

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

du

MARDI 12 JUIN 2012

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 12 JUNI 2012

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.23 uur en voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.
La séance est ouverte à 14.23 heures et présidée par M. Jef Van den Bergh.

Le **président**: Les questions n° 12030 de M. Luk Van Biesen et n^{os} 12147, 12148 et 12149 de Mme Kristien Van Vaerenbergh sont transformées en questions écrites.

01 Questions jointes de

- M. David Clarinval au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le nouvel incident de signalisation sur la ligne 154 à hauteur de Godinne" (n° 12220)
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les interruptions de travail et les opérations escargot sur la ligne ferroviaire 154 Namur-Dinant" (n° 12230)
- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la polémique autour de la sécurité sur la ligne 154" (n° 12236)
- Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le rapport sur l'accident de Godinne" (n° 12352)
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les signalements de signaux défectueux dans les jours précédant l'accident de Godinne" (n° 12363)
- M. André Frédéric au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le rapport du conseil d'administration de la SNCB concernant l'accident en gare de Godinne" (n° 12410)
- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la polémique entre Infrabel et la SNCB à propos du contexte de la collision ferroviaire de Godinne" (n° 12431)

01 Samengevoegde vragen van

- de heer David Clarinval aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het nieuwe incident met de seininrichting op lijn 154 ter hoogte van Godinne" (nr. 12220)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de werkonderbrekingen en langzaam-aan-acties op spoorlijn 154 Namen-Dinant" (nr. 12230)
- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de polemiek omtrent de veiligheid op lijn 154" (nr. 12236)
- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het rapport over het ongeval te Godinne" (nr. 12352)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de meldingen van seinstoreningen in de dagen voorafgaand aan het ongeval in Godinne" (nr. 12363)

- de heer André Frédéric aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het rapport van de raad van bestuur van de NMBS betreffende het ongeval in het station Godinne" (nr. 12410)

- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de onenigheid tussen Infrabel en de NMBS over de omstandigheden van de treinbotsing in Godinne" (nr. 12431)

01.01 David Clarinval (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, le vendredi 25 mai, un nouvel incident de signalisation est survenu sur la ligne 154, à hauteur de Godinne. Ce problème a été constaté au lendemain de la remise en service de la ligne qui avait été fermée à cause d'une réparation. Il apparaîtrait que ces incidents de signalisation étaient connus et avaient été mentionnés par les conducteurs dans les jours qui ont précédé la collision. Mais leurs déclarations seraient restées sans suite.

En raison de ces incidents, les conducteurs de train ont transmis quatre exigences à la direction d'Infrabel. Premièrement, les deux conducteurs de train impliqués dans l'accident du 11 mai doivent être officiellement et publiquement mis hors de cause. Deuxièmement, la direction d'Infrabel doit reconnaître officiellement et publiquement que de tels incidents ont été signalés par différents conducteurs de train dans les jours qui ont précédé cette collision. Troisièmement, la direction d'Infrabel doit admettre, toujours officiellement et publiquement, que des incidents de signalisation sont à nouveau survenus au cours de la journée du 25 mai sur la ligne 154 dans le sens Yvoir-Lustin. Enfin, elle doit prendre immédiatement les mesures adéquates afin de permettre aux trains de circuler en toute sécurité sur la ligne 154.

Devant un certain laxisme en matière de sécurité et d'infrastructure, et à défaut d'obtenir des réponses favorables à leurs exigences, les conducteurs ont décidé de ne plus assurer la conduite des trains de voyageurs et de marchandises dans les deux sens sur la ligne 154 entre Namur et Dinant et ce, depuis le vendredi 1^{er} juin. Les trains de voyageurs sont actuellement assurés par un service de bus. Les convois de marchandises sont déviés via la ligne 162.

Monsieur le ministre, que comptez-vous faire pour remédier à cette situation? Quels sont exactement les problèmes constatés sur cette ligne? Comptez-vous demander que des travaux y soient entrepris d'urgence, afin de garantir une meilleure sécurité, indispensable tant pour les conducteurs que pour les passagers?

Le **président**: Madame De Bue, vous avez la parole pour votre question jointe.

01.02 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, ma question a été jointe à celles de mes collègues bien qu'elle ne porte pas exactement sur le même sujet. En effet, elle a trait au rapport présenté au conseil d'administration de la SNCB et qui a été diffusé dans la presse jeudi ou vendredi dernier.

01.03 Paul Magnette, ministre: Madame De Bue, je répondrai à votre question en même temps, mais séparément!

01.04 Valérie De Bue (MR): Je vous en remercie.

Monsieur le ministre, à la lecture de ce rapport, il apparaît que le feu de signalisation en cause, à savoir le b779, avait été signalé comme défectueux à plusieurs reprises entre le 2 et le 10 mai par différents conducteurs de train. En outre, un examen interne a montré qu'un certain nombre d'avaries au crocodile du signal b779 avaient été signalées par les conducteurs. Ce faisant, le gestionnaire d'infrastructure devait être au courant des problèmes liés à ce signal. Cependant, Infrabel prétend le contraire et dit n'avoir été informé que d'un seul problème, le 6 mai dernier.

Monsieur le ministre, un problème de communication semble exister entre la SNCB et Infrabel. Et je me pose la question de savoir ce qu'il en est exactement dans cette affaire.

Après la commission Buizingen, le parlement a mis l'accent sur l'importance d'une sécurité accrue. Comment se fait-il que de tels problèmes puissent encore survenir? Pouvez-vous me faire part des éléments dont vous disposez pour comprendre ce qui s'est réellement passé en amont? Est-il exact qu'Infrabel a connu des manquements en termes de sécurité?

01.05 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, comme l'ont souligné mes collègues, le problème de la ligne 154 est à la une de l'actualité depuis plusieurs semaines, plus spécialement depuis la collision de Godinne. Un syndicat et Infrabel se sont tout d'abord livrés à un bras de fer autour des conditions de sécurité de la ligne 154. En effet, le syndicat a évoqué la peur des conducteurs d'emprunter la ligne, des problèmes de signalisation et a menacé un temps d'un mouvement de grève. De son côté, Infrabel affirme que tout est normal et qu'aucun problème ne lui a été signalé par les conducteurs. In fine, il semble qu'il n'y ait pas eu d'arrêt de travail sur cette ligne la semaine dernière. Il est néanmoins important de s'assurer que la sécurité est bien assurée sur cette ligne 154. Dès lors, confirmez-vous ou infirmez-vous la thèse du syndicat, selon laquelle des problèmes de signalisation ont été communiqués à Infrabel depuis la collision ferroviaire de Godinne?

