

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

du

MARDI 22 NOVEMBRE 2011

Après-midi

---

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 22 NOVEMBER 2011

Namiddag

---

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 14.47 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Maggie De Block.

Le développement des questions et interpellations commence à 14.47 heures. La réunion est présidée par Mme Maggie De Block.

**01** **Vraag van de heer Bert Maertens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de diefstal van eco- en maaltijdcheques bij bpost" (nr. 5904)**

**01** **Question de M. Bert Maertens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le vol d'éco-chèques et de chèques-repas chez bpost" (n° 5904)**

**01.01** **Bert Maertens** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, in augustus bereikten ons berichten waaruit bleek dat eco- en maaltijdcheques voor een totale waarde van minstens 80 000 euro spoorloos waren verdwenen.

De handelaars die de cheques als betaalmiddel hadden aanvaard, stuurden deze via bpost naar de uitgevers van de maaltijdcheques. De pakketjes kwamen in bepaalde gevallen echter niet of leeg bij de uitgevers aan. Op die manier zijn sommige handelaars al veel euro's verloren.

Bpost meldde al dat een intern onderzoek is gestart, in samenwerking met de politie. Ik wil u hierover graag de volgende vragen stellen, mevrouw de minister.

Wat is de huidige stand van zaken van het onderzoek? Ik hoor dat dit in samenwerking met de politie gebeurt, maar toch wordt het een intern onderzoek binnen bpost genoemd. Ik vraag mij af waar het verschil zit. Kunt u een stand van zaken geven van dat intern onderzoek?

Is er al duidelijkheid of het gaat om onbewust verloren gegane poststukken of om moedwillig georganiseerde diefstal? Ligt de oorzaak van het probleem extern of veeleer intern bij bpost zelf?

Wat is de waarde van de eco- en maaltijdcheques die de afgelopen jaren bij bpost verloren gegaan zijn en waaromtrent een klacht werd ingediend? Indien mogelijk kreeg ik graag een overzicht van de waarde en van het aantal klachten per jaar en dit voor de voorbije jaren.

Welke maatregelen neemt het bedrijf om dergelijke verliezen of diefstal in de toekomst te vermijden? Welke initiatieven worden genomen ten aanzien van handelaars die deze cheques per post versturen om hen aan te moedigen de veiligste manier van versturen te kiezen, wat blijkbaar het grootste probleem in deze is?

Op welke manier vergoedt bpost de handelaars die maaltijdcheques verloren? Denkt bpost in dat geval aan het herzien van de standaardvergoedingen voor verdwenen poststukken? Wij weten dat het verzekerd bedrag voor een gewone aangetekende zending 39 euro is. Ik vermoed dat dit voor heel wat aangetekende zendingen aan de lage kant is. Misschien is er ruimte om daarvoor een andere regeling te treffen. Denkt bpost daar vandaag aan?

**01.02** **Minister Inge Vervotte**: Mevrouw de voorzitter, bpost deelt mij mee dat er eind vorig jaar twee personeelsleden betrappt werden op het achterhouden van zendingen met maaltijdcheques. De betrokkenen

werden op basis van deze feiten ontslagen. Momenteel is er opnieuw een dossier aanhangig. Aangezien het onderzoek nog lopende is, kan bpost verder geen commentaar geven.

Om veiligheidsredenen communiceert bpost ook niet over de opgeleverde buit van overvallen en diefstallen. Vooreerst benadrukt bpost dat het een nultolerantiebeleid voert op het vlak van diefstallen. De sanctie is ontslag.

Bpost startte in 2008 een diefstalpreventieactieplan. Dit actieplan werd aangepast aan de actualiteit en draait nu rond vier hoofdassen.

Ten eerste, is er de samenwerking met bepaalde klanten om controlesystemen te ontwerpen die de risico's op diefstal beperken. Ten tweede, is er een optimalisering van het klachtenbeheer. Ten derde, is er een doorgedreven analyse van de incidenten. Ten vierde, is er de uitbreiding van specifieke controlesystemen, meer bepaald de controle bij het verlaten van de werkplaats.

In alle gevallen waarbij een vermoeden van diefstal van maaltijdcheques bestaat, wordt de dienst Integrity Management op de hoogte gebracht en wordt er gevraagd een onderzoek naar de mogelijke daders te voeren. Specifieke risicopunten worden gemonitord met camera's door bewakingsagenten op aangeven van de medewerkers van Integrity Management. De interne audit van bpost volgt op permanente basis het diefstalrisico op en doet in voorkomend geval aanbevelingen om risicovolle processen en/of situaties aan te passen.

Zowel aan de uitgevers van de maaltijdcheques als aan de handelaars die ze terugsturen wordt geadviseerd zendingen met aangegeven waarde te gebruiken. Een mogelijk risico is immers dat sommige handelaars de maaltijdcheques terugzenden als een gewone zending die geen enkel spoor nalaat. Men kan bijgevolg niet nagaan of, waar en wanneer de zending in het postale circuit werd gebracht. Men weet niet welke weg deze zending normaal had moeten volgen en men kan dan ook niet nagaan in welke fase van de afhandeling, namelijk collect, sortering, distributie of transport, het eventueel is verkeerd gegaan.

De vergoedingen voorzien in de algemene voorwaarden inzake dienstverlening door bpost zijn van toepassing. Bij verlies, diefstal of beschadiging van een aangetekende zending is de vergoeding 39 euro. Voor zendingen met een aangegeven waarde is dat een vergoeding die overeenkomt met de werkelijke rechtstreeks geleden schade, met een maximum gelijk aan het bedrag van de aangegeven waarde. Er moet daar dus een onderscheid gemaakt worden. Degenen die werkelijk de waarde willen kunnen terugvorderen, moeten via die weg gaan. Het debat dat vaak wordt gevoerd gaat erover dat men zich erover beklaagt dat men voor een verloren aangetekende zending met een waarde hoger dan 39 euro, slechts 39 euro terugkrijgt. Mocht een volledige terugbetaling gebeuren, dan zouden degenen die de correcte betaling hebben gedaan, gesanctioneerd worden en dan heeft dat systeem geen waarde meer.

Bpost heeft momenteel geen plannen om dit systeem te wijzigen.

**01.03 Bert Maertens** (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord.

Over dat laatste element kan men uiteraard discussiëren. Ik stel vast dat de vergoedingen zijn wat zij zijn en dat zij niet aangepast zullen worden. Men moet natuurlijk ook rekening houden met de kostprijs van een zending met aangegeven waarde, die niet zo laag is.

Wat betreft de cijfers, die bpost niet vrijgeeft, dat betreurt ik. Ook op een schriftelijke vraag werd mij al geantwoord dat er om veiligheidsredenen geen cijfers konden worden vrijgegeven over het aantal klachten en over de waarde van de verloren of gestolen zendingen. Ik zie niet meteen in waar het veiligheidsrisico zich situeert. Ik zal mijn conclusies daaruit trekken en die vragen niet meer stellen.

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

**02 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het postkantoor in Vleteren" (nr. 5933)**

**02 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le bureau de poste de Vleteren" (n° 5933)**

**02.01 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, het postkantoor aan de Kortekeer in Vleteren zou door de afbouw van de dienstverlening te groot zijn geworden.

Er werd door bpost aan het gemeentebestuur gevraagd of er in het gemeentehuis geen ruimte kon worden voorzien. Het antwoord daarop was negatief.

Mevrouw de minister, ik wil graag de stand van zaken kennen. Wanneer zal het postkantoor in Vleteren verdwijnen? Wie is de huidige eigenaar van het gebouw aan de Kortekeer? Bestaat er geen mogelijkheid om een deel van het gebouw te verhuren en het andere deel als thuisbasis voor het postkantoor te houden?

**02.02 Minister Inge Vervotte:** Mevrouw de voorzitter, mevrouw Lahaye-Battheu, in het kader van de reorganisatie van de divisie Mail zal het uitreikingskantoor Vleteren worden samengevoegd met andere uitreikingskantoren in een mailcentrum van waaruit verschillende gemeenten zullen worden bediend. De dagelijkse uitreiking en ophaling van de briefwisseling blijven uiteraard gegarandeerd.

Het gebouw aan de Kortekeer in Vleteren is te groot om alleen de loketdienst te huisvesten. Daarom is bpost op zoek naar een andere locatie voor deze loketdienst. In dat kader werd contact opgenomen met de gemeente met de vraag of dit kon in een gemeentelijke infrastructuur.

Indien dit het geval zou zijn, werd tevens gepolst naar de mogelijke bereidheid van de gemeente om de exploitatie van een postpunt op zich te nemen, in aanvulling van deze loketdienst.

Conform het beheerscontract met bpost blijft er in ieder geval een postkantoor met loketdienst in Vleteren. Eventueel zal worden gezocht naar een andere locatie.

Het gebouw is eigendom van bpost. Aangezien de loketdienst niet kan worden ondergebracht in een gemeentelijke infrastructuur, zal bpost op termijn overgaan tot de verkoop van het gebouw. Het kadert immers niet in de politiek van bpost om gebouwen die niet langer geschikt zijn voor de dienstverlening langer te behouden. In dat geval zal voor het postkantoor met loketdienst een andere locatie in de gemeente worden gezocht.

**02.03 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

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

**03 Question de M. Franco Seminara à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les désagréments causés par les parkings payants à la gare de Mons" (n° 5934)**

**03 Vraag van de heer Franco Seminara aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de ongemakken die de gebruikers van de betaalparkings van het station van Bergen ondervinden" (nr. 5934)**

**03.01 Franco Seminara** (PS): Madame la présidente, madame la ministre, j'ai déjà posé ma question sous forme de question écrite et je tiens à vous remercier, madame la ministre, pour votre réponse.

Cependant, cette matière étant sensible et vu le nombre de gens qui m'ont interpellé sur le sujet, je me permets de revenir vers vous pour un complément d'information.

Dans votre réponse écrite, vous indiquez que les tarifs étaient provisoires.

Pourriez-vous me dire comment ces derniers vont évoluer? En effet, la principale demande consiste à ne pas dissuader les voyageurs de se rendre à la gare.

**03.02 Inge Vervotte**, ministre: Madame la présidente, cher collègue, je me réfère à la réponse que je vous ai donnée par écrit.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 5942 van mevrouw Jadin wordt uitgesteld.

**04** Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het afhalen van aangetekende zendingen en het systeem van volmachten bij bpost" (nr. 5989)

**04** Question de M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'enlèvement d'envois recommandés et le système de procuration chez bpost" (n° 5989)

**04.01** **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, wanneer er een aangetekende zending komt op naam van een vennootschap of van een vzw kan deze blijkbaar alleen afgehaald worden door een gevolmachtigde. Bovendien blijkt er in de praktijk nog een verschil te zijn in de modaliteiten om een aangetekende zending af te halen in een postkantoor en in een postpunt.

Concreet betekent dit dat voor een bvba in een postkantoor enkel de statutaire zaakvoerder een aangetekende zending kan afhalen. In sommige postpunten vraagt men zelfs dat de statutaire zaakvoerder een volmacht geeft aan zichzelf.

In de interne reglementering is daarnaast voorzien dat de zaakvoerder één van zijn werknemers een volmacht kan geven. Hiervoor dient echter 30 euro per volmachtdrager te worden betaald.

Voor een vzw dient de gemandateerde blijkbaar ook een volmacht te geven aan zichzelf. Bovendien geldt dit per vzw, zodat sommige socio-culturele organisaties meerdere volmachten moeten kopen.

Mij lijkt dat er op basis van kopie uit het *Belgisch Staatsblad* toch een vereenvoudigde procedure moet kunnen worden uitgewerkt. Ook zou een systeem moeten worden uitgewerkt waarbij vennootschappen niet per personeelslid apart een volmacht moeten kopen.

Graag de geldende reglementering. In welke mate is bpost bereid het systeem van volmachten aan te passen?

**04.02** Minister **Inge Vervotte**: Bij de overhandiging van een ingeschreven zending aan een onderneming of een vereniging is bpost verplicht te controleren of de persoon die de zending ontvangt een wettelijke vertegenwoordiger is van de organisatie en dus gemachtigd om op te treden namens die organisatie of één van zijn volmachthebbers. Om te kunnen nagaan wie de wettelijke vertegenwoordigers zijn, vraagt bpost om officiële documenten van de organisatie zoals oprichtingsdocumenten, statuten, statutenwijzigingen voor te leggen aan het personeel dat hiervoor opgeleid is, de loketbedienden van de postkantoren. Uitreikers en uitbaters van postpunten krijgen deze opleiding niet.

Om deze controle te vergemakkelijken, heeft bpost een systeem van volmachtkaarten uitgewerkt. Op voorlegging van de officiële documenten aan een loket van een postkantoor kan een kaart worden bekomen, die attesteert dat de nodige controle is gebeurd en dat de houder van de kaart gemachtigd is om namens een onderneming of vereniging ingeschreven zendingen te ontvangen. Deze kaart kan voorgelegd worden aan een postbode op ronde, in een postkantoor of in een postpunt.

Bpost heeft 2 volmachtkaarten: een volmachtkaart op naam, enkel de persoon vermeld op de kaart mag aangetekende zendingen ontvangen. Deze kaart moet om de 3 jaar vernieuwd worden. De kostprijs is 35 euro. Dan is er de zogenaamde FLEX-volmachtkaart. Deze kaart is bedoeld voor bedrijven, instellingen en organisaties. Ze is niet op naam. Alle aangetekende zendingen voor bedrijf of instelling mogen overhandigd worden aan iedereen die een FLEX-volmachtkaart kan voorleggen.

Verskillende medewerkers kunnen dus gebruik maken van dezelfde kaart. Ook hier is de geldigheidsduur 3 jaar en de kostprijs 60 euro. Dit probleem werd mij al eerder bekend gemaakt en werd op mijn vraag ook onderzocht door bpost. Samen met de Kruispuntbank voor Ondernemingen werd vervolgens een alternatief uitgewerkt. Via de beveiligde website van de Kruispuntbank voor Ondernemingen kunnen wettelijke vertegenwoordigers van een bedrijf die over een elektronische identiteitskaartlezer beschikken, vanaf nu gratis de gewenste personen, inclusief de wettelijke vertegenwoordigers, machtigen om de aangetekende zendingen op naam van hun bedrijf of organisatie in ontvangst te nemen. Deze informatie wordt vervolgens in een afdrukbaar officieel document opgenomen en is 3 maanden geldig en gratis verlengbaar via de website van de Kruispuntbank voor Ondernemingen. De personen die op dit document vermeld staan zullen aangetekende zendingen op naam van hun organisatie kunnen ontvangen en hiervoor tonen ze eenvoudigweg hun identiteitskaart samen met het afgedrukte document aan de postbode in een postkantoor

of in een postpunt.

Gezien de aansprakelijkheid van bpost is een minimum aan controle wel noodzakelijk. Bpost begrijpt dat dit bij sommige klanten enige wrevel kan veroorzaken en heeft precies daarom ook inspanningen geleverd om het klantencomfort te verhogen, namelijk de FLEX-kaart en de Kruispuntbank voor Ondernemingen. Nieuwe aanpassingen worden op korte termijn niet in het vooruitzicht gesteld.

**04.03 David Geerts** (sp.a): Ik dank de minister voor het antwoord.

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

**05 Question de M. Ronny Balcaen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les coupures de téléphone régulières à Ostiches (Ath)" (n° 6001)**

**05 Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de herhaalde telefoonpannes in Ostiches (Aat)" (nr. 6001)**

**05.01 Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen!): Madame la présidente, madame la ministre, c'est une situation très ponctuelle, j'en conviens, mais elle semble durer depuis longtemps. C'est la raison pour laquelle j'ai estimé que cela justifiait une question dans le cadre de cette commission.

Des habitants d'Ostiches, dans l'entité d'Ath, sont régulièrement privés de téléphone. Ils dénoncent une situation qui dure depuis plus de trois ans, sans que l'opérateur concerné, Belgacom n'apporte une solution au problème. Les coupures de connexion peuvent parfois durer plus d'une semaine. Les techniciens de Belgacom ainsi que les firmes sous-traitantes viennent régulièrement travailler sur la cabine mais les coupures persistent. Il semblerait que les infrastructures soient sous-dimensionnées par rapport au nombre de clients du quartier. Les problèmes évoqués concernent une quarantaine de ménages.

Les victimes de cette situation, au-delà de la connectivité très peu performante, regrettent le peu de réaction de Belgacom et une approche "clients" qui mérite d'être sérieusement améliorée: trop longue attente lorsque l'on contacte le service clientèle. Il faut parfois attendre plus de 30 minutes. On est donc loin des deux minutes que l'opérateur se fixe comme objectif! L'opérateur semble ne pas réagir avant d'avoir reçu six appels pour le même problème. Si les clients restent parfois des jours durant sans connexion, les factures ne font, quant à elles, l'objet d'aucune réduction.

