel zich bewust is.

Een eventuele tussenkomst van de NMBS Holding zal echter wel automatisch tot gevolg hebben dat de schuldpositie van de NMBS Holding verslechtert.

U moet wel weten dat een eventuele tussenkomst onder de vorm van een kapitaalinbreng kan plaatsvinden. Zij zou echter ook – dat is een heel ernstige piste; het is geen eventualiteit maar een zaak waaraan wordt gewerkt – de vorm van een interventie in de sociale begeleidingsmaatregelen van de herstructurering kunnen aannemen.

In wat duidelijker taal, men zou ervoor kunnen zorgen dat het filiaal de beschikking heeft over de diensten van bepaalde personeelsleden, maar niet aan de condities die ze werkelijk kosten. Met andere woorden, het handhaven van het statuut van de betrokkenen enerzijds, en anderzijds, de noodzaak om toch op competitieve wijze beroep te kunnen doen op die diensten, maakt dat er een verschil in loonkosten geïdentificeerd kan worden, waarvoor het denkbaar is dat de NMBS-holding een duurzaam engagement neemt om het verschil voor een bepaalde periode ten laste te nemen. Op dat ogenblik spreken we ook over overheidssteun of staatssteun, maar die niet de vorm van kapitaalsinbreng aanneemt. Ik wil u wijzen op het feit dat die eventualiteit ook bestaat.

Wij bereiden ondertussen in samenwerking met de NMBS-groep een aanmeldingsdossier voor de Europese Commissie voor, maar het is duidelijk dat we daar pas de contouren van kennen op het ogenblik dat er een akkoord zou zijn bereikt in het kader van de aan gang zijnde dialoog. Ik heb met betrekking tot de kalender in alle duidelijkheid laten blijken dat er voor mij ook een klok op het verhaal zit en dat ik de aanmelding bij de Europese Commissie zelf op een kwalitatieve wijze wens te doen. Met andere woorden, ik ben niet van plan daar tussen Kerstmis en Nieuwjaar mee bezig te zijn, niet omdat ik tussen Kerstmis en Nieuwjaar niet beschikbaar zou zijn om te werken aan de toekomst van dat filiaal, maar omdat ik vind dat wij voldoende tijd moeten hebben om een kwalitatief dossier te maken. Wat dat betreft zal ik relatief streng zijn. Ik heb dat trouwens ook al gedaan in mijn contacten met de enen en de anderen. We moeten op relatief korte termijn tot een haalbaar voorstel komen.

En ce qui concerne le dialogue social, celui-ci a effectivement repris après la grève d'il y a deux semaines. Il a été intensifié avec, pour l'instant, au minimum deux réunions par semaine; une réunion a eu lieu lundi et il y en aura une demain. De plus, j'ai aussi un certain nombre de contacts afin d'encourager les uns et les autres.

Dans leur récent communiqué de presse, les organisations reconnues ont indiqué qu'elles étaient contentes que le dialogue social ait repris et que le dossier B-Cargo soit enfin balisé de façon plus concrète. Évidemment, j'espère que ce dialogue social aboutira à une solution concertée et acceptée par tous, mais je ne peux pas vous cacher non plus que des divergences de vues sur plusieurs aspects du dossier existent toujours.

Un ensemble de onze points est soumis à la concertation sociale. Les aspects les plus importants sont: la place du dialogue social et le rôle des organisations reconnues dans la filiale; le périmètre de la filiale; la forme juridique de cette filiale; les conditions de travail dans la filiale et les conditions de transfert du personnel.

J'insiste sur le fait que je comprends la demande de clarté en ce qui concerne les procédures à suivre pour le personnel concerné. Je suis persuadé que nombre d'entre eux sont tout à fait prêts à faire un effort pour la

survie et le développement de leur entreprise mais ils souhaitent connaître le contexte dans lequel un éventuel transfert pourrait se faire. Il faut donc s'atteler à répondre à cette demande de transparence.

Ik kan voor het overige alleen maar herhalen wat ik al eerder heb gezegd. Alles wat wij in termen van timing moeten bespreken, wordt gedetermineerd door het feit dat wij vóór het einde van 2009 een volledig dossier moeten indienen. Dat is allemaal korte termijn.

Ik wil u wel het volgende verzekeren. U zult misschien de indruk hebben dat er weinig evolutie is in hetgeen ik vertel. Ik ontwaar toch wel degelijk evolutie bij de betrokkenen. Ik wens een eventueel gevoel van stagnatie niet te voeden. Het is niet omdat ik over een aantal dingen discreet wens te zijn om de onderhandelingen niet te bemoeilijken, dat er geen vooruitgang zou zijn. Ik heb ook de stellige overtuiging dat de sensibilisatie met betrekking tot de onderliggende problematieken toegenomen is, zeker de laatste weken.

Ik bevestig ook dat de stakingsaanzegging werd opgeschort na de herneming van de onderhandelingen en dat de erkende vakbonden op geregelde tijdstippen het verloop en het resultaat van de besprekingen evalueren. Ik doe er ook alles aan om ervoor te zorgen dat wij het gesprek kunnen voortzetten zonder rekening te moeten houden met een eventuele nieuwe stakingsdreiging. Ik geloof immers dat we nu in een klimaat zitten waarin iedereen de context voldoende kent en weet dat een eventuele sociale actie niet noodzakelijk een bijdrage zou leveren tot het vinden van een snelle oplossing.