Ensuite, la polémique s'est déplacée sur un autre terrain, à savoir entre Infrabel et la SNCB. Selon *La Libre Belgique*, un rapport interne de la SNCB évoquerait les circonstances qui ont mené à la collision ferroviaire de Godinne du 11 mai dernier. Selon ce rapport, il apparaîtrait que le feu de signalisation en cause, en particulier le b779, avait été signalé comme défectueux, à plusieurs reprises entre le 2 et le 10 mai dernier, par des conducteurs de train: ce feu de signalisation aurait été au vert au moment de l'accident au lieu de présenter un double jaune.

La parution de ce rapport dans la presse est évidemment une mise en cause à peine en creux d'Infrabel, qui a réfuté les faits avancés par la SNCB et affirmé n'avoir reçu qu'un seul signalement de problème en date du 6 mai et être intervenu dans la demi-heure.

Sans prendre position, si la thèse défendue par la SNCB devait s'avérer exacte, cela indiquerait que peu de choses ont changé depuis les conclusions et les recommandations de la commission spéciale sur la sécurité du rail en matière de communication et de collaboration entre les deux entités du Groupe. Cette question de la communication sur les signaux défectueux a été très souvent au cœur de nos discussions. Cela a fait partie de nos conclusions et de nos recommandations. Ce qui est certain, c'est que nous assistons à un déballage public des oppositions entre le gestionnaire d'infrastructure et l'opérateur ferroviaire sur les causes présumées de la collision ferroviaire de Godinne.

Si vous me le permettez, je vous dirais que c'est un très mauvais signal.

Monsieur le ministre, la parution dans la presse de ces éléments importants liés aux enquêtes judiciaires et administratives en cours m'amène à vous poser les questions suivantes.

Disposez-vous du rapport en question présenté au conseil d'administration de la SNCB? Confirmez-vous les éléments parus dans la presse? Avez-vous convoqué Infrabel et la SNCB afin de confronter les points de vue? Si oui, quel est le résultat de cette confrontation? Quel regard portez-vous sur la transmission vers l'extérieur de ce rapport présenté au conseil d'administration de la SNCB? Si les informations de la SNCB sont avérées, quelles mesures sont-elles prises pour assurer la mise en œuvre des recommandations de la commission spéciale relatives à la circulation de l'information entre Infrabel et la SNCB? Enfin, quelles leçons tirez-vous de cet épisode au moment où vous vous apprêtez à finaliser vos propositions de restructuration du Groupe SNCB?

01.06 Steven Vandeput (N-VA): Op vrijdag 1 juni 2012 werd het werk onderbroken door de treinbestuurders van het ASTB op de spoorlijn 154 Namen-Dinant. De treinbestuurders van het ACOD Spoor deden een langzaamactie en reden aan verminderde snelheid. Ook op maandag 4 juni 2012 reden de treinen op de lijn trager dan normaal. Volgens de eerstgenoemde vakbond zouden de bestuurders bang zijn na het ongeval en na de seinstoringen van de jongste weken op die lijn. Volgens de voorzitter van het ASTB was er zaterdagavond 2 juni 2012 een nieuw probleem met de signalisatie. Dat werd door Infrabel ontkend. Zij dreigden opnieuw met een volledige lamlegging. Intussen is de stakingsaanzegging na overleg tussen Infrabel en het ASTB op donderdag 7 juni 2012 opgeschort.

Hoeveel werknemers namen telkens deel aan de verschillende acties? Hoeveel treinen werden afgeschaft? Hoeveel bedroeg het aantal minuten vertraging ten gevolge van de acties?

Was er een tijdige schriftelijke stakingsaanzegging van het ASTB?

Was er een tijdige schriftelijke stakingsaanzegging van het ACOD Spoor?

Wat waren de precieze eisen van de actievoerders?

Worden er tuchtmaatregelen genomen tegen de deelnemers aan de werkonderbrekingen?

Worden er tuchtmaatregelen genomen tegen de deelnemers aan de langzaamacties?

Waren er zaterdagavond 2 juni 2012 wel of geen problemen met de seininrichting?

Een intern rapport van de NMBS bevestigt verschillende meldingen van seinstoringen aan het sein B779 in Godinne tussen 2 mei en 10 mei 2012. Dat werd op 8 juni 2012 op RTL gemeld. Dat bewuste sein speelde een rol in het ongeval in Godinne van 11 mei 2012. Het stond op groen, terwijl het eigenlijk op dubbel geel had moeten staan. Volgens Infrabel is er slechts sprake van een melding op 6 mei 2012 en werd het probleem binnen het uur opgelost.

Ik heb u daarover in het verleden vraag nr. 11921 gesteld. In uw schriftelijk antwoord van 29 mei 2012 bent u niet ingegaan op deze specifieke vraag omdat de onderzoeken van het parket en Infrabel nog liepen.

Wie heeft gelijk, Infrabel of de NMBS?

Zijn de onderzoeken van het parket en van Infrabel afgerond? Zo ja, kunnen we kennisnemen van de resultaten? Zo neen, waarom wordt hierover plots wel gecommuniceerd?

Kunt u bevestigen of het onderzoeksorgaan een onafhankelijk onderzoek voert?

01.07 Paul Magnette, ministre: Monsieur le président, chers collègues, d'abord, en ce qui concerne les actions sociales sur la ligne 154, la SNCB m'informe de ce qui suit.

Le vendredi 1^{er} juin 2012, les conducteurs de train ont roulé à vitesse réduite entre Yvoir et Godinne. Un nombre de conducteurs de train affiliés au SACT (Syndicat autonome des Conducteurs de train) ne circulaient pas entre Namur et Dinant et entre Namur et Jambes. Septante-deux trains ont été supprimés partiellement sur le trajet en question, ou totalement, ou supprimés et remplacés par des navettes de bus. Il y avait 13 trains de voyageurs avec 139 minutes de retard et 4 trains de fret avec 48 minutes de retard.