Madame la ministre, confirmez-vous les problèmes de connexion téléphonique rencontrés par les habitants d'Ostiches? Quel est le diagnostic posé par Belgacom? Comment l'opérateur explique-t-il la persistance de ces problèmes? Dans quel délai – si ce n'est déjà fait, étant donné que ma question date de septembre – l'opérateur compte-t-il apporter une solution définitive au problème?

**05.02 Inge Vervotte**, ministre: Madame la présidente, monsieur Balcaen, Belgacom confirme les problèmes rencontrés à Ostiches et présente ses excuses aux clients qui en subissent les désagréments. Les problèmes sont dus à une saturation et à la vétusté du câble téléphonique à cet endroit, ce qui a entraîné un grand nombre de dérangements. L'impact de ces dérangements a été multiplié par la présence d'un système à gain de paires. Une paire, autrement dit un raccordement en dérangement sur ce système, entraîne une panne pour 11 clients.

Belgacom a décidé de poser un nouveau câble. Conformément à la procédure en vigueur en cas de pose de câble, le dossier a été notifié à la commune et aux impétrants le 16 septembre 2011. Dès que la réponse de la commune aura été communiquée à Belgacom, la pose du câble pourra intervenir. Selon le planning actuel et sous réserve d'impondérables sur le plan technique ou climatique, la mise en service pourra être réalisée début 2012.

Belgacom me communique les données suivantes en ce qui concerne les contacts avec le service à la clientèle. Pour les clients ayant un problème technique et qui composent le numéro du service technique pendant les heures d'ouverture, le temps d'attente avant d'avoir un opérateur en ligne a été inférieur à deux minutes dans 87 % des cas entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 15 septembre 2011. Lorsque Belgacom doit faire face à des événements inattendus ou des cas de force majeure, tels que panne technique importante, orage, inondations, cette dernière a proposé aux clients de les rappeler à leur meilleure convenance.

**05.03 Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen!): Je remercie Mme la ministre pour sa réponse. Je ne reviendrai pas sur les statistiques de réponse dans les deux minutes. Ici, visiblement, cela n'a pas pu être le cas. Un processus est en route et un calendrier de mise en service d'une nouvelle ligne début 2012 est fixé, ce qui devrait donc, je l'espère, satisfaire, les fidèles abonnés de Belgacom.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 6003 van mevrouw Jadin wordt uitgesteld. Mevrouw Snoy heeft niets laten weten. Haar vragen nrs 6006 en 6959 vervallen dus. Mijnheer Geerts, u hebt uw vraag nr 6044 ingetrokken. Ook uw collega Dedecker heeft zijn vraag nr. 6057 ingetrokken. Die vragen zijn namelijk gesteld en beantwoord tijdens de gedachtewisseling met de CEO en de voorzitter van de raad van bestuur van Belgacom. Vragen nrs 6051 en 6052 van de heer Vandeput worden uitgesteld.

#### **06** **Samengevoegde vragen van**

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de communicatie en interventie van leden van de raden van bestuur van de vennootschappen van de NMBS-Groep" (nr. 6053)
- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het sluiten van een aantal treinstations en de vermindering van het treinaanbod" (nr. 6059)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de afschaffing van spoorlijnen" (nr. 6621)
- mevrouw Leen Dierick aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de afschaffing van treinen van en naar Dendermonde" (nr. 6622)
- de heer Mathias De Clercq aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de plannen van de NMBS om 302 treinen af te schaffen" (nr. 6634)
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de gevolgen voor de pendelaars en voor de openbare dienstverlening van de besparingsmaatregelen bij de NMBS" (nr. 6660)
- de heer Christophe Bastin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aangekondigde afschaffing van 302 treinen" (nr. 6680)
- mevrouw Barbara Pas aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de afschaffing van treinen op de lijn Sint-Niklaas - Dendermonde - Brussel" (nr. 6692)
- de heer Christian Brotcorne aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de afschaffing van 302 treinen door de NMBS" (nr. 6695)
- de heer Christophe Bastin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de precieze gevolgen van het B-Leanplan, met name voor de tewerkstelling in de centrale werkplaats te Salzannes" (nr. 7002)
- de heer Damien Thiéry aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de door de raad van bestuur van de NMBS aangekondigde schrapping van 193 treinen" (nr. 7099)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de afschaffing van spoorlijnen" (nr. 7101)

#### **06** **Questions jointes de**

- M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la communication et l'intervention de membres des conseils d'administration des sociétés du Groupe SNCB" (n° 6053)
- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la fermeture d'un certain nombre de gares et la réduction de l'offre ferroviaire" (n° 6059)
- M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la suppression de lignes de chemin de fer" (n° 6621)
- Mme Leen Dierick à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la suppression de trains à destination et en provenance de Termonde" (n° 6622)
- M. Mathias De Clercq à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les projets de suppression de 302 trains par la SNCB" (n° 6634)
- Mme Karine Lalieux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'impact pour les navetteurs et pour le service public des mesures d'économie à la SNCB" (n° 6660)
- M. Christophe Bastin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'annonce de la suppression de 302 lignes de train" (n° 6680)
- Mme Barbara Pas à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la suppression de trains sur la ligne Saint-Nicolas - Termonde - Bruxelles" (n° 6692)

- **M. Christian Brotcorne** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la suppression de 302 trains par la SNCB" (n° 6695)
- **M. Christophe Bastin** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les conséquences exactes du plan B-Lean, en particulier pour l'emploi de l'atelier central de Salzinnes" (n° 7002)
- **M. Damien Thiéry** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la suppression de 193 trains annoncée par le conseil d'administration de la SNCB" (n° 7099)
- **M. Tanguy Veys** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la suppression de lignes ferroviaires" (n° 7101)

De **voorzitter**: Over het onderwerp hebben heel wat parlementsleden een vraag ingediend, maar voor sommigen, zoals mevrouw Lalieux, hoeft ze niet meer gesteld te worden, omdat ze in de plenaire vergadering aan de orde gekomen is. Vermits er nog anderen die vraag ingediend hebben, zal ik het rijtje aflopen. De heer Vandepuut is afwezig. Mijnheer Geerts, houdt u vast aan uw vraag nr. 6059?

**06.01 David Geerts** (sp.a): Ik behoud mijn vraag alleen als de minister bijkomende informatie heeft over de herbestemming van de stations, want daarop werd eigenlijk nooit geantwoord. Dat werd ook niet in de plenaire vergadering of in de hoorzitting met de CEO van de NMBS behandeld. Ik verwijs bijvoorbeeld naar het station van Zaventem, dat een andere bestemming kreeg. Welke maatregelen zouden gemeentebesturen kunnen nemen om alsnog dat station open te houden? Dat antwoord heb ik nog nooit gehoord.

De **voorzitter**: Mevrouw Dierick is er niet. De heer De Clercq vraagt om het antwoord op zijn vraag nr. 6634 schriftelijk te krijgen. Mevrouw Lalieux laat haar vraag nr. 6660 vervallen. De heer Bastin is er ook niet. Mevrouw Pas wenst u vast te houden aan uw vraag?

**06.02 Barbara Pas** (VB): Ja, omdat het specifiek de situatie in Dendermonde en Sint-Niklaas betreft.

Ik zal de hele discussie over de 302 afgeschafte treinen niet opnieuw voeren. Er is wel een specifieke situatie, die vooral de Wase en de Dendermondse pendelaars heeft doen schrikken. Van het aanbod waarin wordt geknipt, passeren maar liefst 32 treinen in Dendermonde. In de rechtstreekse treinen van Sint-Niklaas naar Brussel werd al eerder geschrapt. Enkele daarvan zijn na protest toch blijven rijden. Nu zou echter opnieuw in het aanbod worden geknipt, in tegenstelling tot de vroegere melding dat het schrappen van de rechtstreekse treinen vanuit Sint-Niklaas het gevolg was van werken in het station en de toenmalige belofte van de NMBS dat men voor 2013 de rechtstreekse treinverbindingen tussen Sint-Niklaas en Brussel volledig zou herstellen. Nu zien wij in de besparingsronde echter de omgekeerde beweging.

De criteria die werden gehanteerd, zijn intussen duidelijk geworden. Toch had ik graag wat bijkomende uitleg. Waarom wordt Dendermonde, dat zeer drukke knooppunt, vooral geïsoleerd in de geplande schrappingen? Er wordt bijvoorbeeld een trein geschrapt van Dendermonde naar Sint-Niklaas rond 21 u 00 's avonds. Het heeft voor de Waaslanders geen enkele zin om in Brussel de trein van 20 u 25 naar Dendermonde te nemen als er in Dendermonde geen enkele aansluiting meer is.

Worden er maatregelen genomen om in Dendermonde die aansluitingen te verzekeren tussen het Waasland en Brussel? De buslijn die als alternatief wordt aangehaald, is zeker niet voldoende.

Ten slotte, de al veel geplaagde lijn Sint-Niklaas-Dendermonde-Brussel heeft de voorbije tijd wel heel veel te kampen met afschaffingen en vertragingen. Wordt er in maatregelen voorzien om dat te verhelpen? Zo ja, welke?

De **voorzitter**: De heren Brotcorne, Bastin en Thiéry zijn er niet.

**06.03 Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de minister, u werd reeds ondervraagd in de plenaire vergadering en hebt uw standpunt ter zake meegedeeld. De hoorzitting heeft veel verduidelijking gebracht en een aantal misverstanden uit de wereld geholpen. Hebt u sindsdien uw standpunt verfijnd of bijkomende informatie verkregen? Of houdt u zich enkel aan wat u in de plenaire vergadering hebt verklaard? Wenst u toch terug te komen op een aantal stellingen, die u toen hebt ingenomen? Of wenst u alsnog te antwoorden op vragen waarop binnen het korte tijdsbestek niet werd geantwoord?

**06.04 Minister Inge Vervotte**: Ik probeer de vragen thematisch te beantwoorden en zal hier en daar wat in

mijn antwoord schrappen.

Voor de vragen over besparingen en over beperking van het treinaanbod, moet ik verwijzen naar eerdere antwoorden, alsook naar de uiteenzetting van Marc Descheemaeker en Laurence Bovy. De lijst van de afgeschafte treinen was beschikbaar op de website van de NMBS. Ik meen dat de recentste informatie tijdens die vergadering aan bod gekomen is.

Ik meen dat er toen ook voldoende ingegaan is op de stopplaatsen. Op dit ogenblik worden er geen stopplaatsen meer gesloten. Daar waren nogal wat misverstanden over.

Op de vraag van de heer Geerts kan ik antwoorden dat de NMBS een vergadering zal beleggen met elke betrokken gemeente of stad. Op die vergadering zal NMBS-Holding als eigenaar van de stationsgebouwen uitgenodigd worden voor de bespreking van de verdere toekomst en het gebruik van het stationsgebouw. Indien de gemeente of stad niet geïnteresseerd is in het stationsgebouw, zal een offerteaanvraag uitgeschreven worden en zullen particulieren een bod kunnen doen op het stationsgebouw.

Zowel de gemeente of de stad, als een eventuele particulier, moet het eens zijn met de volgende voorwaarden. De wachtzaal van het station moet openblijven, als schuilgelegenheid voor de treinreizigers, vanaf de eerste trein tot en met de laatste trein. Dat is beslist door de raad van bestuur. In elk betrokken station wordt een ticketautomaat geplaatst. Er zal getracht worden die zoveel mogelijk buiten het stationsgebouw te plaatsen.

In sommige betrokken stations zijn nu nog technische of andere lokalen in gebruik door diensten van de NMBS-Groep. In vele gevallen kunnen die niet op korte termijn verplaatst worden, onder andere wegens de hoge kostprijs van het verplaatsen van technische installaties. De gemeente, de stad of de particulier moet ermee akkoord gaan dat die lokalen nog onbepaalde tijd door de NMBS-Groep gebruikt worden.

Wegens bovenstaande punten is het niet mogelijk de betrokken stationsgebouwen te verkopen. De geïnteresseerden moeten akkoord gaan met een andere formule van terbeschikkingstelling. Het uitgangspunt van NMBS-Holding is een erfpacht toe te staan van 50 jaar, waarbij de erfpachtvergoeding wordt bepaald op basis van een schatting van het aankoopcomité van de FOD Financiën. Eventueel kan de jaarlijkse erfpachtvergoeding tijdelijk verminderd worden, afhankelijk van investeringswerken als dakwerken, buitenschrijnwerken enzovoort, die door de erfpachter moeten worden gedaan.

Andere formules, zoals bezettingsovereenkomsten, zijn eveneens mogelijk. Zij zullen geval per geval onderzocht en besproken worden met de betrokken gemeente, stad of particulier.

Inzake de specifieke situatie van Dendermonde moet ik onder andere verwijzen naar de algemene criteria. Ik zal niet alles herhalen. Ik ga enkel in op de specifieke vragen over Dendermonde. De afschaffingen en vertragingen zijn niet te wijten aan een structureel probleem. Zij zijn het gevolg van verschillende incidenten, bijvoorbeeld vandalisme, kabeldiefstal, het gooien van stenen, zelfdoding, obstakels op het spoor, storing van de infrastructuur, en problemen met het rollend materieel.

Rekening houdend met de beschikbaarheid van infrastructuur en materieel probeert de reizigersdispatching ervoor te zorgen dat de ongemakken voor het cliënteel tot het minimum herleid worden. Om de beschikbaarheid van het materieel te verbeteren en verder te optimaliseren, wordt tijdens het weekend voorzien in bijkomende prestaties in de werkplaatsen voor herstellingen en onderhoud.

Met betrekking tot de geschetste aansluitingsproblematiek in Dendermonde voor reizigers naar het Waasland deelt de NMBS mij mee dat als alternatief voor de trein uit Brussel Centraal om 20 u 25 via Dendermonde met aankomst in Sint-Niklaas om 21 u 30 de trein in Brussel Centraal om 20 u 31 kan worden genomen richting Antwerpen Centraal. In Antwerpen-Bergen kan men om 21 u 23 de aansluiting naar Sint-Niklaas nemen waar men dan om 21 u 42 aankomt.

**06.05** **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, dit aspect was in voorgaande debatten nog niet behandeld. Het is belangrijk voor de gemeentebesturen om te weten welke criteria ze moeten hanteren als men eraan denkt om bijvoorbeeld diensten aan te bieden in de stationsomgeving. Een ander aspect is natuurlijk in welke mate de lijst dan in de zomer van 2011 overeenstemt met wat er in het nieuwe vervoersplan zal komen. Dat zal de toekomst moeten uitwijzen.



**06.06 Barbara Pas** (VB): Mevrouw de minister, dank u voor uw zeer gedetailleerd antwoord. Ik begrijp dat u niet terugkomt op de discussie over de criteria, die al uitgebreid aan bod zijn gekomen. Sindsdien hebt u echter wel al een brief ontvangen van de voltallige gemeenteraad van Dendermonde, waarin er nogmaals op gewezen wordt dat het busvervoer waarnaar als alternatief wordt verwezen, niet volstaat en dat de besparingsmaatregel ook strijdig is met de plannen voor het gewestelijk expressnet. Als ik mij niet vergis, is er afgelopen week ook een schrijven namens de voltallige provincieraad verstuurd. Ik heb die brief alleszins al ontvangen en hij is ook naar uw adres verstuurd. Hierin wou men nog een laatste oproep doen om toch nog overleg te krijgen met de NMBS, zodat toch nog een en ander kan worden herzien. Wij blijven erbij dat rendabiliteit het verkeerde argument is voor een bedrijf dat openbare dienstverlening moet waarborgen.

**06.07 Minister Inge Vervotte:** Ik geef dit nog even als informatie mee. De lijnen die in het GEN-netwerk zullen worden opgenomen en die nu in de lijst staan, zullen niet afgeschaft worden. Ik voeg er nog aan toe dat er van de raad van bestuur ook een belangrijk zinnetje kwam, met name dat als de overheid daar in de toekomst bij nieuwe onderhandelingen over de beheerscontracten anders over denkt, er opnieuw moet worden onderhandeld. Daar zal dan natuurlijk een prijs tegenover staan. In die zin denk ik dat er op een gegeven ogenblik keuzes moeten worden gemaakt. Als men op een gegeven moment een politiek draagvlak vindt om over bepaalde zaken te heronderhandelen, zal daar ook een kostenplaatje tegenover staan. In de toekomst zal dus met onderhandelingen moeten worden gedefinieerd welke keuzes men maakt.

Wat dat betreft, blijf ik achter de argumentatie staan, die ik ook gegeven heb in de plenaire vergadering. Ik denk dat we met de spoorweggroep voor heel wat uitdagingen staan.