26.06 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je remercie M. le vice-premier ministre pour sa réponse qui, comme toutes celles qu'il apporte sur ce sujet-là, est très complète et nuancée. Elle témoigne en tout cas d'une volonté de trouver une solution dans le dialogue social dans un souci de viabilité de l'activité. Je n'en dirai pas davantage pour l'instant.

J'espère que l'on parviendra à des accords sur les quelques points problématiques, dont celui du périmètre de la filiale, tout comme sur les conditions de travail à l'intérieur de cette probable filiale.

26.07 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Het zal u misschien verbazen, mijnheer de vice-eerste minister, maar ik ben eigenlijk tevreden met het antwoord dat u hebt gegeven. We hebben inderdaad meer informatie gekregen dan dat we in het verleden kregen. Ik hoop alleen dat u dat dossier met betrekking tot de federalisering en de personeelsproblematiek tot een goed einde zult brengen. Wij zullen dat verder blijven opvolgen. Tot op heden kan ik echter niet zeggen dat u mij op dat vlak teleurstelt.

26.08 Patrick De Groote (N-VA): Bedankt mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik ben tevreden. U hebt op al mijn vragen geantwoord. Dat kan niet van iedereen gezegd worden.

26.09 Paul Vanhie (LDD): Er moet toch iemand zijn die niet zo tevreden is. In onderhandeling, mijnheer de minister, kunt u maar weinig bereidwilligheid in verband met het eenheidsstatuut verwachten van de vakbonden. Het zijn belangengroepen en ze spelen dat uit met een feitelijk veto. Ik heb al meerdere keren gevraagd om zichtbaar iets te doen in gans het stuk. Ik snap dat u zegt dat u wat discreet wil zijn en ondertussen eraan werkt, maar ik denk dat u zichtbaar naar buiten moet komen. We zijn tenslotte de grootste aandeelhouder als Staat en we hebben toch nog iets te zeggen. Wie is daar nu de baas? Is het de directie of zijn het de vakbonden?

Uit het voorbeeld van Green Cargo dat ik gegeven heb, blijkt dat het wel degelijk een winstgevende zaak kan worden. Vandaag las ik echter in een artikel in de Morgen dat de vakbonden opnieuw dreigen met een staking en we er dus nog niet uit zijn. Ze zouden voor vrijdag beslissen of er al dan niet een staking zou komen.

Volgens het artikel zouden 1 400 mensen feitelijk overgeplaatst moeten worden. Daar heb ik ook een probleem mee. Er moeten mensen overgeplaatst worden binnen de groep. Op de laatste bladzijde van Het Laatste Nieuws van vandaag staat dat de NMBS nog mensen bij aanvaardt. Dat begrijp ik niet. Ik weet niet hoe het zit, maar ik begrijp dat niet.

Wat de mogelijke oplossing betreft, vragen de vakbonden dat B-Cargo een overheidsbedrijf blijft terwijl de directie een nv voorstelt. Daarover zullen er toch onderhandelingen gevoerd moeten worden. De politiek zal er toch werk van moeten maken om te bepalen welke richting het uit zal gaan. We spreken immers nog

steeds over belastinggeld.

26.10 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, ik wil nog een kleine commentaar toevoegen.

Ik houd echt niet van gesticulerende politiek. Aan degenen die zeggen dat ik maar wat meer zichtbaar moet worden, antwoord ik dat we afspreken dat we tevreden zullen zijn als we resultaat halen. Wanneer dat op onzichtbare wijze is gerealiseerd, dan vind ik dat oneindig veel zinvoller dan al het ge-gesticuleer dat ik zou kunnen uitvoeren, maar dat niet noodzakelijk tot een oplossing leidt. U zult mij dus niet uit mijn discrete rol halen, hoe zeer u mij ook provoceert of aanmaant om uit mijn kot te komen. Ik kom uit mijn kot, daar waar het moet. U zult daarover in de media en de kranten die u aanhaalt, niet zo bijzonder veel lezen. Daarover moet u zich eigenlijk niet zoveel zorgen maken. Ik moet mij daar misschien zorgen over maken.

Voor B-Cargo lijkt dat mij het belangrijkste. Al te veel gesticuleren is niet nodig. Vooral werken we in de richting van een akkoord tussen de betrokken partners, die zich allemaal bewust zijn van het feit dat het hier gaat over het overleven van een activiteit en over de tewerkstelling van vele duizenden mensen. Daarover kan jammer genoeg – neen, niet jammer genoeg – niet in slogans worden gesproken.

26.11 **Paul Vanhie** (LDD): Mijnheer de minister, ik provoceer niet maar ik wil niet dat we naar een tweede ABX gaan. Dat heeft er zeker mee te maken. Op het moment waarop het allemaal teveel geld gaat kosten of waarop het failliet gaat zullen we vaststellen dat we er te weinig voor gedaan hebben vanuit de politiek.

De **voorzitter**: Wordt ongetwijfeld vervolgd.

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

De overige vragen worden verdaagd naar een volgende vergadering.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.07 uur.
La réunion publique de commission est levée à 18.07 heures.*