Le lundi 4 juin 2012, les trains roulaient à vitesse réduite entre Godinne et Yvoir. Le Groupe SNCB a en effet reçu, le 31 mai 2012, une lettre de la CGSP signalant que les trains entre Godinne et Yvoir circuleraient à vitesse réduite et ce, jusqu'au moment où la conformité du système de signalisation serait donnée.

Aucune décision concernant des mesures disciplinaires n'a encore été prise.

J'ai adressé une lettre au CEO de la SNCB à ce sujet.

Le mouvement de grève du Syndicat autonome des Conducteurs de train (SACT) n'a pas été précédé d'un préavis. Il doit donc être considéré comme un mouvement de grève sauvage.

Une fois que le département HR a eu pris connaissance des actions sur la ligne 154, il a pris l'initiative de se concerter avec les représentants du syndicat concerné et les représentants d'Infrabel et de la SNCB. Il a été convenu que le SACT ne communiquera plus sur les défaillances techniques à travers la presse, mais à travers les organes prévus à cet effet.

Enfin, le SACT a promis de cesser immédiatement toutes les actions après la réunion.

En ce qui concerne les actions éventuelles, la SNCB étudie la situation.

Enfin, le Groupe SNCB me signale qu'il n'est pas à ce jour en mesure de me communiquer le nombre de participants aux différents mouvements.

Pour ce qui concerne les questions relatives au contrôle de la sécurité ferroviaire, je ne peux que vous renvoyer à mon collègue Melchior Wathelet.

Wat de onderzoeken aangaat, kan ik het volgende zeggen. Zoals u weet, wordt momenteel een aantal

onderzoeken verricht naar de oorzaken van dat ongeval, dat wij allen betreuren. Die onderzoeken kunnen in drie groepen worden onderverdeeld. Ten eerste loopt er een gerechtelijk onderzoek waarover ik hier geen commentaar zal geven, rekening houdend met de scheiding der machten. Ten tweede loopt er een onderzoek naar de veiligheid van het spoor. Dat onderzoek valt onder de bevoegdheid van de staatssecretaris voor Mobiliteit. Ten derde loopt er ook een intern onderzoek bij de NMBS-Groep. Ik wacht op de definitieve resultaten daarvan. Al die onderzoeken zijn, met andere woorden, nog lopende. Daardoor kan ik er mij niet over uitspreken.

Daarenboven wachten we het resultaat van het gerechtelijk onderzoek af. Enkel dat besluit zal enige waarde van waarheid inhouden, waarop ik geen commentaar moet geven.

Aangaande de perslekken in verband met de evolutie van die onderzoeken, komt het mij niet toe om te beslissen of zij het voorwerp moeten uitmaken van een intern onderzoek. Dat is een zaak van het dagelijks beheer van de bedrijven en van hun bestuurders. Ik ben op dit moment niet op de hoogte van een mogelijke reactie van hun kant.

01.08 David Clarinval (MR): Monsieur le ministre, je comprends que vous ne puissiez pas communiquer sur les enquêtes en cours. De manière générale, les inquiétudes sont grandes quant à la sécurité dans cette région. Il n'y a pas que les conducteurs qui s'inquiètent, les utilisateurs de cette ligne s'inquiètent de voir que les conditions de sécurité n'ont pas l'air d'être optimales. Il est donc plus qu'urgent de faire la totale clarté sur les défaillances potentielles qui existeraient sur cette ligne afin de rassurer les conducteurs mais aussi les utilisateurs. L'image et la crédibilité de l'entreprise sont gravement entachées dans notre région. J'espère que vous pourrez obtenir des résultats le plus rapidement possible.

01.09 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je suis particulièrement déçu par votre réponse. Elle me laisse vraiment sur ma faim. Bien sûr, je n'attendais pas d'éléments précis concernant le déroulement des enquêtes mais nous sommes face à une situation qui est particulièrement préoccupante. Dans la presse, il y a des polémiques sur le niveau réel de sécurité de la ligne Namur-Dinant. Le gestionnaire d'infrastructure et l'opérateur ferroviaire sont obligés de communiquer dans la presse sur les circonstances qui auraient pu mener à la catastrophe de Godinne. Tout cela nous rappelle malheureusement une série de choses qui ont été évoquées au sein de la commission spéciale Sécurité du rail et je trouve qu'il n'y a aucune amélioration, à la lumière de ce que nous voyons dans la presse, quant à la collaboration entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'opérateur ferroviaire aujourd'hui.

Je pense que nous pouvons attendre du ministre en charge des entreprises publiques qu'il aille au-delà de la restriction liée aux affaires quotidiennes pour mettre les responsables de la SNCB et d'Infrabel devant leurs responsabilités et de rapidement nous dire ce qu'il en est du niveau de la sécurité. Il faut qu'ils se mettent d'accord sur la manière de communiquer sur cette question qui est particulièrement préoccupante non seulement pour les personnes de la région mais pour l'ensemble des personnes qui empruntent le rail aujourd'hui.

01.10 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, reconnaissez que votre réponse est minimaliste. La commission Sécurité du rail avait émis diverses recommandations.

À l'époque, nous assistions déjà à des visions différentes et à des déballages dans la presse de l'approche de la SNCB ou de l'approche d'Infrabel. À présent, dans le cadre d'un accident, nous assistons à un scénario identique.

Cette situation est déplorable. En effet, une fuite a été organisée de l'un vis-à-vis de l'autre, puis une défense de l'un à l'égard de l'autre. Non seulement en termes d'image, mais surtout du point de vue de la qualité du service et de la sécurité, c'est inacceptable! Il conviendrait de veiller à mettre ces recommandations sur les rails; c'est bien le cas de le dire!

En outre, la réforme des structures en cours de réflexion devrait apporter une réponse à ce problème. Comme déjà dit, la faille se situe dans la gestion de la communication, tant vers les voyageurs qu'en interne, en cas d'incidents techniques entre les structures. Il s'agirait d'obtenir rapidement des réponses concrètes.

01.11 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik heb de indruk dat u vrij volledig op mijn vragen hebt geantwoord, wat niet wil zeggen dat ik het met alles eens ben.