Voor mij is het een prioriteit dat we op een meer kwaliteitsvolle manier dan vandaag de reizigers die zich aandienen, vervoeren. We zullen ook de nodige veiligheidsinvesteringen moeten doen. Daarin moeten we keuzes durven te maken. Wat mij betreft, als het na heel de oefening en het bekijken van de alternatieven nodig blijkt, kan men de lijst verder uitsplitsen en kan men nog kijken welke opties men neemt. Ik vind echter in elk geval dat men de goedgekeurde oefening van de raad van bestuur zo goed mogelijk moet proberen uit te voeren. Het is echter evident dat men bij de uitvoering altijd kan vaststellen dat een en ander misschien herbekeken moet worden. Daar zullen we uiteraard voor open blijven staan.

**06.08 Tanguy Veys** (VB): Ik dank de minister voor haar antwoord en sluit me natuurlijk aan bij de repliek van mijn goede collega Barbara Pas.

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

De **voorzitter**: Samengevoegde vragen nr. 6091 van mevrouw Somers en nr. 6104 van de heer Vandeput worden uitgesteld.

**07 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de stand van zaken van het derde bijvoegsel bij de beheersovereenkomsten tussen de Staat en de vennootschappen van de NMBS-Groep met betrekking tot veiligheid" (nr. 6096)**

**07 Question de M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'état d'avancement du troisième avenant aux contrats de gestion entre l'État et les sociétés du Groupe SNCB en matière de sécurité" (n° 6096)**

**07.01 David Geerts** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, op 29 juni hebben wij in de bijzondere commissie, belast met het onderzoek naar de veiligheid van het spoorwegennet, een interessante gedachtewisseling gehad omtrent het derde bijvoegsel bij de beheersovereenkomst tussen de directiecomités van de NMBS-Groep en de overheid, aangaande de veiligheid. Uw toelichting bij de inhoud van het bijvoegsel leerde ons dat zij rechtstreeks voortvloeit uit en geïnspireerd is door de aanbevelingen van de bijzondere commissie, waaraan een strikte opvolging gekoppeld werd en zelfs een sanctionering.

U kondigde toen de volgende timing voor dat derde bijvoegsel aan. Er zou spoedig een definitief akkoord worden gesloten tussen de directiecomités van de NMBS-Groep en de overheid. In juli zou er een verzoek om advies worden gericht aan de nationale paritaire comités en aan het raadgevend comité. In augustus of september zouden de raden van bestuur de ontwerpen dan goedkeuren. In september of oktober zou de Ministerraad ze uiteindelijk bekrachtigen.

Mevrouw de minister, werd de aangekondigde timing gevolgd?

Werd er ondertussen een definitief akkoord gesloten tussen de directiecomités van de NMBS-Groep en de overheid?

Werd er in juli 2011 een adviesverzoek gericht aan de nationale paritaire comités en aan het raadgevend comité?

Hebben de raden van bestuur dat ontwerp al goedgekeurd? Indien niet, was is de oorzaak en welke nieuwe timing wordt er dan naar voren geschoven?

Wanneer zal de Ministerraad het derde bijvoegsel bij de beheersovereenkomst uiteindelijk bekrachtigen?

Deze vragen werden opgesteld in september.

**07.02** Minister **Inge Vervotte**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Geerts, mijn antwoord kan kort zijn, in die zin dat al het voorbereidend werk is gedaan. De onderhandelingen zijn gevoerd en de gedachten zijn uitgewisseld.

Wij hebben op een gegeven moment echter politiek afgesproken, aangezien wij in september het idee hadden dat er binnen een bepaalde tijd een regering met volheid van bevoegdheden zou zijn, dat wij niet opnieuw de onderhandelingen over het beheerscontract zouden voeren, maar dat dit aan de nieuwe regering zou toekomen, goed wetende dat het beheerscontract sowieso loopt tot 2012 en er opnieuw zal moeten worden onderhandeld.

Voor zover ik dat begrepen heb uit de gesprekken die plaatsgevonden aan de onderhandelingstafel van de formateur, wordt alles inzake de veiligheid behouden. Dat is een duidelijke politieke keuze. Ik denk dus dat ook bij de nieuwe onderhandelingen, die gevoerd zullen moeten worden voor 2012, voor de besparingen, tegelijk dat bijvoegsel toegevoegd zal worden.

Het is een keuze geweest om dat samen te voegen, omdat anders het contract telkens opnieuw moet worden opgebroken. Wij zullen de situatie moeten opvolgen.

Het belangrijkste is dat de gemaakte afspraken wel degelijk worden uitgevoerd. Het zit nog niet in het bijvoegsel, maar de afspraken worden wel gehonoreerd door de bedrijven en door de verschillende instanties. Ik denk dus dat wij, wat dat betreft, op de juiste lijn zitten.

**07.03** **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, het is inderdaad belangrijk dat tijdens de voorbereidende werken de neuzen in dezelfde richting staan. Hopelijk kan het snel gerealiseerd worden.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 6103 van mevrouw Snoy vervalt. In afwachting van de komst van de heer Van den Bergh, gaan wij over tot agendapunt 20. De heer Maertens is niet aanwezig voor het stellen van zijn vraag nr. 6205.

#### **08** **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Bert Maertens** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het arrest van het Europees Hof van Justitie van 22 september 2011 over de steunmaatregelen voor bpost" (nr. 6205)

- de heer **André Frédéric** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de gevolgen voor bpost van het arrest van het Europees Hof van Justitie (vernietiging van de beslissing van de Europese Commissie die de kapitaalsverhoging bij De Post in 2003 goedkeurde)" (nr. 6216)

- de heer **David Geerts** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de impact van het arrest van 22 september 2011 van het Europees Hof van Justitie inzake de staatssteun aan bpost" (nr. 6254)

- mevrouw **Valérie De Bue** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de steun voor bpost" (nr. 6427)

- mevrouw **Ine Somers** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de overheidssteun aan bpost" (nr. 6444)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het arrest van het Europees Hof van Justitie over de steunmaatregelen voor bpost" (nr. 7102)

**08** Questions jointes de

- M. Bert Maertens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne du 22 septembre 2011 relatif aux mesures d'aide en faveur de bpost" (n° 6205)

- M. André Frédéric à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les conséquences pour bpost de l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne (annulation de la décision de la Commission européenne validant l'opération de valorisation du capital de La Poste en 2003)" (n° 6216)

- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'impact de l'arrêt du 22 septembre 2011 de la Cour de justice de l'Union européenne concernant l'aide d'État à bpost" (n° 6254)

- Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les aides à bpost" (n° 6427)

- Mme Ine Somers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les aides d'État accordées à bpost" (n° 6444)

- M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne relatif aux mesures d'aide en faveur de bpost" (n° 7102)

**08.01** **André Frédéric** (PS): Madame la ministre, je ne referai pas tout l'historique d'un dossier très important pour bpost, mais il me semble important de rappeler certaines dates et certaines décisions.

Nous avons interrogé votre prédécesseur lorsque le tribunal de première instance des Communautés européennes avait annulé la décision d'approbation de la Commission européenne d'une augmentation du capital de La Poste, fin 2002. M. Vanackere avait alors précisé que la Belgique avait introduit un recours contre cet arrêt du 10 février 2009 devant la Cour de justice des Communautés européennes.

Il s'était montré rassurant puisque, pour lui, cette annulation était décidée non pour des motifs de fond, mais en raison d'une faute présumée de procédure. En effet, la Commission européenne aurait dû initier une procédure formelle comme elle est tenue de le faire lors de l'examen d'une mesure d'aide telle que celle apportée par la Belgique à une de ses entreprises publiques.

Quelques mois plus tard – le 16 juillet 2009 –, le premier ministre avait également informé le parlement du fait que la Commission européenne avait décidé de l'ouverture d'une procédure formelle. M. Vanackere avait d'ailleurs été interrogé en commission sur cette enquête menée par la Commission européenne sur toutes les formes illicites d'aide publique à La Poste depuis 1992! Une nouvelle fois, votre prédécesseur s'était montré rassurant.

Brièvement, il nous avait précisé que La Poste ainsi que ses services collaboraient pleinement avec la Commission, et il soutenait la thèse qu'il n'y avait pas eu d'aide d'État non autorisée. Il rappelait également la faute présumée de procédure de la Commission européenne, expliquant que la procédure était lancée principalement parce que d'aucuns avaient estimé que la motivation en vue de l'octroi d'un "bon à tirer" était peu approfondie.

Ce 22 septembre, nous apprenions donc que la Cour européenne confirmait dans son arrêt le jugement rendu en première instance par le tribunal annulant la décision de la Commission européenne validant l'opération de valorisation du capital de bpost. Cette décision relance donc des questions et des craintes quant aux conséquences potentielles pour l'avenir de bpost.

Quelle sera la réaction de la Commission européenne suite à cet arrêt? La procédure formelle lancée en 2009 par la Commission est-elle par ailleurs arrivée à son terme?

L'État fédéral doit-il ou compte-t-il réagir pour plaider sa bonne foi et la légalité de ses démarches envers La Poste?

À quoi doit-on s'attendre dans ce dossier complexe? Arrive-t-on à la fin des diverses procédures? Quels scénarii sont-ils possibles dans ce dossier, à la fois pour bpost, ses travailleurs, ses usagers, mais aussi pour l'État belge?

**08.02 Bert Maertens** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, *just in time* zoals dat dan heet.

Mevrouw de minister, ik vermoed dat de vorige sprekers de zaak hebben ingeleid. Ik zal mij dan ook beperken tot mijn concrete vragen over het dossier.

Ten eerste, wat zijn de gevolgen van het arrest voor bpost? Welke impact heeft dit arrest op de toekomstige overheidssteun voor het postbedrijf? Welke gevolgen zijn er voor de geplande beursgang van bpost? Ten tweede, beschikt het bedrijf over voldoende reserves voor een eventuele terugbetaling van de door concurrentie – onder andere DHL – aangevochten verkregen staatssteun? Ten derde, wat is de stand van zaken in het onderzoek naar de staatssteun dat de Europese Commissie twee jaar geleden heeft hervat en waar – als wij de berichtgeving in de media mogen geloven – de finale uitspraak zeer nabij zou zijn?

**08.03 David Geerts** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ik zal onmiddellijk mijn vragen stellen.

Welke gevolgen trekt de Belgische regering uit dit arrest? Brengt dit nieuwe elementen aan in dit complexe dossier? Heeft dit arrest, dat niet over de grond van de verleende steun gaat, maar wel over een fout in de procedure die de Europese Commissie heeft gevolgd, een impact op het lopende onderzoek van de Commissie zelf? Kan de minister toelichten wat de stand van zaken is in het onderzoek van de Commissie? Welke stappen heeft de Belgische regering ten opzichte van de Commissie genomen of is ze van plan te ondernemen om de Commissie te overtuigen dat er geen sprake is van onwettige steun? Tegen wanneer mogen wij de conclusies van de Commissie verwachten?

De **voorzitter**: De dames Somers en De Bue zijn niet aanwezig.

**08.04 Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, de feiten zijn voldoende geschetst door de vorige sprekers. Ik kan mij enkel aansluiten bij hun vragen en misschien toch erop wijzen dat, toen ik en andere collega's in het verleden vragen stelden over de mate waarin bpost rekening hield met de mogelijke veroordeling door het Hof van Justitie, men antwoordde dat er op dat moment in geen middelen werd voorzien aangezien het probleem zich niet voordeed. Ik heb toen aangeklaagd dat het voorzorgsprincipe in deze niet werd gehanteerd.

Wanneer men dan veroordeeld wordt, is de reactie van bpost dat het arrest van het Hof van Justitie het helemaal niet heeft over een terugbetaling. Zo kan men de discussie natuurlijk altijd uitstellen. Er zal toch ooit eens een lijn onder dit dossier moeten worden getrokken. Ik vermoed dat dit niet in het voordeel van bpost zal zijn.

Misschien kunt u ons vandaag van het tegendeel overtuigen? Welke eventuele stappen werden door bpost genomen sinds deze uitspraak? In welke mate heeft dit arrest gevolgen voor heel de financiële situatie en mogelijke beursgang van bpost?

**08.05 Minister Inge Vervotte**: Mevrouw de voorzitter, collega's, het is een heel belangrijk dossier dat wij ook met heel veel nauwgezetheid opvolgen. Wij beseffen immers goed wat de mogelijke impact van dergelijke beslissingen kan zijn.

In februari 2009 vernietigt het Europese gerecht van eerste aanleg de beslissing van de Europese Commissie tot goedkeuring van een kapitaalverhoging van bpost in 2002. Dit arrest kwam er na een klacht van Deutsche Post en DHL tegen de kapitaalverhoging in kwestie.

Als gevolg van voormelde beslissing startte de Europese Commissie een onderzoek naar de kapitaalverhoging uit 2002 en de steunmaatregelen die de Belgische Staat van 1992 tot 2010 aan bpost toekende.

De Belgische Staat heeft tegen het arrest van eerste aanleg bij het Hof van Justitie beroep aangetekend. Het Hof van Justitie heeft op 22 september 2011 uitspraak over het beroep gedaan. Het heeft geoordeeld dat het moest worden verworpen. Volgens het Europees Hof van Justitie werd de beslissing van de Europese Commissie tot goedkeuring van de kapitaalverhoging uit 2002 niet volgens de correcte procedure genomen. De beslissing tot goedkeuring van de kapitaalverhoging uit 2002 wordt bijgevolg op basis van procedurele elementen vernietigd.

Als gevolg van het voorgaande zet de Europese Commissie haar onderzoek voort naar de kapitaalverhoging

en de steunmaatregelen van de overheid, dat zij in juli 2009 had geopend. De Belgische Staat en bpost werken ten volle aan dit onderzoek mee.

De Belgische Staat beschikt over stevige economische en juridische argumenten waarmee op een adequate manier op de vragen van de Europese Commissie kan worden geantwoord.

Zoals reeds gezegd, is het onderzoek van de Europese Commissie nog steeds niet afgerond. Er is echter geen informatie over de verdere timing die de Europese Commissie ter zake zal hanteren.

De regering heeft geen kennis van tussentijdse rapporten. Er vonden reeds verschillende schriftelijke en ook mondelinge uitwisselingen plaats met het team van de Europese Commissie dat zich met de zaak bezighoudt. De Belgische Staat en bpost geloven dat zij goede argumenten hebben om het standpunt te verdedigen dat de Belgische Staat geen steun heeft gegeven die niet verenigbaar is met de interne markt voor de periode 1992-2009.

Natuurlijk kunnen wij niet weten wat de Europese Commissie zal beslissen. Er kan niet worden uitgesloten dat de Europese Commissie zal beslissen dat bpost staatssteun heeft gekregen die onverenigbaar met de interne markt is en dat zij de Belgische regering zou opleggen de bedoelde steun terug te vorderen.

Hoewel het om een aanzienlijk bedrag kan gaan, is het in de huidige fase van het onderzoek niet mogelijk de financiële gevolgen van de zaak correct te ramen. Alle bijkomende commentaren over eventuele terugbetalingen of gevolgen zijn ter zake dan ook voorbarig, aangezien het onderzoek nog niet is afgerond.

Bij gebrek aan concrete elementen kon dus ook nog geen concrete provisie worden aangelegd. U weet echter wel dat bpost de voorbije jaren een heel voorzichtig financieel beleid heeft gevoerd.

Samengevat kan ik stellen dat zowel bpost als de huidige ontslagnemende regering heel wat inspanningen heeft geleverd om de Europese Commissie van haar standpunt te overtuigen. Het is nu echter wachten op de beslissing van Almunia, die de zaak in kwestie zal beslechten. Wij hebben evenwel nog geen zicht op de concrete timing.

**08.06 André Frédéric (PS):** Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse. Évidemment, on reste sur sa faim, mais on ne peut présumer de la décision exacte de la Commission.

Néanmoins, je suis rassuré de la vigilance que vous exprimez et que vous, ou votre successeur, continuerez à assurer dans les semaines ou les mois qui viennent. Si une décision négative survenait, elle aurait une incidence dangereuse pour bpost, donc pour l'ensemble de la distribution postale et des travailleurs de l'entreprise.

**08.07 Bert Maertens (N-VA):** Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. U hebt weinig verrassend nieuws gemeld, maar dat was misschien een beetje te verwachten. Wij kijken met veel interesse uit naar de definitieve uitspraak van de Europese Commissie in het onderzoek. Wellicht zullen wij u of uw opvolger daarover opnieuw enkele vragen stellen.