Mijn eerste opmerking gaat over het onderzoek. Ik begrijp dat u zich niet met het gerecht wil mengen. Het onderzoeksorgaan is bezig. Dat is voor de heer Wathélet. Het intern onderzoek is bezig binnen de Groep. Meer informatie is er vandaag niet. We moeten wachten op de uitslagen.

Het blijft frappant dat in de media zaken blijven verschijnen over vaststellingen, zekerheden en onzekerheden. Dat heeft tot gevolg dat mensen dit voor waar aannemen en daaraan acties gaan koppelen die misschien helemaal niet gerechtvaardigd zijn.

Daarom wil ik u uitnodigen of oproepen om ter zake een serieus signaal in de media te geven. U bent vrij goed in het geven van signalen in de media. Doe eens een oproep om op te houden met van alles en nog wat te verkondigen met betrekking tot lopende onderzoeken als dat niet aan de orde is.

Ik denk dat er ook binnen de organisaties hard mag worden opgetreden tegen degenen die daarover lekken, zonder dat er daadwerkelijk resultaten te benoemen zijn.

Als er een wil is om die lekken te vinden, ben ik er zeker van dat die kunnen worden gevonden. Dit is immers geen manier van doen. U moet zich dat eens voorstellen in andere onderzoeken.

Ik dank u ook voor het volledige antwoord op mijn vraag over de werkonderbrekingen en de langzaamacties. Ik heb genoteerd dat de acties en de vertragingen niet tijdig werden gemeld, zoals in het pact is overeengekomen. Men kan ze dus als wilde acties beschouwen.

Ik zou u als voogdijminister willen vragen om erop toe te zien dat de consequenties die hieraan volgens het pact dienen te worden verbonden, ook daadwerkelijk worden uitgevoerd.

Dat neemt niet weg dat staken een absoluut recht is, maar de manier waarop en de reden waarom lijken mij nogal onduidelijk in dezen. Ofwel is het volgens Infrabel veilig om te rijden en dan moet er gereden worden. Ofwel is het niet veilig en dan kan er helemaal niet worden gereden, ook niet aan verminderde snelheid.

Delen van vakbonden die zomaar bepalen om de regels aan te passen voor zichzelf, dat kan uiteraard niet. Ik zal u hierover in de toekomst nog ondervragen. Ik heb de gewoonte om dergelijke zaken op te volgen, om te zien welk gevolg daadwerkelijk aan de wilde staking is gegeven.

Le **président**: Monsieur Frédéric, souhaitez-vous ajouter quelque chose à cet échange?

01.12 **André Frédéric** (PS): Monsieur le président, je voudrais simplement vous demander de bien vouloir excuser mon retard: je me trouvais avec une délégation de collègues tunisiens.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 **Vraag van mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de invoering van een nieuwe werkmethode in Dendermonde"** (nr. 12269)

02 **Question de Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'instauration d'une nouvelle méthode de travail à Termonde"** (n° 12269)

02.01 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in de Nederlandstalige pers verschenen onlangs enkele alarmerende berichten over de mank lopende postbedeling in de regio Dendermonde. Ik baseer mij evenwel niet alleen op berichten uit de Nederlandstalige pers, maar ik ben ook gaan luisteren op het terrein. Niet alleen particulieren, maar ook handelaars en zakenmensen ondervinden sinds enige tijd hinder door de uitblijvende postbedeling. Onder andere aangetekende zendingen, brieven, facturen, offertes en groene verzekeringskaarten bleven liggen of werden met grote vertraging besteld. Zowel voor handelaars als voor particulieren is dat allesbehalve een goede zaak en veroorzaakt dat tevens een aanzienlijke financiële schade.

In een steeds verder liberaliserende markt, waarop bpost met concurrenten te kampen zal hebben, is een

dergelijke dienstverlening uiteraard niet houdbaar.

Volgens de woordvoerder van bpost, de heer Van Wolputte, liggen er twee factoren aan de basis van die hinder. Eerst en vooral is er de invoering van een nieuwe werkmethode, alsook een groot aantal ziektemeldingen. Voorts zou er op dit moment een groot aantal interims worden opgeleid, die echter niet onmiddellijk inzetbaar zouden zijn. Andere welingelichte bronnen signaleren mij dat de omzetting van veeleer theoretische en weinig praktijkgeoriënteerde adviezen van consultancybedrijven aan de basis van de problemen zouden liggen, wat voor onrust bij de postbodes zou zorgen, met een groot aantal ziektemeldingen tot gevolg.

Mijnheer de minister, ik heb daarover de volgende vragen.

Ten eerste, bent u op de hoogte van de mank lopende postbedeling in de regio Dendermonde?

Ten tweede, welke maatregelen zijn er genomen om dergelijke problemen te verhelpen? Ik ben in dat verband ook heel nieuwsgierig naar het tijdpad.

Ten derde, ik vind het heel interessant om te weten welke oorzaken aan de basis liggen van een dergelijke vertraging. In welke mate zijn daarbij consultancybedrijven betrokken?

Ten vierde, ik ben uiteraard ook geïnteresseerd wat die nieuwe werkmethode precies inhoudt. Wat is de finaliteit? Wat is het budgettaire plaatje ervan? Wat is de impact op de invoering ervan? Werd het daarbij betrokken personeel voldoende en op voorhand geïnformeerd? Welke evaluaties kunnen worden gemaakt over de invoering van de nieuwe werkmethode, als dat al geëvalueerd kan worden?

Ten vijfde, beschikt bpost niet over een pool van reeds opgeleide interims die flexibel kunnen worden ingezet, of kan er slechts bij een tekort worden opgetreden? Wat is daarvan de reden?

02.02 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Van Eetvelde, bpost verklaart dat de vertraging in de uitreiking van de briefwisseling tussen 10 en 25 mei gebeurde en tot de stad Dendermonde en de deelgemeenten beperkt bleef. Vanaf 28 mei is de toestand genormaliseerd. Alle rondes zijn verzekerd en er is geen achterstand.

De vertraging was het gevolg van de aanpassing van de dienstorganisatie aan de postvolumes en de invoering van de nieuwe sorteermethode in de sorteercentra, en als gevolg hiervan de nieuwe manier van werken in het uitreikingskantoor. Bovendien was er een hoger dan normaal aantal zieken en moesten nieuwe medewerkers worden aangetrokken via uitzendbureaus, die eerst een opleiding moesten doorlopen.

Bpost verklaart dat deze reorganisatie past in de invoering op het terrein van Visie 2020. Dit plan heeft als doel de logistieke organisatie van bpost aan te passen aan de evolutie van het postverkeer. Uiteindelijk zullen vijf industriële mailcentra met een maximaal geautomatiseerde sortering en zestig mailcentra instaan voor het uitreiken, het ophalen en het sorteren van de briefwisseling.

Zoals steeds bij bpost wordt elke reorganisatie en aanpassing van de dienstorganisatie uitvoerig voorgelegd en onderhandeld. De nieuwe werkwijze die in Dendermonde werd ingevoerd, is een werkmethode die volledig binnen het bedrijf door eigen medewerkers werd ontwikkeld. Deze werkmethode werd met succes geïntroduceerd in enkele kleinere uitreikingskantoren. Dendermonde was het eerst middelgrote kantoor dat meer dan 450 straten bedient waar deze methode werd ingevoerd. Hierbij kwamen nieuwe elementen aan het licht die een bijsturing, zowel op organisatorisch vlak als op het vlak van de personeelsbezetting, noodzakelijk maakten.

Bpost heeft eigen vervangers die ingezet worden wanneer er in een kantoor een personeelstekort is. Het is slechts wanneer deze groep van eigen vervangers niet volstaat om het personeelstekort op te vangen, dat er een beroep wordt gedaan op tijdelijke arbeidskrachten.

02.03 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het probleem in de regio Dendermonde is dus voorlopig opgelost. Daar ben ik heel blij om.

Ik heb een paar bedenkingen in verband met de nieuwe werkmethode. Ik ga ervan uit dat wanneer men een nieuwe werkmethode hanteert in een organisatie zoals bpost, men die toch lang genoeg van tevoren heeft

kunnen uittesten of dat men al ervaring heeft opgedaan in andere kantoren. Ik heb alle begrip voor opstartmoeilijkheden, en als die in de toekomst tot succes kunnen leiden zodat andere kantoren er geen last van ondervinden, dan vind ik dat heel positief.

Wat de zieken en de vervanging door interims betreft, ga ik ervan uit dat als bpost een tijdelijke werkracht inzet, die eigenlijk al voldoende is opgeleid om onmiddellijk professioneel, operationeel, te worden ingezet. Ik ga er dus ook van uit dat tijdelijke werkrachten die invallen bij bpost voldoende ingewerkt zijn en effectief kunnen worden ingezet waar zij nodig zijn.

Ik heb u niets horen zeggen over de consultancybedrijven, die vooral theoretisch denken, maar weinig praktijkgericht. Mijn ervaring leert mij dat zulke consultancybedrijven meestal zeer duur zijn en dat ook de overheidsdiensten daarmee zeer zuinig en karig moeten omgaan.

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

03 Questions jointes de

- **M. André Frédéric au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le transfert du centre de tri de bpost de Waimes à Bullange" (n° 12287)**

- **Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les délégués syndicaux de bpost à Liège et à Luxembourg" (n° 12358)**

03 Samengevoegde vragen van

- **de heer André Frédéric aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de verhuizing van het sorteercentrum van bpost van Waimes naar Bullange" (nr. 12287)**

- **mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de vakbondsafgevaardigden van bpost in Luik en Luxemburg" (nr. 12358)**

03.01 **André Frédéric (PS):** Monsieur le président, monsieur le ministre, dans le cadre de sa politique de rationalisation, bpost a décidé de fermer le centre de tri de Waimes et de le transférer à Bullange.

Au total, douze facteurs sont concernés par ce déménagement. Selon bpost, le local de Waimes est trop exigü et Bullange proposait un local plus vaste pour préparer leurs tournées. Une fois installés, ces facteurs partiront donc obligatoirement de Bullange, commune située en Communauté germanophone, ce qui nécessitera une réorganisation des tournées.

Tant les facteurs que les autorités locales regrettent cette décision, pour plusieurs raisons. Ainsi, compte tenu de l'éloignement de Bullange, située à 15 km de Waimes, ils auraient préféré un déménagement vers Malmedy ou Stavelot. En effet, la majorité des facteurs concernés habitent Waimes ou Malmedy. En outre, la situation géographique de Bullange (600 m d'altitude) risque d'entraîner des perturbations au niveau de la distribution en période hivernale.

Par ailleurs, Malmedy et Waimes appartenant à la Fédération Wallonie-Bruxelles, il aurait été plus opportun de privilégier une commune francophone. Du côté de la commune, on regrette également ne pas avoir été consulté au préalable. En guise de compensation, les organisations syndicales réclament la mise en place de certaines indemnités, notamment kilométriques.

Monsieur le ministre, pourrait-on disposer d'informations plus précises sur les raisons objectives de cette décision ainsi que le calendrier de sa mise en œuvre? bpost a-t-elle envisagé d'autres pistes et notamment un regroupement des activités de tri à Malmedy ou Stavelot? Les différences linguistiques ont-elles été prises en compte? Des compensations sont-elles prévues pour les facteurs qui devront effectuer des trajets plus longs pour se rendre sur leur lieu de travail?

03.02 **Miranda Van Eetvelde (N-VA):** Mijnheer de minister, recent beslisten de vakbondsafgevaardigden van bpost in Luik en Luxemburg om niet langer te zetelen in de overlegcomités over het reorganisatieplan van de bestelkantoren. Zij menen dat de directie onvoldoende oor heeft voor hun bezorgdheden. Zij stellen

namelijk dat de geplande besparing zal leiden tot een verslechtering van de werkomstandigheden van het personeel. Bovendien zou een taalprobleem ontstaan als het personeel naar de Duitstalige Gemeenschap wordt overgeplaatst.

Wat is de stand van zaken in deze problematiek? Zijn er al gesprekken geweest met de betreffende vakbondsafgevaardigden teneinde het overleg opnieuw op gang te trekken?

Wat houdt de reorganisatie concreet in? Hoeveel bestelkantoren zullen er concreet verdwijnen? Wat zal de impact hiervan zijn op het personeel en de werkomstandigheden?