**08.08 Tanguy Veys (VB):** Mevrouw de minister, zoals de heer Maertens zei, meldde u niets nieuw. De afwachtende houding ter zake verbaast mij, alsook het feit dat alleen maar wordt gezegd dat men er een goed oog in heeft. Gelet op de bedragen die in het dossier worden genoemd, had ik wat meer verwacht dan een voorzichtige, positieve en voluntaristische houding.

**08.09 Minister Inge Vervotte:** Mijnheer Veys, wat u zegt klopt absoluut niet. Ik wil dat tegenspreken. Er wordt met verschillende mensen intensief aan dit dossier gewerkt. Er zijn meerdere contacten met teams van de commissie geweest. Wij zijn niet voorzichtig en terughoudend in dit dossier, maar wij kunnen natuurlijk ook niet de garantie geven dat onze juridische adviezen en onze argumenten die wij hebben uitgewerkt — wij hebben ook zeer actief en proactief ten opzichte van de commissie gewerkt — door de commissie zullen worden gevolgd.

U kunt er mij niet van beschuldigen dat in dit dossier geen stappen werden gezet. Integendeel, wij hebben uitgewerkte juridische standpunten, adviezen en argumenten. Er zijn meerdere contacten geweest in de hoop dat de commissie onze visie daarin zal volgen.

Er is op geen enkele wijze een voorzichtige of terughoudende houding van de regering in deze.

**08.10 Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de minister, ik zal mijn reactie misschien iets verduidelijken. Ik denk dat de overheid en bpost er alles aan doen om in dit dossier het gelijk aan hun kant te krijgen. Dat betwist ik niet. Wat ik zeg, is dat men nogal een voluntaristische houding aanneemt of althans op de vlakte blijft. Als het erover gaat dat men daadwerkelijk wordt veroordeeld en de steun moet worden terugbetaald, dan blijft men op de vlakte en houdt men geen rekening met een dergelijk noodscenario of men schuift dat in elk geval voor zich uit. Dat verwondert mij enigszins.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nrs. 6249 en 6259 van de heren Luykx en Vanvelthoven worden uitgesteld. Mevrouw Galant is niet aanwezig en bijgevolg vervalt haar vraag nr. 6274. Vragen nrs. 6292, 6293, 6294 en 6294 van de heer Vandepuut worden uitgesteld.

#### **09 Questions jointes de**

- **M. André Frédéric** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les informations parues dans la presse sur des cas de licenciements abusifs au sein de bpost" (n° 6299)

- **M. Bert Maertens** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les licenciements pour cause de maladie chez bpost" (n° 6302)

#### **09 Samengevoegde vragen van**

- de heer **André Frédéric** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de informatie in de pers over onrechtmatige ontslagen bij bpost" (nr. 6299)

- de heer **Bert Maertens** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de ontslagen bij bpost omwille van ziekte" (nr. 6302)

**09.01 André Frédéric** (PS): Madame la présidente, le 28 septembre dernier, la presse relayait des informations préoccupantes émanant de source syndicale. En effet, la CSC dénonçait de nombreux cas de licenciement au sein de bpost et parlait de plus de 400 personnes, pour l'année 2010, licenciées pour raisons médicales. Sous ce vocable, on retrouverait des victimes d'accidents de travail et même, selon le président de la CSC, des personnes atteintes de maladies graves. Si ces faits étaient avérés, nous nous retrouverions avec une entreprise publique qui licencierait de manière honteuse des travailleurs contractuels.

Mes questions sont donc simples, madame la ministre. Qu'en est-il de ces informations? Pouvez-vous les confirmer ou les infirmer, le cas échéant? Comptez-vous lancer une enquête à ce propos afin de vérifier si, oui ou non, une entreprise publique se comporte d'une façon aussi odieuse vis-à-vis de ses travailleurs?

**09.02 Bert Maertens** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, ik sluit mij aan bij de vragen van de heer Frédéric en ik zal geen inleiding geven.

De berichtgeving vanuit de vakbond verbaasde mij en werd tegengesproken door een andere vakbond bij bpost.

Vandaar mijn eerste vraag. Wie spreekt de waarheid? Kloppen de berichten over het aantal dat de heer Blaise naar voren schuift of klopt de versie van bpost, die u hopelijk zult bevestigen? Wat is uw reactie ter zake?

Ten tweede, hoeveel personen werden de voorbije vijf jaar jaarlijks ontslagen wegens ziekte? Kan u hierover cijfers geven? Hoeveel procent was dat telkens van het totaal aantal jaarlijkse ontslagen?

Ten slotte, welk beleid voert bpost voor mensen die door een arbeidsongeval hun huidige functie binnen het bedrijf niet meer naar behoren kunnen uitvoeren? Worden zij ontslagen, krijgen zij een andere functie binnen het bedrijf of worden zij actief begeleid naar een andere job op de publieke of private arbeidsmarkt?

**09.03 Minister Inge Vervotte**: Mevrouw de voorzitter, bost meldt mij dat het beleid en de praktijk inzake het ontslag van werknemers met een baremiek contract, die afwezig zijn wegens ziekte, volledig conform alle wettelijke bepalingen zijn. De wettelijke basis waarop een contractueel personeelslid bij bpost ontslagen kan worden naar aanleiding van ziekte, is geregeld door de wet van 3 juli 1978. Deze bepalingen zijn

toepasselijk op alle ondernemingen, zowel publiek als privé. Bpost is derhalve niet onderhevig aan specifieke verplichtingen.

In verband met de aantallen vermeld in de persartikels die op 28 september 2010 in twee Franstalige media verschenen, laat bpost mij weten dat het aantal ontslagen wegens desorganisatie van het werk als gevolg van veelvuldige en/of langdurige afwezigheden in 2010, niet 400 maar 153 ontslagen bedroeg. In 2009 bedroeg dit aantal 187. In de periode 2006-2008 waren er gemiddeld 125 gevallen per jaar, zo meldt bpost mij.

Deze cijfers kwamen alle tot stand op basis van de wettelijke bepalingen. Zij liggen volgens bpost ook in de lijn van de gangbare praktijk vergeleken met andere Belgische ondernemingen.

Deze ontslagen vertegenwoordigen in 2009 en 2010 respectievelijk 45 % en 26 % van het totaal aantal ontslagen van baremiëk contractuele werknemers. Dit hoge percentage is vooral te wijten aan het feit dat bpost zich in de opeenvolgende en huidige cao's geëngageerd heeft om met uitzondering voor de ontslagen om dwingende redenen, niet over te gaan tot naakte ontslagen in het kader van de geplande vermindering van tewerkstelling.

Deze laatste gebeurt enkel op basis van natuurlijke vertrekken. Bpost ontkent bijgevolg heel duidelijk dat de ontslagen wegens frequente of langdurige afwezigheden zouden doorgevoerd worden om deze geplande verminderingen van arbeidsplaatsen helpen te realiseren.

De ontslagen maken steeds het voorwerp uit van een grondig onderzoek volgens een procedure die waarborgt dat alle elementen van het dossier en van de betrokken personeelsleden worden in aanmerking genomen. De geciteerde normen van ontslag — 35 dagen afwezigheid gedurende de voorbije 12 maanden of 6 maanden opeenvolgende afwezigheid — zijn indicatoren. Het zijn knipperlichten die aanduiden dat er een probleem moet onderzocht worden. In geen geval betekent de overschrijding van die normen dat automatisch het ontslag volgt.

Bovendien ontslaat bpost in geen enkel geval personeelsleden die afwezig zijn wegens ernstige ziekte, niettegenstaande hiervoor wettelijke mogelijkheden zouden bestaan. De voorbeelden die in de bovengenoemde artikels werden aangehaald, zoals het ontslag na één arbeidsongeval of het ontslag van een werknemer die vecht tegen kanker, beantwoorden volgens bpost niet aan de werkelijkheid of werden niet volledig weergegeven.

Wat tenslotte de vraag betreft in verband met de begeleiding van bpost-werknemers die slachtoffer waren van een arbeidsongeval, het volgende. Deze medewerkers kunnen altijd een ondersteuning van hun operationele verantwoordelijke of van de HR-dienst vragen in geval van moeilijkheden om hun taken te verwezenlijken. Op basis van de medische aanbevelingen en in de mate van het mogelijke, kan hun een aangepaste beroepsactiviteit worden voorgesteld. De medewerker die een ongeval had, kan ook zijn wens kenbaar maken om bpost te verlaten voor een job elders. In de mate van het mogelijke helpt het bedrijf hem om elders aan de slag te gaan.

**09.04 André Frédéric (PS):** Madame la ministre, je vous remercie de votre réponse, qui a au moins le mérite de la clarté – en particulier parce qu'elle modère les excès chiffrés. Cependant, je puis me tromper, mais si nous ne sommes pas à 400, nous nous situons quand même entre 150 et 200 par an. C'est assez impressionnant. Vous dites que c'est dans la moyenne des entreprises publiques belges. J'en prends bonne note et je vous remercie pour ces précisions.

**09.05 Bert Maertens (N-VA):** Mevrouw de minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord. Ik ben ook zeer blij met de teneur ervan, laat dat zeer duidelijk zijn.

Ik heb nog het volgende aandachtspunt. Ook bij Defensie heb ik vastgesteld dat er weinig begeleiding is naar een andere job. Ter zake is het ook op vraag van de werknemer zelf; er wordt niet actief begeleidt door bpost. Ik vermoed dat daar nog verbeteringsruimte mogelijk is en ik wil daar aandacht voor vragen, niet alleen voor het zoeken naar een functie binnen het bedrijf, maar zeker ook naar andere overheidsdiensten.

Wij kennen de problematiek van het ambtenarenbestand in ons land, de vergrijzing en alle problemen inzake vervanging, die deze kunnen teweegbrengen. Ik vraag dan ook dat daarvoor een duidelijke oplossing wordt gezocht, ook mede door de overheidsbedrijven die wij nog rijk zijn.

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

**10** Question de Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les problèmes rencontrés sur la ligne Liège-Maastricht" (n° 6300)

**10** Vraag van mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de problemen op de lijn Luik-Maastricht" (nr. 6300)

**10.01** **Linda Musin** (PS): Madame la présidente, madame la ministre, le 28 septembre dernier, la presse nous informait que les contrôleurs de la ligne Liège-Maastricht rencontrent de grandes difficultés. Cette ligne est fréquentée quotidiennement par des toxicomanes qui font l'aller-retour vers les Pays-Bas, refusant fréquemment de payer leur titre de transport, avec comme résultat des contrôleurs dépités et angoissés, confrontés à des navetteurs parfois violents et nerveux.

Depuis, j'ai eu l'occasion de rencontrer des accompagnateurs de train, le 10 novembre dernier. Ceux-ci ont présenté une pétition à différents partis politiques à Liège, ainsi qu'au procureur général Cédric Visart de Bocarmé, au nom des accompagnateurs de train qui officient sur cette ligne Liège-Maastricht. La pétition dénonce la même chose, à savoir les énormes problèmes que rencontrent ces accompagnateurs.

Pour la seule ligne Liège-Maastricht, en trois ans, les constats d'irrégularité sont passés de 4 000 à 12 000. En 2010, seuls 70 constats ont abouti au tribunal. Les accompagnateurs constatent évidemment de nombreuses dégradations de matériel. Ce type de public particulier fait souvent trois ou quatre fois la navette par jour pour ramener des quantités de drogue qui dépassent largement son usage personnel. Cette situation devient très préoccupante puisqu'il y a des agressions, des vols et des dégradations de matériel. Ces personnes se droguent également en public ou dans les toilettes.

La SNCB ne comptabilise que les agressions physiques et ne considère apparemment pas cette ligne comme étant à risque. Il est prévu que les accompagnateurs de train doivent être à deux, mais il n'est pas rare que les trains circulent avec un seul, voire aucun contrôleur à bord. Ces conditions de travail engendrent, selon leur pétition, stress, absence pour maladie, indisponibilité du personnel roulant, absence de contrôle, diminution de la sécurité, coût pour la société, danger pour les voyageurs ordinaires et dégradation de l'image de la SNCB et du service public en général.

D'une part, madame la ministre, comment la SNCB réagit-elle face à ce problème clairement identifié? Je pense notamment au rôle de Securail ou à la collaboration avec la police. Comment l'entreprise pourrait-elle aider son personnel qui travaille sur cette ligne?

D'autre part, nous disposons de chiffres quant aux procès-verbaux qui ont été rédigés et qui ont abouti. Comment pourrait-on améliorer ce ratio pour que la verbalisation atteigne réellement son objectif?

**10.02** **Inge Vervotte**, ministre: Chère collègue, le personnel d'accompagnement des trains de la ligne Liège-Maastricht rencontre effectivement certains problèmes avec des clients dépourvus de titre de transport et qui refusent de régulariser leur situation et ce, davantage sur cette liaison que sur d'autres tronçons.

Le nombre de PV relativement important rédigés sur ce tronçon est source de frustration pour le personnel d'accompagnement de train, qui craint que la plupart de ceux-ci n'aboutissent pas à un recouvrement et que cette impunité n'apporte pas immédiatement des perspectives d'amélioration.

La cellule "personnel des trains" de Liège s'efforce, dans la mesure du possible, de faire accompagner le chef de bord par un collègue coach ou instructeur. Des prestations d'un deuxième agent sont également affectées en priorité à ce tronçon en fonction des possibilités.

L'évolution de la problématique de la liaison Liège-Maastricht fait l'objet d'un suivi quotidien de la part du Corporate Security Service en charge du service de sécurité ferroviaire, Securail.

À cet effet, un plan d'action local a été mis en place en partenariat avec la police fédérale des chemins de fer de Liège. Ce plan d'action s'est traduit pour Securail par l'escorte ciblée de 328 trains en 2010 et de 410 trains au cours du premier semestre 2011. Les services de police ont, pour leur part, effectué des contrôles ciblés relatifs à la problématique des stupéfiants.



En 2010, 86 demandes d'intervention ont été gérées par le Security Operation Center du Corporate Security Service pour les problèmes de sécurité les plus souvent rapportés sur cette ligne. Par rapport à celui du premier semestre 2010, le nombre de demandes d'intervention durant le premier semestre 2011 a augmenté de 78 %, principalement pour les voyageurs en irrégularité.

À partir de décembre 2011, la liaison Bruxelles-Maastricht sera remplacée par une navette Liège-Maastricht. On passera donc de longs convois, parfois 12 voitures, à des trains moins longs ayant Liège comme gare de départ. Il sera, dès lors, plus aisé de mener des actions de contrôle lors de l'embarquement, ce qui devrait également améliorer la situation.

Pour les voyageurs en irrégularité, le service central clientèle exerce d'abord une activité de recouvrement à l'égard de ces voyageurs par l'envoi d'une lettre de rappel et d'une mise en demeure. Ce n'est qu'en cas d'échec de cette procédure amiable ou dans les cas de récidive notoire que des *pro justitia* sont rédigés et transmis au parquet.

Le service juridique de la SNCB ne dispose pas de statistiques concernant l'aboutissement du jugement au tribunal de police. Il est un fait que plusieurs parquets ne poursuivent plus les voyageurs irréguliers et ceux qui poursuivent encore le font seulement dans la mesure de leurs moyens, par exemple, lorsqu'un même voyageur a atteint un certain nombre de verbalisations.

En ce qui concerne l'aboutissement des verbalisations, la SNCB a, d'une manière générale, entrepris plusieurs actions comme des visites au procureur du Roi et la réorganisation des équipes de contrôle. Suivant la SNCB, une lutte plus efficace contre ce phénomène requiert des moyens adaptés soit auprès des instances judiciaires (parquets et tribunaux de police) appelées sur base de l'actuelle législation à les sanctionner, soit directement entre les mains de l'entreprise ferroviaire. L'instrument que constituerait pour l'entreprise ferroviaire la possibilité d'infliger des amendes administratives leur paraît pouvoir répondre à l'objectif urgent et prioritaire de la lutte efficace contre les irrégularités des voyageurs circulant sans titre de transport.

Toutes les initiatives légales dans cet objectif au sein du gouvernement et pilotées par le ministre de l'Intérieur sont à l'arrêt depuis les affaires courantes.

**10.03** **Linda Musin** (PS): Madame la présidente, madame la ministre, merci pour votre réponse détaillée.

J'espère que les efforts entrepris par la SNCB en la matière, via Securail, la police des chemins de fer et avec la police fédérale, pourront se poursuivre par des campagnes de contrôles répétées. En effet, cette pétition date d'une dizaine de jours et les contrôleurs et accompagnateurs sont toujours très inquiets. Nous attendons des résultats permettant de rassurer tant les accompagnateurs que les navetteurs.

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

De **voorzitter**: De heer Dufrane is hier niet.