Zijn de bezorgdheden van de vakbondsafgevaardigden terecht? Hoe wordt daaraan tegemoetgekomen, onder meer in de taalproblematiek? Is er een overgangperiode? Zullen zij worden opgeleid?

Wat is de impact van de beslissing van de vakbondsafgevaardigden op de geplande reorganisatie? Wordt de reorganisatie bijgestuurd? Zo ja, in welke zin?

03.03 Paul Magnette, ministre: Monsieur le président, monsieur Frédéric, mevrouw Van Eetvelde, avant toute chose, il y a lieu de préciser que le projet de bpost concerne uniquement les activités préparatoires à la distribution du courrier et non la distribution proprement dite. Le courrier continuera à être distribué normalement à l'ensemble des habitants de Waimes. Par ailleurs, les services aux guichets resteront accessibles à la population. Bpost est en effet tenue de maintenir un bureau de poste dans chaque commune fusionnée.

bpost me communique que le regroupement du bureau de Waimes avec celui de Bullange s'inscrit dans le plan stratégique "Vision 2020". Je me réfère dans ce contexte au débat que cette commission a eu à ce sujet en mars 2011. En bref, ce plan stratégique vise à adapter l'organisation logistique de bpost aux évolutions technologiques, permettant au travail de tri local d'être de plus en plus pris en charge par les cinq centres de tri nationaux, et par ailleurs à la baisse des volumes de courrier. Il vise également à réduire les coûts grâce à des économies d'échelle. Tous les engagements en matière de service universel et du contrat de gestion seront respectés.

En ce qui concerne Waimes, le bureau actuel ne permettait plus une bonne organisation des activités préparatoires à la distribution du courrier (problèmes de climatisation, d'acheminement du courrier difficile via des escaliers). Après analyse approfondie et concertation avec les partenaires sociaux, le management de bpost a donc décidé de déménager les facteurs de Waimes au sein du tout nouveau bureau de Büllingen (Bullange). Le déménagement est prévu le 3 août 2012. Les facteurs démarreront de Büllingen le 6 août 2012.

Monsieur Frédéric, tous les agents recevront bien entendu la prime de mobilité géographique, tel que prévu par les règlements internes de l'entreprise.

Uiteraard zal bpost bij deze verhuis rekening houden met de specifieke tweetalige situatie. Zo zal er een Franstalige teamleider zijn voor het team van Waimes in Büllingen en zal er een tweetalige omkadering zijn. Als gevolg van de onrust die op het terrein ontstond, hebben de vakbonden beslist om niet langer aanwezig te zijn op het overleg op regionaal niveau en vroegen ze om overleg op nationaal niveau. Er zal op dit nationaal niveau nu verder overlegd worden over de uitvoering van het strategisch plan.

03.04 André Frédéric (PS): Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse très concrète.

Ma question pouvait apparaître comme "sous-localiste", mais, à l'est de la Belgique, qui a une histoire – j'habite à proximité –, ce problème crée une émotion particulière.

Monsieur le ministre, un problème linguistique ne se joue pas seulement autour d'une frontière, la principale, mais aussi à cet endroit; l'événement est donc sensible après l'histoire dramatique vécue là-bas.

Bpost doit donc absolument respecter son contrat de gestion, assurer un encadrement bilingue. Instaurer des primes me semble très positif, mais encore faut-il que soit intégrée à l'avenir cette dimension linguistique particulièrement sensible dans la région de Stavelot et Malmedy.

03.05 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Mijnheer de minister, deze situatie is weer een treffend voorbeeld van

hoe men er bij bpost blijkbaar toch niet in slaagt om hervormingen door te voeren zonder veel sociale onrust en zonder conflicten met de sociale partners. Voor mij is dit het zoveelste geval waarbij het overleg volledig mank loopt of helemaal niet gerespecteerd wordt.

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

04 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Steven Vandeput** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de onmogelijkheid tot verkoop van NMBS-vervoerbewijzen op 5 juni 2012" (nr. 12292)

- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de informaticapannes aan de ticketapparaten in de loketten van de stations" (nr. 12359)

04 **Questions jointes de**

- M. **Steven Vandeput** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'impossibilité pour la SNCB de délivrer des titres de transport le 5 juin 2012" (n° 12292)

- M. **Tanguy Veys** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les pannes informatiques subies par les distributeurs de tickets aux guichets des gares" (n° 12359)

De **voorzitter**: De heer Vandeput heeft zijn vraag nr. 12292 ingetrokken.

04.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, op 5 juni zorgde een informaticapanne ervoor dat er aan de NMBS-loketten gedurende bijna twee uur geen tickets geprint konden worden. De panne begon kort na de middag en was pas om 13 u 30 opgelost. Volgens NMBS-woordvoerder Bart Crols kwam tegen 14 u 00 de verkoop aan de loketten weer op gang, en konden de reizigers hun ticket tijdens de panne nog steeds bij de treinbegeleider kopen. Ik citeer Bart Crols ter zake: "De handcomputers van de treinbegeleiders zijn blijven werken tijdens de panne. Een deel van de automaten in de stations was ook geïmpacteerd, al kan ik daar geen concrete cijfers over geven."

Mijnheer de minister, ik verneem dat er regelmatig informaticapannes zijn aan de ticketapparaten aan de loketten, weliswaar niet altijd van dezelfde omvang als op 5 juni. Het gebeurt wel dat een volledig station of een reeks stations op een bepaalde spoorlijn getroffen wordt.

De vraag rijst of men aan de ticketautomaten in de stations en aan de handcomputers van de treinbegeleiders zowel kan betalen met een gewone bankkaart als met een creditcard.

Mijnheer de minister, u weet dat vele vormen van agressie te maken hebben met problemen bij het voorleggen van een geldig ticket. Als mensen worden geconfronteerd met loketten die afgeschaft zijn — een populaire activiteit bij de NMBS de afgelopen jaren — of met defecte automaten, vergroot zulks de kans dat zij het erop wagen en geen ticket kopen. Zeker wanneer de treinbegeleider door een panne, zoals op 5 juni, iedereen van een ticket moet voorzien, kan ik mij moeilijk inbeelden dat hij daarin slaagt. Hier en daar zullen dan wel mensen door de mazen van het net glippen.

Ik kom tot mijn vragen, mijnheer de minister.

Wat lag aan de basis van de informaticapanne? Wat was de omvang ervan? Wat waren de gevolgen ervan?

Wat is bij een dergelijke informaticapanne de procedure waardoor reizigers op de trein geen toeslag moeten betalen, en waardoor de treinbegeleider zijn werk toch vlot kan blijven uitvoeren?

Waarom kunnen in het geval van een informaticapanne de treintickets niet manueel worden verkocht aan het loket?

Waarom was een deel van de automaten in de stations getroffen? Hoe groot was het aantal?

Wat zijn de financiële gevolgen van deze informaticapanne?

Welke maatregelen werden naar aanleiding van de informaticapanne van 5 juni, en andere frequente informaticapannes, genomen?

Kan zowel aan de ticketautomaat in het station als aan de handcomputer van de treinbegeleider betaald worden met een gewone bankkaart en met een creditcard? Zo nee, waarom niet? Welke maatregelen werden genomen?

04.02 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer de voorzitter, om 12 u 20 merkte de Service Operation Desk van de IT-afdeling van de NMBS-Groep een onderbreking op van sommige toepassingen, met inbegrip van LISA, de uitvoering van de ticketverkoop aan de loketten in de stations.

Om 13 u 50 werd er een oplossing gevonden, dus 55 minuten na aanvang van de storing. Gedurende deze periode werd de verkoop van de tickets in de stations onderbroken.

De onderbreking werd veroorzaakt door een storing van het verkeer op het telecommunicatienetwerk bij het aansluiten van een nieuw type materiaal. Tijdens de onderbreking bleven het IBIS-systeem — de draagbare toestellen van de treinbestuurder — en het VERA-systeem — de verkoopautomaten in de stations — operationeel.

De NMBS-Groep heeft nog geen melding gemaakt van het bedrag van het mogelijke financieel verlies. Dit gezegd zijnde, de verkoop was nog steeds mogelijk aan boord van de treinen en via de automaten in de stations.

Wat de installatieprocedure van het nieuwe type materiaal betreft, deelt de NMBS-Groep mij mee dat deze opnieuw wordt geëvalueerd en zal worden aangepast opdat dit specifiek probleem zich niet zou herhalen. Tot dan wordt geen nieuw materiaal van dit type geïnstalleerd. De NMBS informeert mij dat zij vanaf het derde trimester van 2012 alle verkooppunten wil uitrusten met minstens een biljetautomaat. De reeds geplaatste biljetautomaten in de grote stations zullen worden vervangen door een automaat van de nieuwe generatie, en hun aantal zal toenemen.

04.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het nadeel van het stellen van veel vragen is dat men niet op alle vragen een antwoord krijgt.

Ik heb niet vernomen waarom men aan de loketten niet is overgeschakeld op het manueel verkopen van tickets? Om de taak van de treinbegeleiders te vergemakkelijken moet dat toch perfect mogelijk zijn? Ik betreur dat men daarvoor niet geopteerd heeft. Uiteindelijk zaten de mensen aan het loket daar toch maar werkeloos, bij gebrek aan automatische tickets. Het moet toch mogelijk zijn om manueel tickets te verkopen?

U hebt ook niet geantwoord op mijn vraag over het aanbod aan de automaten en de betalingswijze. Als ik mij niet vergis, kan men met een creditcard enkel op de trein betalen, en met een bankkaart enkel aan de automaten in de stations? Men zou er toch voor moeten zorgen dat bijvoorbeeld toeristen ook aan de automaten in de stations met een creditcard kunnen betalen?

U zegt dat er geen problemen waren met de automaten van het VERA-systeem. Ik heb daarnet nochtans de NMBS-woordvoerder geciteerd, die zei dat er wel pannes aan de automaten waren.

Kortom, volgens mij zaten er nogal wat gaten in uw antwoord, mijnheer de minister. Ik weet niet of u nog aanstalten maakt om bijkomende informatie te geven? Een vraag meer of minder indienen voor de volgende commissie, is voor mij geen bezwaar.

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

05 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van **Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de kritiek van TreinTramBus op de kostprijs en het aanbod van de Diabolo-spoorverbinding"** (nr. 12304)

- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van **Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en**

Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gevolgen van de nieuwe Diaboloverbinding voor de treinreizigers van het station Nekkerspoel" (nr. 12316)

05 Questions jointes de

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la critique de TrainTramBus au sujet du prix et de l'offre de la liaison ferroviaire Diabolo" (n° 12304)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les conséquences de la nouvelle liaison Diabolo pour les voyageurs de la gare de Nekkerspoel" (n° 12316)

05.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, het sporencomplex dat de luchthaven in noordwestelijke richting ontsluit, is af. Sinds 10 juni rijdt er elk uur een Diabolotrein van Antwerpen via Mechelen naar de luchthaven, en een tweede trein rijdt van de luchthaven tot Mechelen.

Wij hebben allemaal de mooie beelden gezien, en sommigen waren zelfs aanwezig bij de inhuldiging door Koning Albert II. Ik meen echter dat de kans klein is, gelet op het krappe budget van Albert II, dat hij deze trein nog zal nemen. Als wij TrainTramBus mogen geloven, is de Diaboloverbinding een dure aangelegenheid geworden, overigens met een zeer beperkt aanbod.

Ik citeer ter zake de woordvoerder van TrainTramBus, Jan Vanseveren: "Het aanbod van één trein per uur tot Antwerpen is veel te mager. In het weekend kan men zelfs alleen met de stoptrein rechtstreeks van Antwerpen naar de luchthaven. Ook voor passagiers die een heel vroege vlucht willen halen of die 's avonds laat landen, biedt de trein nog geen oplossing. De eerste rechtstreekse trein uit Antwerpen komt immers pas aan op de luchthaven om 07 u 16, en de laatste vertrekt al in Zaventem om 21 u 44. Ter vergelijking: Schiphol wordt 24 uur op 24 uur bediend door intercitytreinen van en naar de omliggende steden."

De luchthaven van Zaventem is nog altijd een nationale luchthaven. Ik vermoed dat u als politicus soms wakker ligt van de ontsluiting van de luchthavens van Luik en Charleroi, maar als federaal politicus moet u ook wakker liggen van de 'federale' luchthaven en de ontsluiting ervan.