**11** **Question de M. André Frédéric à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la circulation du train IR q entre Liège-Guillemins et Aachen HBF" (n° 6404)**

**11** **Vraag van de heer André Frédéric aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de IR q-trein tussen Luik-Guillemins en Aachen HBF" (nr. 6404)**

**11.01** **André Frédéric** (PS): Madame la présidente, madame la ministre, je voudrais revenir sur la problématique qui me préoccupe en tant que frontalier avec l'Allemagne à propos de l'avenir de la relation ferroviaire IR q entre Liège-Guillemins et Aachen-Hauptbahn.

Pour rappel, sur le plan de la sécurité, le réseau Deutsche Bahn (DB) ne souhaite plus une signalisation matérialisée par des crocodiles dans la voie.

La DB serait sur le point d'accepter le TBL1+ en juxtaposition avec leur système PZB pour permettre la circulation de nos automotrices doubles rénovées dans les conditions de sécurité améliorées par le placement de balises TBL1+ dans la voie.

Toutefois, le réseau DB ne reconnaît pas ce système de sécurité et la vitesse de nos engins sera limitée à 100 km/h sur le tronçon.

Pourriez-vous, dès lors, me confirmer que ce système de signalisation pour le moins hybride sera accepté définitivement par la DB? Pourquoi n'équipe-t-on pas les nouvelles automotrices Desiro du système de sécurité DB PZB?

Lors de ma précédente intervention, vous m'aviez affirmé que le matériel obsolète utilisé sur la relation serait remplacé par du matériel de type Desiro, le 1<sup>er</sup> janvier 2013.

Suivant les dernières informations dont je dispose, l'implémentation de ce type de matériel aurait lieu le 1<sup>er</sup> janvier 2015. Pourriez-vous me communiquer les raisons de ce retard, étant donné que la livraison des automotrices Desiro doit débuter fin 2011-début 2012? Vous conviendrez qu'un laps de temps de 3 ans pour homologuer ces engins qui circulent déjà en Allemagne est très long.

En ce qui concerne la tension utilisée, actuellement, nos engins sont alimentés en 3 KVC sur toute la longueur du parcours jusque et y compris la gare commutable de Aachen-Hauptbahn.

Compte tenu de la vétusté de cette dernière, la DB étudie pour 2017 sa suppression et l'utilisation de la tension de 15 KV jusqu'au-delà de la bifurcation Hammersbrücke (après la frontière). Cette modification aura pour effet immédiat d'interdire l'accès des nouvelles automotrices Desiro bitension 3 KVC et 25 KVA sur le territoire allemand.

En fonction de ces éléments, pouvez-vous m'assurer de la pérennisation de cette relation et pouvez-vous m'informer avec quels engins l'opérateur SNCB compte assurer la desserte vers Aachen-Hauptbahn.

Je reviens enfin sur la cadence horaire demandée depuis la création de cette relation. Pouvez-vous m'informer sur l'état d'avancement de l'étude de l'opérateur SNCB sur le sujet?

**11.02 Inge Vervotte**, ministre: Madame la présidente, cher collègue, la relation Liège-Aix est assurée par des automotrices de type double monocourant aptes à circuler jusque Aix.

En raison d'impératifs de sécurité imposés par le gestionnaire de l'infrastructure allemand, le système de signalisation belge, c'est-à-dire le Crocodile, ne sera plus accepté à Aix dans le courant de l'année 2012.

Une solution à moyen terme a dès lors été trouvée de commun accord entre les gestionnaires de l'infrastructure belges et allemands et la SNCB. Cet accord prévoit qu'à partir de décembre 2011, la liaison Liège-Aix sera assurée par une série d'automotrices de type double équipées du système de signalisation TBL1+, système accepté provisoirement par les gestionnaires de l'infrastructure allemande.

Ensuite, la SNCB prévoit la mise en circulation d'automotrices de type Desiro à l'horizon de décembre 2014, après homologation sur le réseau allemand. Ce délai pour l'homologation peut paraître long, mais il est conditionné par le fait que la SNCB est dépendante des autorités d'homologation allemandes et que les automotrices de type Desiro de la SNCB ne circulent pas encore sur des parcours commerciaux.

À plus long terme, les gestionnaires de l'infrastructure belges et allemands souhaitent une simplification de leur infrastructure. Plus spécifiquement la Deutsche Bahn Netz demande la suppression de la gare commutable de Aix, un scénario qui ne serait pas possible pour Infrabel avant 2017, au plus tôt. De plus, elle demande l'utilisation de la signalisation ETCS 3, un système prévu en Allemagne qui est différent de l'ETCS belge, à l'horizon 2015 au plus tôt.

Si les exigences de la DB Netz sont suivies, la SNCB ne disposera plus d'automotrices aptes à desservir Aix. L'acquisition d'un supplément d'automotrices bitension 3KV/15KV aptes à circuler avec les signalisations belge et allemande entraînerait des coûts importants pour la SNCB, qu'elle ne pourra assumer seule.

Dans ces conditions, tant que des accords au niveau des possibilités techniques de l'exploitation et au niveau commercial ne sont pas conclus avec des contreparties allemandes pour assurer cette desserte au-delà de 2015, il n'est pas envisageable pour la SNCB d'en augmenter la fréquence.

**11.03 André Frédéric** (PS): Je remercie la ministre pour sa réponse. J'ai reçu confirmation de l'hypothèse de la suppression totale à l'horizon 2015 de cette liaison internationale, qui est fondamentale pour la province de Liège et l'arrondissement de Verviers en particulier. Cette ligne risquerait, pour des raisons de désaccord entre la SNCB et la Deutsche Bahn, ou d'incapacité à se mettre en conformité technique, d'être purement et simplement supprimée. C'est bien ce que je dois comprendre?

**11.04 Inge Vervotte**, ministre: On espère (...)

**11.05 André Frédéric** (PS): Dans l'état actuel des choses, il vous semble que cette ligne devrait être supprimée, à moins que je n'aie mal compris votre réponse?

**11.06 Inge Vervotte**, ministre: (...)

**11.07 André Frédéric** (PS): Je la relirai, madame la ministre. Je ne vais pas vous ennuyer.

**11.08 Inge Vervotte**, ministre: (...) On doit chercher une solution. Mais nous ne sommes pas techniciens.

**11.09 André Frédéric** (PS): C'est technique, mais je voulais attirer votre attention et celle de la SNCB, même si elle doit être au courant, sur le fait que c'est un trajet fondamental. Car il relie directement la province de Liège et l'Allemagne. Si on supprime cette ligne, les échanges se feront plus difficilement. De plus, les voyageurs devront reprendre leur véhicule – ce qui ne me semble pas l'idéal.

Je vous remercie.

**11.10 Inge Vervotte**, ministre: On demande aussi à l'Allemagne d'adopter une position correcte. Il ne s'agit pas de se laisser imposer des initiatives prises par ce pays. C'est la raison pour laquelle nous essayons de trouver un accord.

**11.11 André Frédéric** (PS): C'est ce qu'on appelle la négociation, madame la ministre. Et on sait combien c'est facile!

Je vous remercie.

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

De **voorzitter**: Vragen nrs. 6425 en 6426 van mevrouw De Bue zijn uitgesteld.

**12 Question de Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la grève des postiers de Soumagne, Visé et Blegny" (n° 6446)**

**12 Vraag van mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de staking van de postbodes van Soumagne, Visé en Blegny" (nr. 6446)**

**12.01 Linda Musin** (PS): Madame la présidente, madame la ministre, en juillet dernier, j'attirais l'attention, via une question parlementaire, sur les conséquences de la réorganisation des services postaux à Soumagne. Considérant que les locaux de la poste de Soumagne n'étaient pas adaptés à l'activité courrier, bpost a organisé le déménagement de ce service vers la plate-forme de Visé en date du 4 juillet 2011. Une réorganisation des tournées des facteurs depuis un nouveau point de départ était le seul changement objectif.

Cela n'a cependant pas plu. Des mouvements de grève ont eu lieu avec des conséquences très désagréables pour certains habitants. Je cite certains d'entre eux: "Pas de courrier ni de colis pendant une semaine, du 13 au 17 juin, et la semaine du 20 au 24 juin, distribution du courrier seulement deux fois. Certaines rues n'étaient pas desservies. Impossibilité de recevoir le courrier au bureau de poste, perte des courriers avec abonnement et colis".

Les postiers de Soumagne, Visé et Blegny étaient à nouveau en grève le jeudi 29 septembre 2011. Les quinze travailleurs de bpost couvrant la région de Soumagne réclamaient l'engagement d'une personne

supplémentaire pour assurer le service. Les postiers de Visé et de Blegny avaient ensuite débrayé par solidarité. Bref, soixante travailleurs étaient en arrêt de travail.

Suite à une rencontre prévue le 4 octobre avec la direction, un accord a été trouvé entre syndicats et direction locale de bpost. Cet accord a été accepté par l'assemblée générale des travailleurs. Selon la presse, La Poste "a reconnu qu'une erreur avait été commise dans le calcul de la distance, et du temps pour la parcourir, entre les bureaux de Visé et Soumagne et a proposé un nouveau calcul qui convient aux travailleurs".

Madame la ministre, de quelle erreur parle-t-on dans le calcul de la distance et du temps de parcours entre les bureaux de Visé et Soumagne? À quoi est due cette erreur? Parle-t-on d'une erreur dans un calcul effectué par le logiciel Georoute ou d'une erreur humaine de la direction locale?

De telles erreurs arrivent-elles régulièrement? Le cas échéant, combien d'erreurs de ce type ont-elles été enregistrées? Enfin, dans le cas des services postaux de Soumagne, comment a-t-on rectifié cette erreur?

**12.02 Inge Vervotte**, ministre: Madame Musin, l'erreur concernait la distribution des journaux le samedi matin. Dans un premier temps, bpost a élaboré un scénario prévoyant la distribution des journaux de Soumagne au départ du bureau de Fléron. Ce scénario n'ayant pas obtenu l'adhésion des collaborateurs de bpost, le management a proposé de déplacer le point de départ des tournées concernées au bureau de Visé. L'erreur a été commise dès lors que ce sont les temps de l'ancien scénario Fléron-Soumagne qui ont été pris en considération au lieu de ceux relatifs au nouveau scénario Visé-Soumagne. Il s'agit bien d'une erreur humaine dans la prise en compte des temps pour le bon scénario. Il y a toutefois lieu de nuancer la survenance de cette erreur par le fait que le management de bpost a remanié, à plusieurs reprises, le scénario de distribution à Soumagne afin de tenir compte au maximum des demandes des collaborateurs concernés.

De telles erreurs sont exceptionnelles.

Lors de la dernière réunion de concertation, une nouvelle proposition d'organisation de la distribution du courrier dans l'entité de Soumagne au départ de Visé a été faite aux organisations syndicales et a été acceptée par celles-ci.

**12.03 Linda Musin** (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse.

S'il s'agit d'une erreur humaine et qu'elle est exceptionnelle, on peut comprendre la situation. En effet, la distance entre Fléron et Soumagne est minime puisque ces deux communes sont limitrophes, alors que Visé est légèrement plus éloignée.

Ce qui me rassure, c'est qu'il s'agit d'un fait exceptionnel. Il faut néanmoins souligner que cela a entraîné un problème en termes de distribution du courrier pendant un certain laps de temps.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vragen nrs. 6458, 6459, 6460 en 6461 van de heer Vandepuut worden uitgesteld.

### **13 Questions jointes de**

- Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le supplément automatique de 7 euros envisagé par la SNCB" (n° 6468)

- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'augmentation du prix d'un ticket de train acheté dans le train" (n° 6471)

- M. David Clarinval à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le supplément fixe de 7 euros qui sera de vigueur en 2012 pour les navetteurs achetant leur billet dans le train" (n° 6595)

- Mme Maggie De Block à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'augmentation du prix des tickets de train" (n° 6707)

### **13 Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toeslag van 7 euro die de NMBS automatisch wil aanrekenen" (nr. 6468)

- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het duurder maken van een treinticket dat op de trein wordt gekocht" (nr. 6471)
- de heer David Clarinval aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de vaste toeslag van 7 euro die treinreizigers in 2012 zullen moeten betalen indien zij hun ticket in de trein kopen" (nr. 6595)
- mevrouw Maggie De Block aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de duurdere treintickets" (nr. 6707)

De **voorzitter**: De heer Clarinval is er niet. Dan vervalt zijn vraag nummer 6595.

**13.01** **Linda Musin** (PS): Madame la ministre, le quotidien *Le Soir* relayait le 6 octobre dernier la volonté de la SNCB d'appliquer un supplément fixe de 7 euros pour les navetteurs embarquant sans ticket dans un train et ce, à partir de 2012. Actuellement, le règlement de la SNCB indique qu'un navetteur peut embarquer, sans frais supplémentaires, depuis une station dépourvue de personnel, à partir du moment où il en avertit l'accompagnateur de train.

Dans une gare avec un guichet, le voyageur est théoriquement redevable de trois euros de supplément. Dans la réalité, les contrôleurs essaient toujours d'agir avec bon sens et psychologie et il n'est donc pas rare de voir ce supplément de trois euros non appliqué. Tout cela est et reste évidemment une question de bon sens. Le navetteur peut être dans l'incapacité d'acheter un ticket, soit parce qu'il se trouve dans une gare désormais désaffectée, nommée "point d'arrêt non gardé", conformément aux décisions économiques passées de la SNCB, soit parce que les guichets ne sont pas ouverts lorsqu'il veut prendre le train, conformément aux décisions économiques de la SNCB qui réduit les heures d'ouverture de ses propres guichets.

Je passe évidemment sur les autres explications vécues un jour ou l'autre par toutes les personnes qui prennent régulièrement le train, comme les files d'attente devant des guichets de moins en moins nombreux. Ce "bon sens" passe apparemment mal auprès de la direction de la SNCB, puisqu'elle souhaite appliquer un supplément fixe de 7 euros qui serait "moins ouvert à l'interprétation".

Et l'entreprise va même jusqu'à prétendre que la suppression de toute interprétation sera positive pour le contrôleur qui serait moins soumis à la mauvaise humeur ou à la colère des navetteurs qui n'auraient pas pu acheter au préalable leur ticket avant d'embarquer.

Mais en quoi le fait d'appliquer automatiquement une amende plus élevée diminuerait-il la nervosité de navetteurs que l'on sanctionnerait pour n'avoir pas pu acheter un ticket, bien souvent faute de temps ou faute de guichet?

Madame la ministre, mes questions quant à cette décision de la SNCB sont les suivantes.

Si cette mesure se voit confirmée, pouvez-vous nous assurer qu'elle n'entrera en vigueur que le jour où l'ensemble des points d'arrêts non gardés et l'ensemble des petites et des grandes gares seront pourvus d'un guichet ouvert toute la journée ou équipés de suffisamment d'automates?

La SNCB a-t-elle pensé aux seniors ou à d'autres catégories de personnes éprouvant des difficultés à utiliser les automates ou internet et qui achètent bien souvent leur ticket dans le train et ne payent aucun supplément grâce à la psychologie et au bon sens des accompagnateurs?

La SNCB pense-t-elle sincèrement qu'augmenter et automatiser une amende est de nature à diminuer la nervosité des navetteurs sanctionnés et permettra donc de diminuer le nombre d'agressions à l'encontre des accompagnateurs?

**13.02** **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, toen ik het voorstel las om zeven euro te betalen voor een ticket op de trein zelf, heb ik me de volgende vraag gesteld. In welke mate nemen mensen, die deze beslissing nemen, zelf de trein? Als men 's morgens de trein neemt – zeker in een klein station – is er vooral een piek aan het loket op het moment dat de trein aankomt. Voor een trein om 8 u 00 gaan mensen die nog geen abonnement hebben, niet om 7 u 00 reeds naar het station.

Bovendien werken in een aantal stations de automaten zelden of toch niet vaak. Wanneer ik daar een debat over voer, zegt men mij dat er geen probleem is. Over de ganse dag verhelpt men dit wel denk ik. Mensen

die niet vertrouwd zijn met de automaten maken vaak een verkeerde handeling en dan werkt de automaat niet meer.

Bovendien denk ik dat bij een toeslag van zeven euro ook de agressie ten opzichte treinbegeleiders zal stijgen. Wanneer men nu op de trein stapt zonder de kans te hebben gehad om een ticket te kopen, en wanneer men dit meldt aan een treinbegeleider, wordt men heel vriendelijk geholpen. Deze begrijpt wel dat men de trein nog probeert te halen.

Ik vrees dat met een voorstel van een toeslag van zeven euro de agressie ten opzichte van de treinbegeleider zal toenemen. Met betrekking tot de economische impact, het volgende. In de ganse besparingsrondes die men zal moeten doen, zal men het hiermee niet halen. Dit is ook een maatregel die op weinig begrip zal kunnen rekenen bij treinreizigers.

De eerste vraag is, in welke mate komt deze toeslag overeen met de geldende beheersovereenkomst?

Ten tweede, is dit voorstel – het dateert van oktober – opgeborgen? Was het maar een krantenartikel of moeten we dit ernstig opvatten?

*Voorzitter: David Geerts.*

*Président: David Geerts.*

**13.03 Maggie De Block** (Open Vld): Meneer Geerts, mevrouw de minister, ik sluit me hierbij graag aan. Dit vind ik ook een bizar idee. Wat is de bedoeling ervan? De huidige regeling was toch een duidelijke afspraak? Men kan op de trein een kaartje kopen, maar men moet de treinbegeleider hiervan op de hoogte brengen alvorens in te stappen, door eens te zwaaien of een teken te geven. Deze manier is gemakkelijk en daar werd ook vaak gebruik van gemaakt.

Soms is het moeilijk om uit te leggen dat men toch in de rij moet gaan staan om een ticket te kopen en een volgende trein te nemen. Men komt soms ook in het station aan en men kan nog de vorige trein nemen die vertraging opgelopen heeft. Er zijn tal van praktische zaken waar men mee te maken heeft als men de trein neemt.

Kan het zijn dat deze maatregel pas in werking treedt als alle haltes en stopplaatsen zijn uitgerust met een biljettenautomaat? Dat lijkt mij wel nodig, want anders is het niets meer dan alleen een verdubbeling van de toeslag.

Ik ga ervan uit dat het de bedoeling is om meer inkomsten te hebben, maar daar moet toch ook een investering tegenover staan.

De heer Geerts zegt: automaten zijn automaten. Mensen aan het loket kunnen afwezig zijn, maar met een automaat kan ook iets mis zijn. Ik neem aan dat er met de implementatie op het veld ook problemen zullen zijn.

De vraag is waarom een maatregel die goed werkt nu door een andere wordt vervangen? Welke investeringen of winsten worden daarbij nagestreefd?

**13.04 Minister Inge Vervotte:** Mevrouw De Block, het klopt inderdaad. Toch bestaan meerdere misvattingen over dit project.

Zoals u weet betaalt een reiziger die momenteel in een stopplaats opstapt geen hoger tarief aan boord van de trein indien hij de treinbegeleider voor het opstappen heeft verwittigd dat hij niet over een treinticket beschikt. Verwittigt hij de treinbegeleider niet, dan dient hij een toeslag van 12,5 euro te betalen.

Een reiziger die opstapt in een station betaalt altijd een toeslag van 3 euro indien hij de treinbegeleider heeft verwittigd dat hij niet over een treinticket beschikt. Doet hij dat niet, dan betaalt ook deze reiziger een toeslag van 12,5 euro.

De NMBS heeft vastgesteld dat 71 % van de reizigers die een ticket aan boord van de trein koopt, opstapt in een station waar minstens een loket en een automaat beschikbaar zijn.

Bovendien bestaat bijzonder veel discussie aan boord van de trein over het al dan niet verwittigen van de treinbegeleider voor het opstappen van de trein.

Deze scheve situatie moet worden rechtgetrokken. Het betreft dan ook geen pestmaatregel, maar wel het rechttrekken van een onhoudbare situatie.

De automatische toeslag van 7 euro zal alleen worden geïnd als er minstens een automaat of een loket beschikbaar is. De reizigers moeten hierbij worden gesensibiliseerd dat zij een treinticket op voorhand dienen te kopen. De rol van de treinbegeleider kan immers niet alleen uit de verkoop van tickets bestaan.

Er dient veel meer tijd gecreëerd te worden voor service, informatieverspreiding, veiligheid en controle.

Het is evident dat bij de introductie van zo'n systeem de reizigers moeten kunnen beschikken over aankoopmogelijkheden alvorens zij aan boord van de trein plaatsnemen. Dat is evident en daarop staan wij ook. Daarom zullen alle stopplaatsen uitgerust worden met de nieuwste generatie verkoopautomaten en het is juist als u zegt dat die moeten werken. Ik hoor ook van mensen dat daarover klachten zijn. Dat moet opgevolgd worden. Wij willen dat de NMBS ons kan garanderen dat er overal automaten zijn en dat ze ook werken en goed werken. Het project zal stelselmatig gelanceerd worden conform de installatie van de nieuwe automaten.

Tevens werd recent de applicatie *mobile ticketing* gelanceerd, waarmee reizigers in het bezit van een smartphone een treinticket kunnen aankopen via hun gsm-toestel.

Belangrijk is dat via sensibilisering en via de communicatiecampagnes die de introductie van dit project zullen vergezellen, de vereenvoudigde reglementering en de beschikbaarheid van verkoopautomaten kenbaar zullen worden gemaakt. De nieuwe situatie zal duidelijker zijn voor iedereen waardoor het aantal discussies tussen reizigers en boordpersoneel drastisch moet dalen. Tevens zal dit project een positieve invloed hebben op het aantal fraudegevallen.

La nouvelle génération d'automates sera beaucoup plus simple et permettra, dès lors, à tous les voyageurs – seniors inclus – d'acheter facilement un billet. Différents moyens de paiement seront utilisables. La SNCB est convaincue que cette mesure diminuera la nervosité des navetteurs sanctionnés. En effet, la situation présente donne lieu à des discussions à bord des trains.

De plus, de nombreux spécialistes s'accordent à dire qu'une situation claire et une application uniforme de règles simples et précises contribuent à diminuer le nombre de contestations et d'agressions. L'adaptation des amendes vise aussi à faire baisser le nombre de fraudes.

De NMBS voorziet in eerste instantie in een kleine meeropbrengst. De bedoeling is om de 71 % reizigers die nu aan boord van de trein een ticket koopt, terwijl zij over een alternatief beschikken, duidelijk te maken dat zij beter voor dat alternatief kiezen en hen in die richting te sturen. Er wordt dan ook een groot afschrikkende effect verwacht waardoor de meeropbrengsten beperkt zullen blijven. Die meeropbrengsten zullen worden aangewend om de investeringen verbonden aan dit project te betalen.

Er wordt een procedure vastgelegd omtrent niet-functionerende automaten. Het hogere boordtarief zal enkel aangerekend worden indien ten minste één automaat of loket volledig operationeel is en correct werkt. Dat wil zeggen dat een reiziger niet onnodig het hogere boordtarief zal moeten betalen aan boord van de trein indien hij door een technisch defect geen ticket heeft kunnen aankopen vóór het opstappen in de trein.

Aangezien deze aangepaste regelgeving behoort tot de boetestructuur die de onderneming hanteert om fraude en agressie aan boord van haar treinen te verminderen, valt zij niet onder de bepalingen van het beheerscontract. Het is immers de bedoeling dat de reizigers vóór het opstappen al een treinticket kopen, aan de gangbare tarieven. Het kan dus bijgevolg ook niet gezien worden als een prijsverhoging.

Le contrat de gestion actuel reprend déjà plusieurs mesures destinées à garantir ou à optimiser la qualité du service public. Je suppose que le nouveau contrat de gestion placera cette question au centre des préoccupations, mais il reviendra au nouveau ministre de tutelle de le négocier.

Het is dus echt niet de bedoeling om, zoals hier gezegd werd, een pestmaatregel in te voeren. Het is wel de bedoeling ervoor te zorgen dat wij geen mechanisme krijgen waarin mensen alsmat meer de tickets aan

boord kopen. Het is een duidelijk signaal gekoppeld aan een vereenvoudiging. Wij hopen dat er daardoor minder discussies zullen zijn.

**13.05** **Linda Musin** (PS): Madame la ministre, je vous remercie de votre réponse. J'ai bien compris qu'on avait voulu éclaircir la situation. Des recettes supplémentaires sont sans doute indispensables, mais je ne suis pas convaincue de l'effet sur les navetteurs. Même si les fraudeurs existent, plusieurs passagers doivent affronter des problèmes de ponctualité. Je pense sincèrement que cette mesure manque de bon sens et de psychologie. A-t-on sollicité l'avis des contrôleurs et des accompagnateurs de train, puisque ce sont les premiers à être confrontés à la réaction de la clientèle?

J'entends aussi qu'un guichet automatique devrait être disponible dans une gare. Seulement, comme le disait mon collègue David Geerts, les gares connaissent des pics de fréquentation. Cette mesure ne sera sans doute pas suffisante. Comment le navetteur va-t-il pouvoir dire à l'accompagnateur qu'il était de bonne volonté, mais qu'il y avait trop de monde? Dans le cas d'un problème technique, comment cette personne pourra-t-elle se justifier?

On veut moins de nervosité, mais je pense qu'il y en aura tout autant. En outre, les navetteurs devront dépenser plus d'argent. C'est vraiment dommage!

Pour terminer, comme vous, j'espère que les futurs contrats de gestion replaceront la qualité des services au centre des préoccupations.

*Voorzitter: Maggie De Block.  
Présidente: Maggie De Block.*

**13.06** **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord.

Ik kan maatregelen zoals u die voorstelt, echter niet steunen. Ik kan ze ook niet begrijpen.

**13.07** **Maggie De Block** (Open Vld): Mevrouw de minister, ik wacht af hoe een en ander er in werkelijkheid zal uitzien.

Ik dank u voor uw antwoord.

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

#### **14** **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verplichting voor personen met een handicap die assistentie behoeven om hun reis bij de NMBS aan te kondigen" (nr. 6473)

- de heer **David Clarinval** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toegankelijkheid van de stations en treinen van de NMBS voor personen met een handicap" (nr. 6591)

#### **14** **Questions jointes de**

- **M. Tanguy Veys** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'obligation des personnes handicapées réclamant une assistance d'annoncer leur voyage auprès de la SNCB" (n° 6473)

- **M. David Clarinval** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accès aux transports de la SNCB pour les personnes atteintes d'un handicap" (n° 6591)

De **voorzitter**: Het onderwerp is hier ook al meermaals ter sprake gekomen. Ik zou dat niet mogen zeggen, maar ik doe het toch.

**14.01** **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de minister, de aanleiding voor mijn vraag was een congres over de problematiek van minder mobiele personen, dat enige tijd geleden heeft plaatsgevonden. Het onderwerp van mijn vraag is een van de pijnpunten die toen naar boven zijn gekomen.

Personen met een beperkte mobiliteit zonder rolstoel of met plooibare rolstoel die met de trein willen reizen, kunnen vandaag bij de NMBS namelijk zeven dagen op zeven en van de eerste tot de laatste trein in 114 stations een aangepaste dienstverlening genieten. Zij kunnen van dergelijke dienstverlening eveneens



in andere, Belgische stations genieten, zij het naar gelang van de beschikbaarheid van personeel.

Om die aangepaste dienstverlening te genieten, moet de betrokkene evenwel de NMBS minstens 24 uur voor het vertrek via het zogenaamde *call centre* of via het onlinereserveringsformulier op de hoogte brengen.

Een probleem dat mij wordt gesignaleerd, is dat de betrokken reizigers die dagelijks of meermaals per week de trein nemen, verwonderd zijn dat een en ander niet via het loket in het station zelf kan. De betrokkenen voelen zich gediscrimineerd. Iedereen kan voor andere diensten aan het loket terecht. Personen met een beperkte mobiliteit kunnen er echter niet terecht.

Waarom kunnen zij niet aan het loket terecht?

Mevrouw de minister, bent u van oordeel dat personen met een beperkte mobiliteit ook via het loket in het station een aanvraag moeten kunnen indienen, om daags nadien, dus minstens 24 uur voor het vertrek, van de NMBS gebruik te maken?

Zo neen, waarom deelt u het standpunt van de NMBS dat een en ander heden ten dage niet kan?

Zo ja, hebt u enige maatregelen ter zake genomen?

**14.02 David Clarinval (MR):** Madame la présidente, concernant la série de questions précédente, je suis malheureusement arrivé deux minutes en retard pour pouvoir poser ma question jointe n° 6595. J'espère cependant qu'elle pourra figurer au rapport.

De **voorzitter:** Ik denk dat het niet mogelijk is want de behandeling van die vragen is beëindigd.

**14.03 David Clarinval (MR):** Ce n'est pas grave.

Madame la présidente, madame la ministre, lorsqu'une personne atteinte d'un handicap souhaite avoir recours aux transports de la SNCB, un délai de 24 heures lui est imposé pour réserver son billet de train et obtenir ainsi une assistance pour accéder aux quais et véhicules.

Pour plusieurs personnes, ce délai est souvent contraignant. C'est pourquoi, elles réclament plus de souplesse. Le Centre pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme et le Conseil supérieur national des Personnes handicapées soutiennent cette demande.

Madame la ministre, n'est-il pas possible d'assouplir ce délai afin d'offrir plus de flexibilité aux personnes à mobilité réduite désireuses de voyager par le rail? Quel est votre avis à ce sujet?

**14.04 Minister Inge Vervotte:** In mijn antwoord verwijst ik graag naar eerder in de commissie gevoerde discussies. De jongste stand van zaken is de volgende. Wij moeten alleszins een goed onderscheid maken tussen gegarandeerde dienstverlening en het al dan niet assistentie leveren. Voor gegarandeerde dienstverlening vraagt men om met dat systeem te werken. Momenteel bekijkt een werkgroep wel of er voor personen met een handicap in het doelgroepenbeleid een verfijning kan worden gemaakt naar de verschillende noden aan assistentie. Dat wordt thans onderzocht en komt ook tegemoet aan de vraag van de verschillende organisaties en de gehandicaptenverenigingen.

In de huidige organisatie is er niet in voorzien dat personen met beperkte mobiliteit zich tot het stationsloket richten om assistentie te vragen. NMBS Mobility onderzoekt de mogelijkheid om de nodige aanpassingen uit te voeren om eventueel tegemoet te komen aan die vraag. De oplossing is echter niet zo eenvoudig. De verkoper van de NMBS zal desgevallend enkel als een tussenpersoon kunnen optreden tussen, enerzijds, de persoon met beperkte mobiliteit en, anderzijds, het *call centre*. De vraag wordt wel onderzocht en meegenomen. De verkoper zal nog altijd een beroep moeten doen op het *call centre* voor de gebruikelijke controles, namelijk de beschikbaarheid van assistentie in het vertrek-, het aansluitings- en het eindstation, de haalbaarheid van de vraag enzovoort, en desnoods het onderzoek van alternatieven.

De verschillende controles door het *call centre* zijn precies de reden waarom in een reserveringstermijn wordt voorzien. Mocht de aanvrager aan het loket terechtkunnen, zou dat betekenen dat de persoon met beperkte mobiliteit rekening moet houden met een bijkomende wachttijd aan het loket. Vandaar dat men

probeert om het andere systeem te stimuleren. De vraag wordt wel opgenomen en mee onderzocht.

Samengevat weten wij dat er ter zake veel vragen blijven leven. De NMBS heeft wel bijzondere inspanningen geleverd, wat resulteerde in betere assistentie en grotere beschikbaarheid van de équipes dankzij de aanwerving van bijkomend personeel. Ze moet de dienstverlening wel kunnen organiseren, maar vermits het systeem in de kinderschoenen stond, denk ik dat zij nu wel bereid is verder te onderzoeken hoe zij steeds meer kan beantwoorden aan die vraag. De NMBS moet het natuurlijk georganiseerd kunnen krijgen, zeker qua gegarandeerde assistentie, zodat we nooit hoeven mee te maken dat ergens een persoon met een handicap op een trein zou blijven zitten, omdat er aan een bepaalde stopplaats in geen gegarandeerde assistentie voorzien is. Daarom zijn we zo voorzichtig met het systeem, terwijl we bereid zijn te blijven zoeken naar een versoepeling aangepast aan de verschillende assistentievragen en doelgroepen.

**14.05 Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de minister, het verheugt mij dat u niet ongevoelig bent voor het probleem en de vragen van personen met een beperkte mobiliteit. Ik snap ook wel wat de achterliggende redenen zijn waarom men die procedure zeer strikt wenst toe te passen via een onlinereserveringsformulier. Men krijgt zo namelijk een volledig beeld over welk soort beperktheid het gaat.

Voor andere reservaties heeft men soms ook zeer veel gegevens nodig. Die zijn ook niet op 30 seconden of een minuut afgehandeld. Ook voor de categorie reizigers met een beperkte mobiliteit moet men in de dienstverlening de nodige aandacht besteden. Het verheugt mij dat het verder onderzocht zal worden. Hopelijk komt er een oplossing die de betrokkenen tevreden stelt.

**14.06 David Clarinval** (MR): Madame la ministre, il est clair que ce n'est pas une solution facile. Ce n'est pas non plus un problème aisé à résoudre. Mais il serait encore plus grave d'abandonner les personnes à mobilité réduite et ne leur offrir plus d'appui pour descendre du train.

Je reconnais que le problème n'est pas simple et je prends acte du fait qu'une réflexion est ouverte en espérant qu'elle pourra aboutir à une solution constructive pour ces personnes qui souffrent déjà d'un problème de mobilité.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 6486 van de heer Dufrane vervalt ingevolge afwezigheid van de vraagsteller.

Mijnheer Vandeput, uw andere vragen worden op eigen verzoek uitgesteld, ook de samengevoegde vragen vermits uw collega-vraagsteller dat ook vroeg. Tot nog toe is er dus geen enkele vraag van u vervallen.

#### **15 Samengevoegde vragen van**

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het deelfietsproject van de NMBS-Holding" (nr. 6551)
- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de Blue-bikes" (nr. 6584)
- de heer Damien Thiéry aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de discrepantie tussen de Gewesten met betrekking tot het Blue-bikeproject van de NMBS" (nr. 6904)
- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de fietspunten en de Blue-bikedienst in Wallonië" (nr. 7066)

#### **15 Questions jointes de**

- M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le projet de vélos partagés de la SNCB-Holding" (n° 6551)
- Mme Karin Temmerman à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les Blue-bikes" (n° 6584)
- M. Damien Thiéry à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la disparité entre les Régions en ce qui concerne l'opération Blue-bike de la SNCB" (n° 6904)
- M. Ronny Balcaen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les points vélo et le service Blue-bike en Wallonie" (n° 7066)

Mevrouw Temmerman is niet aanwezig voor het stellen van haar vraag nr. 6584.

**15.01 Steven Vandeput** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, de NMBS-Holding heeft in

zijn zoektocht naar bijkomende activiteiten onlangs een systeem van *bike sharing* opgezet. Er werden 1 000 blauwe fietsen aangekocht die worden verhuurd via het filiaal Blue-mobility, dat op zijn beurt een joint venture is tussen de NMBS-Holding en FIETSenWERK, de koepel van fietsondernemingen uit de sociale economie.

De operationele kosten van Blue-mobility moeten gedekt worden door de huurinkomsten van de fietsen, een sponsorcontract met Eneco en een subsidie van 25 000 euro van de FOD Mobiliteit.

Verschillende media geven echter aan dat het deelfietsenproject niet echt aanslaat. Men spreekt over 1 800 abonnees, het systeem zou te weinig klantvriendelijk zijn, men heeft een jaarabonnement van 31 euro nodig en per individuele uitleenbeurt moet men nog eens 3,5 euro betalen en de fiets moet voor 19 u 00 binnengeleverd worden in een van de 35 fietspunten. In vergelijking met andere deelfietsenprojecten, zoals in Antwerpen het Velo-project of in Brussel het Villo!-project, is de klantvriendelijkheid of de gebruiksvriendelijkheid beperkt.

Is Blue-mobility vandaag rendabel te noemen?

Met betrekking tot de financiering, op welke manier garandeert de Holding dat er geen geld van de overheidsdotatie vloeit naar dit project?

In verband met Blue-mobility als joint venture, wat is de samenstelling van de raad van bestuur? Worden hiervoor, in welke vorm dan ook, vergoedingen uitgekeerd aan de bestuursleden?

Dan heb ik een vraag over de uitvoering. Blijkbaar heeft de NMBS-Holding de fietsen aangekocht en niet de joint venture Blue-mobility. Is er hiervoor een reden? Hoe werd deze aankoop gefinancierd? Hoeveel heeft dit gekost? Hoe verrekent de NMBS-Holding de huurprijs aan Blue-mobility?

Waarom zijn er, ter wille van de klantvriendelijkheid, geen dag- of weekpassen te verkrijgen, zoals bij andere soortgelijke gevallen op de markt?

Acht u het zelf opportuun dat de NMBS-Holding hier in concurrentie gaat met stedelijke deelfietsenprojecten zoals het Antwerpse Velo- of het Brusselse Villo!-project? Werd er op enige wijze contact opgenomen met de uitvoerders van deze projecten? Is er overleg geweest of wordt er op een of andere manier samengewerkt?

**15.02 Damien Thiéry** (MR): Madame la présidente, madame la ministre, mes questions sont complémentaires; elles ne sont certainement pas les mêmes que celles de M. Vandeput.

Nous avons tous pris connaissance de la mise sur pied de l'opération Blue-bike par la SNCB Holding. En définitive, c'est plutôt une excellente initiative, étant donné qu'elle renforce la multiplicité des moyens de transport proposés aux usagers.

Si mes informations sont correctes, 37 gares belges proposent ce service. Je constate néanmoins que l'opération est en majeure partie située en Flandre, puisqu'on dénombre 29 gares néerlandophones, 4 gares bruxelloises et seulement 4 gares wallonnes.

Je ne remets évidemment pas en cause l'usage du vélo qui est plus d'actualité en Flandre, certainement dans les villes universitaires. Je reste cependant très surpris de voir les disparités des allocations de ce type d'activité ou de proposition entre la Flandre et la Wallonie.

Madame la ministre, pouvez-vous justifier ces disparités entre la Flandre et la Wallonie? Quelle est la procédure mise en place pour solliciter la participation des différentes gares à ce projet qui, au demeurant, reste un excellent projet?

**15.03 Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen!): Madame la présidente, madame la ministre, le système de partage de vélos Blue-bike a déjà été abordé à l'une ou l'autre reprise dans cette commission. Il est accessible dans 37 gares belges, parmi lesquelles seulement 4 gares wallonnes. De prime abord, la raison de cette disparité semble simple: la gestion du service a été confiée aux Points Vélo. Une gare qui ne dispose pas de Point Vélo, n'a pas accès au service Blue-Bike. Or, il s'avère que ces Points Vélo sont plus largement développés en Flandre et à Bruxelles qu'en Wallonie.

Certes, comme l'a dit mon collègue, la culture vélo n'est pas la même dans les différentes régions du pays mais il serait dommage de dire que tout service destiné aux cyclistes est voué à l'échec dans les gares wallonnes, d'autant plus que l'on remarque que le vélo tend à prendre une plus grande place dans la mobilité en Wallonie et à Bruxelles. Il me semble que nous rattrapons peu à peu notre retard.

N'est-ce pas plutôt la formule de financement et d'organisation des Points Vélo qui n'est pas du tout adaptée à la situation wallonne? Ceci ayant pour conséquence l'impossibilité de développer le service Blue-bike de manière plus importante. Le 25 mai dernier en commission, vous déclariez: "Nous devons prendre des initiatives en vue d'accroître également le nombre de projets en Wallonie."

Madame la ministre, à l'occasion de ce débat, je me permets de revenir sur cette question avec certains de mes collègues. La SNCB Holding a-t-elle pu avancer sur un autre mode d'organisation ou de financement de ces Points Vélo, de manière à ce qu'ils soient aussi accessibles aux cyclistes et utilisateurs des transports en commun en Wallonie?

**15.04** Minister **Inge Vervotte**: Mevrouw de voorzitter, collega's, er gebeurde een marktbevraging via een marktstudiebureau en er werd een analyse gemaakt van het OV-fietsconcept, het Nederlandse fietsverhuursysteem met de verantwoordelijken van de Nederlandse Spoorwegen.

In de commissie van 25 mei 2011 deelde ik al mee dat in Nederland 50 % van de fietsgebruikers vaker de trein neemt dankzij het project en dat 8 % bevestigt dat zij zonder dit project het volledige traject met de wagen zouden hebben gemaakt.

De potentieelstudie werd met behulp van een extern studiebureau Inside Consulting uitgevoerd en betrof een bevraging bij 2 058 mensen, representatief voor de Belgische bevolking op regio, provincie, leeftijd en geslacht. De voornaamste conclusies uit het onderzoek waren dat meer dan 80 % van de ondervraagden de praktische voordelen van de fiets voor korte verplaatsingen duidelijk onderkent, namelijk de snelheid van verplaatsing, voornamelijk in de stad, en het vermijden van de files.

Naar gelang de categorie is voor 19 tot 37 % de fiets een alternatief voor het natraject. Het niet ter beschikking hebben van een fiets aan het station van de bestemming is een zeer belangrijke reden waarom men niet vaker de fiets gebruikt. Dat is het topantwoord dat werd gegeven door 40 % van de ondervraagden. 30 % van de ondervraagden gaven het risico op diefstal als reden aan. 44 % van de ondervraagden voelt zich aangesproken tot sterk aangesproken door het concept. 27 % geeft aan waarschijnlijk gebruik te maken van de dienst. Bij betaling door derden stijgt voornamelijk de proportie personen die aangeven zeker en vast gebruik te maken van de dienst. 76 % geeft aan de trein vaker te zullen gebruiken, maar het aantal extra trajecten blijft veeleer beperkt. Er is ook een grote bezorgdheid over de veiligheid van de fietsen in de stad, vooral in Brussel en Wallonië, maar ook in Vlaanderen. Ook de al dan niet correcte perceptie leeft dat het vaak regent in België, waardoor de deelfiets minder aangewezen is voor professionele verplaatsingen.

Het potentieel is volgens de studie dus aanwezig. Het product Blue-bike moet daarop voldoende kunnen inspelen.

Op dit moment is er geen enkele link tussen Blue-bike en het parkeertarievenbeleid, noch met de stad, noch met B-Parking.

Blue-bike loopt nu al vijf maanden. Het opstarten van een dergelijk landelijk deelfietsproject vereist een groeiperiode van een aantal jaren om tot een kritische massa te kunnen komen. Dit blijkt ook uit de ervaringen van de OV-fiets in Nederland, waar na een opstart van enkele jaren nu meer dan een miljoen ritten worden gerealiseerd.

Blue-mobility heeft vanaf het begin een opstartperiode van drie jaar ingerekend en de nodige maatregelen genomen om in financieel evenwicht te blijven bij geringe commerciële resultaten.

Bij de lancering van Blue-bike stelde de raad van bestuur van de NMBS-Holding dat de operationele break-even vanaf het eerste jaar gegarandeerd moest zijn. Er mag dus geen overheidsdotatie naar de exploitatie van Blue-mobility vloeien. Zij waren ook bereid om te investeren in fietsen en uitleenapparaten om de opstart mogelijk te maken vanuit de filosofie van het versterken van het treinproduct door het beter aanbieden van voor- en natransport.

De fondsen voor de operationele break-even worden gevonden in een driejarig sponsorcontract bij Eneco en de inkomsten uit verhuring. Tevens is er een ondersteuning van de federale minister van Mobiliteit ten belope van 25 000 euro, een ondersteuning van Lotto ten belope van 40 000 euro en een subsidie van de Vlaamse minister van Mobiliteit van 150 000 euro.

Blue-bike is een dienst van een apart opgerichte nv, namelijk Blue-mobility. Dit is een 60/40-joint venture tussen de NMBS-Holding en FIETSenWERK. Hierbij vloeien ook geen dotaties naar Blue-mobility.

Uit een eerste bevraging blijkt dat Blue-bike zowel voor werk als voor vrije tijd wordt gebruikt. Het belangrijkste aandachtspunt is de uitbreiding van het aanbod buiten de openingsuren van het fietspunt. Blue-mobility beoogt op korte termijn de teruggave van de fiets buiten de openingsuren overal mogelijk te maken en daarnaast op afzienbare termijn een systeem van automatische uitgifte mogelijk te maken. Ondertussen moet ook de product- en naamsbekendheid worden vergroot, onder andere via partnerships. Er wordt bovendien gewerkt aan de uitbreiding van het netwerk over heel België en de prijsvorming.

In overeenstemming met de aandeelhoudersstructuur zijn er drie bestuurders aangeduid door de NMBS-Holding en twee bestuurders door FIETSenWERK. De bestuursleden ontvangen geen vergoeding voor de uitoefening van hun mandaat. Het voordeel in natura is een abonnement van Blue-bike.

De investering in fietsen en uitleenapparatuur dient om de opstart mogelijk te maken vanuit de filosofie om de treinproducten te versterken door het beter aanbieden van voor- en natransport. De NMBS-Holding investeert in de uitbouw van genetwerkte mobiliteit zoals Blue-bike en Cambio-autodelen waarbij de klant, afhankelijk van de wisselende omstandigheden, een keuze kan maken voor de juiste mobiliteitsdiensten. De aankoopprijs bedraagt 350 euro per fiets. Deze fietsen worden ter beschikking gesteld van Blue-mobility, die ter compensatie voor het gebruik ervan instaat voor het exploiteren en promoten van de deelfietsen ter versterking van het klassiek openbaar vervoer.

Uit de voorafgaande marktstudie blijkt dat de snelheid van uitlening primordiaal is en best kan worden verwezenlijkt via een abonnementsformule. De haalbaarheid van een dag- of een weekpas kan volgens de NMBS-Holding worden nagegaan. De vraag zal worden doorgegeven aan de vertegenwoordigers van de NMBS-Holding, die zetelen in de raad van bestuur van Blue-mobility.

Alle steden die over een fietspunt beschikken, werden geïnformeerd over de komst van Blue-bike.

De NMBS-Holding deelt mij mee dat er voorafgaandelijk overleg is gepleegd met de stedelijke deelfietsystemen, die echter een ander principe hanteren.

Alvast met Velo te Antwerpen resulteerde dat in een akkoord dat het voor de klanten nog gemakkelijker zal maken. Op het moment dat de vereiste aanpassingen in het systeem doorgevoerd zijn, zal daarover gecommuniceerd worden.

Gesprekken met Velo Brussel zijn bezig en resulteren volgens de NMBS-Holding hopelijk ook in een constructieve samenwerking. Het kan inderdaad niet de bedoeling zijn dat er naast elkaar gewerkt wordt of concurrentie ontstaat en dergelijke; dat mag absoluut niet het idee zijn. Concurrentie tussen dergelijke fietsverhuursystemen is nooit goed. Het is altijd beter, zowel commercieel, financieel, als voor de dienstverlening naar de klant, om tot een samenwerkingsakkoord te komen. De NMBS-Holding stelt zich dan ook open en constructief op en neemt contact op met initiatiefnemers.

En ce qui concerne les disparités entre la Wallonie et la Flandre, je vous renvoie à ma réponse donnée à Mme Valérie De Bue lors de la commission du 25 mai 2011.

Ik had namelijk inderdaad vastgesteld dat die cijfers nogal verschillend waren.

Comme je l'avais promis, j'ai adressé le 15 juillet une lettre à la SNCB Holding à ce sujet, dans laquelle je demandais un complément d'information à propos des critères sur la base desquels les points Blue-bike sont installés dans chacune des trois Régions. J'ai également demandé si des démarches avaient été entreprises pour augmenter leur nombre en Wallonie et dans les gares RER, afin d'obtenir une répartition équilibrée.

Dans sa réponse du mois de septembre, la SNCB Holding admet que la présence limitée en Wallonie reste également une préoccupation importante pour Blue-mobility. Elle ajoute qu'en vue d'y augmenter le nombre de points de location, Blue-mobility a pris l'initiative d'introduire un dossier auprès du ministre wallon de la Mobilité, afin de libérer des moyens. Cela cadrerait parfaitement avec les actions relatives aux villes cyclables où l'offre de Blue-bike pourrait répondre aux objectifs de ce projet. Cette piste avait déjà été présentée par le holding. La nouveauté est qu'à partir de 2012, plus de vélos électriques seront disponibles dans les points de location. De plus, le holding examine en ce moment la possibilité de louer les Blue-bike par le biais d'un système automatique qui serait installé en des endroits où une exploitation de 12 heures pendant les jours ouvrables n'est pas rentable.

**15.05 Steven Vandeput (N-VA):** Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik ben in ieder geval blij te horen dat de NMBS effectief niet helemaal wereldvreemd is en probeert met de bestaande exploitanten tot een overeenkomst te komen zodat alvast op lokaal vlak geen twee initiatieven naast elkaar worden genomen. In voorkomend geval zal het immers heel moeilijk worden om een van beide initiatieven break-even te laten draaien.

Ik blijf mij afvragen of een dergelijk project rendabel kan zijn en op welke manier de rendabiliteit wordt gegarandeerd.

U hebt geantwoord dat het project vanaf het eerste jaar break-even zal draaien. Ik moet u op uw woord geloven.

**15.06 Minister Inge Vervotte:** (...) *(zonder microfoon.)*

**15.07 Steven Vandeput (N-VA):** U hebt gesproken over operationeel break-even draaien, wat de NMBS trouwens in de media ook verklaart.

Ik heb mijn twijfels ter zake. Ik wil u echter geloven.

**15.08 Minister Inge Vervotte:** (...) *(zonder microfoon.)*

Omwille van de financieringsstroom zoals ze vandaag bestaat, zal na drie jaar moeten worden geëvalueerd of uw zorg inderdaad terecht is.

**15.09 Steven Vandeput (N-VA):** Ik wens de NMBS heel veel succes met datgene waarmee ze bezig is.

De morele bedenking die ik bij het project maak, is dat het misschien verstandiger zou zijn geweest om eerst even te bekijken wat op de markt beschikbaar was en te proberen met initiatieven zoals Velo tot een overeenkomst te komen om de specifieke dienst te leveren, in plaats van alweer een moeilijke constructie op te zetten, door een joint venture te maken, met alle intransparanties vandien.

**15.10 Damien Thiéry (MR):** Madame la ministre, merci pour votre réponse. Je rappelle que ce projet a le mérite d'exister et qu'on doit absolument le soutenir. Il doit faire l'objet de publicité pour en changer la perception. Même si vos services ont pris l'initiative de contacter le ministre wallon de la Mobilité pour essayer de faire avancer le projet de ce côté-là aussi, je regrette qu'on ne l'ait pas fait auparavant. De cette manière, les trois Régions auraient été traitées de la même façon et auraient profité des mêmes services en même temps.

Je vous encourage non seulement à régler ce problème pour la Wallonie, mais également pour Bruxelles, parce que Bruxelles devrait aussi bénéficier de ces services.

**15.11 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!):** Madame la ministre, je ne vais pas dire que c'est amusant, mais je trouve que les préoccupations au Nord et au Sud sont radicalement différentes. Au Nord, on essaye de voir comment améliorer l'attractivité du service, et on s'interroge sur sa viabilité le cas échéant. En Wallonie, on trépigne d'impatience en espérant qu'un jour le service puisse s'étendre.

Je constate en tout cas que des démarches sont faites pour essayer d'améliorer l'accessibilité de ce service en Wallonie. Nous continuerons à y être attentifs, à la fois au niveau fédéral et au niveau des Régions, pour voir si elles apportent des réponses satisfaisantes afin qu'ensemble, nous puissions coopérer pour que ce

service puisse s'étendre de manière durable.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Aangezien de heer Van den Bergh aangekomen is, komen wij terug op de vragen onder agendapunt 17.

**16** **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Minneke De Ridder** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "lijn 12 en zijn toekomst" (nr. 6095)

- de heer **David Geerts** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de vermindering van het treinaanbod tussen Antwerpen en Essen" (nr. 6100)

- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verminderde dienstverlening op lijn 12" (nr. 6135)

**16** **Questions jointes de**

- Mme **Minneke De Ridder** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la ligne 12 et son avenir" (n° 6095)

- M. **David Geerts** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la réduction de l'offre ferroviaire entre Anvers et Essen" (n° 6100)

- M. **Jef Van den Bergh** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la réduction de la desserte ferroviaire sur la ligne 12" (n° 6135)

**16.01** **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, volgens het Actiecomité Lijn 12 zouden er bij de NMBS scenario's circuleren waarin het treinaanbod tussen Antwerpen en Essen drastisch wordt verminderd. Zo zou er sprake van zijn om de treinen van 16 u 15 en 17 u 15 te schrappen. Blijkbaar zou er enkel nog in stoptreinen worden voorzien. Daardoor verdubbelt de reistijd om in Essen te geraken.

In het verleden werden tal van investeringen gedaan om die regio toegankelijk te maken voor spoorverkeer. Door de sterke aanbodpolitiek steeg ook de vraagzijde. Dat zorgvuldig beleid van de jongste tien jaar dreigt nu met één pennentrek ongedaan te worden gemaakt.

Ik heb deze vraag opgesteld op 15 september. Ik heb begrepen dat er ondertussen wijzigingen zijn aangebracht aan de dienstregeling.

Mevrouw de minister, vandaar heb ik de volgende vragen. Is er nog steeds een vermindering van het aanbod? Welke argumenten zijn er daarvoor? Welke zijn de huidige plannen voor de verbinding Antwerpen-Essen?

**16.02** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank mijn collega om deze vraag even on hold te zetten tot ik hier terug was.

Mevrouw de minister, mijn vraag sluit erbij aan voor een aspect, namelijk de aanpassing van de uurregeling vanaf december waardoor de piekurtreinen eerst volledig zouden verdwijnen. Nadien is gebleken dat slechts één trein zou verdwijnen. In het oorspronkelijk scenario zouden de IC-treinen ook aan elke halte stoppen waardoor die treinen niet langer als IC-treinen beschouwd konden worden. Daar is nogal wat protest tegen gezeten.

Mijn eerste vraag is dan ook een vraag naar de bevestiging van het engagement van de NMBS om terug te komen op de oorspronkelijke plannen en dus slechts één P-trein te schrappen, maar de rest te laten zoals het is.

Een tweede element is de Beneluxtrein Brussel-Amsterdam. Die trein zou op termijn verdwijnen, vanaf het moment dat de Fyra in gebruik wordt genomen. Wanneer dat zal zijn, is nog een groot vraagteken en er doen daarover zelfs enkele doemscenario's de ronde. In elk geval lijkt het ons logisch dat de P-treinen behouden zouden worden en dat de IC-treinen in een volwaardige snelverbinding blijven voorzien.

Tot slot is er nog het element van de technische problemen. Geregeld blijven er treinen "steken" in de tunnel onder Antwerpen-Centraal of onder de stad Antwerpen. Ook is er geregeld een probleem met de locomotieven die daar blijven staan waardoor er heel wat vertragingen worden opgelopen.

Mevrouw de minister, vandaar heb ik de volgende concrete vragen.

Heeft de NMBS haar plannen om de IC-treinen van Antwerpen naar Essen vanaf december tijdens de avondspits twee keer te vervangen door een L-trein definitief laten varen?

Wordt een van de twee P-treinen die nu het spitsvervoer verzorgt inderdaad afgeschaft? Dat was het uiteindelijk engagement van de NMBS.

Daarbij aansluitend, kan de P-trein van 17 u 15 die in tegenstelling tot het eerste scenario wel zou blijven rijden, niet een kwartier vroeger ingepland worden, zodat een betere spreiding van het aanbod wordt bekomen? In mijn contacten met de mensen van de NMBS werd het engagement aangegaan om dat te bekijken, maar ik heb daar verder geen reactie meer op gehad. Vandaar dat ik de vraag hier nog eens stel.

Een derde element. Hoeveel reizigers nemen dagelijks de P-treinen van respectievelijk 16 u 20 en 17 u 15?

Vindt de NMBS het nodig om in extra capaciteit te voorzien ter compensatie van de verminderde dienstverlening, met andere woorden voor het verdwijnen van die piekurtrein van 16 u 20? Wat zijn op langere termijn de plannen met lijn 12, zeker wanneer de Beneluxtrein zou wegvallen?

Tot slot, is de NMBS op de hoogte van de tractieproblemen op die lijn, meer bepaald in de tunnel onder Antwerpen? Wat zal gedaan worden om die problemen te verhelpen?

**16.03** Minister **Inge Vervotte**: De onderzochte schrappingen kaderen geenszins in het geheel van de besparingen die de NMBS moet doorvoeren maar zijn louter het gevolg van de exploitatiebeperkingen die zullen optreden ten gevolge van de werken aan de bruggen over het Albertkanaal. De bruggen over het Albertkanaal en de IJzerlaan worden vernieuwd. De werken zullen twee en een half jaar in beslag nemen, van december 2011 tot juni 2014. Daartoe dient de stoptreinverbinding van lijn 12 Antwerpen-Essen uit te wijken naar de noord-zuidverbinding in Antwerpen-Centraal op het niveau -2. Er is dan echter onvoldoende capaciteit voor alle treinen die deze spoortunnel moeten gebruiken. Hierdoor moet het aanbod voor lijn 12 worden aangepast.

Zo zal de P-trein Antwerpen-Essen van 16 u 20 uit het aanbod wegvallen vanaf 12 december 2011. Reizigers kunnen gebruik maken van de L-trein die om 16 u 40 in Antwerpen-Centraal vertrekt. Ook kunnen de IC-treinen gelden als een mogelijk alternatief. De P-trein Antwerpen Centraal-Essen van 17 u 15 zal blijven rijden en dit via het ringspoor, maar onder een licht aangepaste dienstregeling waardoor hij één minuut later vertrekt in Antwerpen Centraal, namelijk om 17 u 16.

Het wegvallen van de P-trein van 16 u 20 vormt geen probleem voor de capaciteit aangezien de bezettingsgraad onder de honderd reizigers ligt. Enkel bij vertraging van de voorgaande IC-trein kan de grens van honderd reizigers overschreden worden. De IC-trein die in Antwerpen-Centraal vertrekt om 16 u 16, heeft een zitplaatscapaciteit van 780 plaatsen, met steeds ruim 200 vrije plaatsen ter beschikking. Deze trein vormt zeker een valabel alternatief voor de reizigers van de P-trein die in één van de grote haltes op lijn 12 afstappen, namelijk Ekeren, Kapellen, Heide, Kalmthout en Essen.

De L-trein die in Antwerpen-Centraal vertrekt om 16 u 40, vormt een alternatief voor de reizigers van de P-trein die afstappen of opstappen in Luchtbal, Noorderdokken, Sint-Mariabrug, Kijkuit of Wildert. Deze trein heeft een zitplaatscapaciteit van 716 plaatsen met een actuele bezetting die zelden boven 500 reizigers uitstijgt, waardoor steeds ruim 200 zitplaatsen beschikbaar zijn.

De afschaffing van beide P-treinen en de omzetting van twee IC-treinen tot stoptreinen was een denkpiste die ondertussen door de NMBS is verlaten.

Wat de tractieproblemen betreft, meldt de NMBS dat de IC-treinen vanaf eind 2011 zullen rijden met nieuwe locomotieven van het type 18. Dat zou de betrouwbaarheid van de verbinding ten goede moeten komen.

Wij blijven dus vechten voor de mobiliteit in de regio, maar de werken moeten uiteraard ook worden uitgevoerd en wij hopen dat wij de hinder maximaal kunnen beperken.

**16.04** **David Geerts** (sp.a): Bruggen bouwen is belangrijk.



**16.05 Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord. Het is zeker goed nieuws dat de T18's vanaf eind dit jaar zullen worden ingeschakeld, zodat de problemen in de tunnel kunnen worden verholpen. Dat zal de stiptheid ongetwijfeld ten goede komen.

Het gevolg van de werken aan de brug over het Albertkanaal en de stopzetting van de dienstverlening via het Ringspoor is natuurlijk dat de stations Antwerpen-Oost en Antwerpen-Dam niet langer worden bediend. Uit de reacties die ik hoor, blijkt dat hiervoor wel enig begrip is. Men is tegelijk bevreesd dat de tijdelijke maatregel tijdens de werken een definitief karakter zal krijgen.

Ik heb dan ook een bijkomende vraag, die nu misschien moeilijk te beantwoorden is. Zullen de twee stations na de werken opnieuw worden bediend? Vooral met betrekking tot Antwerpen-Dam lijkt mij dat niet onbelangrijk. Er is in de buurt van het Eilandje heel wat ontwikkeling. Er is daar een nieuwe campus gebouwd van de Hogeschool Antwerpen, die vlak aan het station ligt. Heel wat studenten zouden hierdoor het openbaar vervoer kunnen gebruiken. Er is daar Park Spoor Noord enzovoort. Kortom, er is daar heel wat potentieel voor dat station, dat tot nu toe misschien niet al te hoge reizigersaantallen heeft. Ik hoop en reken erop dat het betreffende station na de werken aan de brug over het Albertkanaal opnieuw zal worden bediend.

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

De **voorzitter**: Collega's, de vragen nr. 6579 van mevrouw De Bue en nr. 6633 van de heer De Clercq zijn uitgesteld. Ik stel voor dat we nog de laatste vraag aan bod laten komen.

**17 Question de M. Josy Arens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'avenir des trains internationaux Bruxelles - Luxembourg - Bâle" (n° 6657)**

**17 Vraag van de heer Josy Arens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toekomst van de internationale treinen Brussel - Luxembourg - Basel" (nr. 6657)**

**17.01 Josy Arens** (cdH): Madame la présidente, madame la ministre, le 23 juin dernier, je vous interrogeais sur l'avenir des trains 295 et 296, les liaisons internationales Bruxelles-Bâle-Bruxelles, qui s'arrêtent à Arlon (province du Luxembourg) et à Luxembourg (Grand-Duché de Luxembourg).

Différentes sources m'avaient alors renseigné la prochaine disparition de ces trains. Vous m'aviez répondu que des décisions devaient encore être prises à ce sujet et que des réunions étaient prévues entre les quatre opérateurs concernés (SNCB, SNCF, CFF, CFL), le ministère français en charge des Transports et le Conseil régional d'Alsace. À l'époque, j'avais même cru comprendre que la SNCB était proche de dégager une solution pour le maintien de ces trains.

Madame la ministre, s'il est vrai que l'activité libéralisée ne ressortit pas du contrat de gestion, il reste que la disparition du train Jean Monnet viendrait s'ajouter aux autres mesures défavorables à la mobilité des habitants de la province du Luxembourg et du Grand-Duché de Luxembourg que s'apprête à prendre la SNCB dans son prochain plan d'économie.

Auriez-vous l'amabilité de bien vouloir me renseigner sur l'état d'avancement des négociations entre les parties concernées par l'avenir du train Jean Monnet?

Des contacts ont-ils été pris avec le ministre des Transports du Grand-Duché de Luxembourg, votre homologue Claude Wiseler, concernant le projet de modification? Plus largement, des contacts ont-ils été pris avec le Grand-Duché de Luxembourg concernant les suppressions de trains transfrontaliers prévues par la SNCB? Qu'est-il ressorti de ces concertations?

**17.02 Inge Vervotte**, ministre: Madame la présidente, cher collègue, le président du Conseil régional d'Alsace a confirmé par courrier du 6 juillet 2011 sa décision de limiter la circulation des trains 295 et 296 à Luxembourg. La prise en compte de différentes contraintes, telles que les besoins en capacité, la régularité et le partage des coûts entre les entreprises ferroviaires et l'optimisation et l'utilisation du parc l'a amené à revoir son offre d'horaires 2012.

Cela signifie concrètement qu'à partir du changement horaire du 12 décembre 2011, la circulation de ces

deux trains sera limitée à la section Luxembourg-Strasbourg. De plus, l'heure de retour du train 295 au départ de Luxembourg sera avancée. SNCB Europe, SNCB Mobility et les CFL ont cherché une solution pour acheminer les voyageurs jusqu'à Luxembourg en vue d'une correspondance avec le train Jean Monnet en minimisant le temps d'attente.

Le problème a également été étudié pour le train dans le sens inverse. Suite aux travaux d'infrastructure en cours sur l'axe Bruxelles-Luxembourg et plus particulièrement aux contraintes d'exploitation liées à deux services à voie unique sur cette ligne, il n'a pas été possible d'adapter l'horaire des IC rapides de façon à assurer des correspondances correctes.

Les ICE offrent une alternative pour la clientèle mais avec un temps d'attente à Luxembourg de 50 minutes vers la France et la Suisse et de 31 minutes vers Bruxelles.

SNCB Mobility a également étudié le prolongement du train P de 17 h 09 à Bruxelles-Midi afin de mettre en circulation un train de remplacement à l'actuel Jean Monnet entre Bruxelles et Luxembourg. Malheureusement, la SNCB ne dispose pas d'une réserve de matériel adapté pour rouler sur le réseau luxembourgeois.

Les trains transfrontaliers font partie d'un contrat entre les opérateurs ferroviaires des deux pays. À cet effet, ces trains ne seront pas supprimés à partir de décembre 2012. Avant la suppression éventuelle des trains transfrontaliers, la SNCB doit collaborer avec la CFL afin de renégocier ces contrats et de trouver des alternatives.

**17.03 Josy Arens** (cdH): Madame la ministre, je vous remercie pour cette réponse. Si j'ai bien compris, le Jean Monnet est supprimé entre Luxembourg et Bruxelles.

J'avais quand même espéré que la SNCB allait prendre une décision favorable; c'était les bruits qui couraient à l'époque. J'en conclus qu'une nouvelle fois, la SNCB oublie que le Luxembourg belge se situe encore en Belgique! C'est un peu triste d'en arriver à cette situation.

J'espère qu'avec le Grand-Duché de Luxembourg, nous arriverons à réenclencher des négociations pour trouver des solutions dans les semaines et mois à venir. J'imagine que vous avez des contacts avec votre homologue Claude Wiseler au Grand-Duché pour trouver une solution à ce problème car ils sont très concernés par la suppression de ces trains vers Bruxelles.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.05 uur.  
La réunion publique de commission est levée à 17.05 heures.*