Een ander punt van kritiek van TrainTramBus is de kostprijs van het sporen naar de luchthaven. Ik citeer opnieuw TrainTramBus: "Vanaf juli verdubbelt de Diabolotoeslag. Wie naar de luchthaven wil, zal voortaan 4,30 euro extra moeten ophoesten. Vooral voor korte afstanden is dit een stevige prijsverhoging. Op het traject van Brussel naar de luchthaven zal de toeslag hoger uitvallen dan het eigenlijke biljet, dat 3,20 euro kost."

Ook wie op de luchthaven toevallig overstapt van trein op bus, wordt de dupe van deze regeling. TrainTramBus betreurt dat de luchthavenuitbater niet voor een andere oplossing gekozen heeft. Met een minieme verhoging van elk vliegticket met 40 cent kon de hele Diabolotoeslag vermeden worden. Nu worden de gebruikers van de duurzaamste vervoerswijze extra belast.

Tot slot merkt TrainTramBus op dat de NMBS te weinig communiceert over het aangepaste aanbod vanaf 10 juni. Zo is er in het station Mechelen bijvoorbeeld geen informatie te vinden over de wijzigingen. Reizigers uit Haacht zullen verbaasd staan over het verdwijnen van een trein per uur. Ook in Mechelen-Nekkerspoel zullen veel reizigers onaangenaam getroffen worden door de plotse verdwijning van hun gemakkelijke trein naar Leuven.

Ik kom tot mijn vragen, mijnheer de minister.

In welke mate deelt u de kritiek van TrainTramBus op de kostprijs en het aanbod van de Diabolospoorverbinding? Welke maatregelen werden genomen? Als u de kritiek niet deelt en er geen maatregelen werden genomen, waarom niet?

In Mechelen-Nekkerspoel schrapt de NMBS de stopplaats vanaf 11 juni, als gevolg van een Diaboloverbinding per uur tussen Antwerpen, Mechelen, de luchthaven van Zaventem en Leuven. Dit betekent langere reistijden en een extra overstap voor honderden reizigers. De reizigers die elke dag van Nekkerspoel naar Leuven sporen, zullen minstens een kwartier langer onderweg zijn dan vandaag. Hun reistijd neemt toe van 19 naar 34 minuten. Dat is niet min, mijnheer de minister. Zij moeten de trein 9 minuten vroeger nemen, maar komen 6 minuten later aan. Bovendien moeten zij onderweg overstappen in het centraal station van Mechelen. Dat was tot nu toe niet het geval.

Bij navraag in het station Nekkerspoel bleek dat de vaste reizigers op die lijn op 7 juni nog altijd van niets wisten. De NMBS heeft in het station geen enkele informatieaffiche opgehangen, en op de website van de NMBS is de informatie maar moeilijk terug te vinden. De kritiek van TreinTramBus wordt dus bevestigd door de gebruikers.

Mijnheer de minister, ik weet dat er ondertussen werd gereageerd door de NMBS dat zij bijkomende inspanningen zal leveren. Het lijkt mij logisch dat men eerst communiceert over het gewijzigde aanbod en dan het aanbod aanpast, en niet omgekeerd.

Vandaar mijn vraag. Welke maatregelen werden genomen om de gevolgen voor de honderden reizigers die elke dag van Nekkerspoel naar Leuven sporen te beperken? Ik weet wel dat niet alles mogelijk is, wegens het beperkte budget en de druk op de spoorlijnen, maar tijdens de spitsuren, 's ochtends en 's avonds, moeten er toch bijkomende inspanningen geleverd worden.

Mijnheer de minister, hoe is te verklaren dat de NMBS in de stations geen enkele informatieaffiche heeft opgehangen die de gebruikers waarschuwt voor de wijziging en voor de inperking van het aanbod? Dat was althans niet het geval op 7 juni, toen ik mijn vraag indiende.

05.02 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Veys, ik zal uw vragen over Diabolo samen beantwoorden. Eerst beantwoord ik de vragen over het aanbod, daarna deze over de tarieven en ten slotte deze over de communicatie.

Ten eerste, in verband met het aanbod, de treindienst van en naar Brussels Airport zal geleidelijk uitgebreid worden. Vanaf deze week zijn er vanuit Brussel-Zuid, Brussel-Centraal en Brussel-Noord vier treinen per uur, vanuit Leuven twee treinen per uur, vanuit Mechelen twee treinen per uur, vanuit Antwerpen één trein per uur, vanuit Mons en Braine-le-Comte één trein per uur en vanuit Gent en Aalst één trein per uur. Vanaf 10 december komt er een tweede trein vanuit Antwerpen bij. De NMBS bestudeert extra bedieningen in het kader van haar nieuwe vervoersplan, dat in december 2013 van start gaat.

De trein vanuit Antwerpen naar Leuven, die tot vorige week in Mechelen-Nekkerspoel stopte, rijdt vanaf nu met een stop in Mechelen via de Diabolo naar de luchthaven en zo verder tot Leuven en Landen. Reizigers die gebruikmaken van station Mechelen-Nekkerspoel stappen nu in Mechelen op of uit en reizen verder via een overstap.

Ten tweede, in verband met de tarifiering, een deel van de Diaboloinfrastructuur werd gerealiseerd door een publiek-private samenwerking, waarbij particuliere investeerder Northern Diabolo belangrijke risico's neemt. Wij kunnen vaststellen dat deze PPS, de eerste in de Belgische spoorweggeschiedenis, succesvol verlopen is. De werken zijn perfect binnen de termijn en binnen de vooropgestelde prijs opgeleverd.

De wetgever, dit Parlement dus, heeft in 2007 bepaald dat de investering voor een deel zal terugbetaald worden door een bijdrage van de gebruikers ervan, namelijk de vliegtuigpassagiers die met de trein van en naar Brussels Airport gaan. Die bijdrage is vastgesteld op 4,30 euro. Bij de keuze tussen de offertes van de investeerders was de laagst mogelijke passagiersbijdrage het belangrijkste keuzecriterium. In vergelijking met de prijs van een taxi of van een parkeerplaats blijft de trein erg aantrekkelijk, zeker als men rekening houdt met het voordeel van een rechtstreekse toegang tot het luchthavencomplex en de snelheid van de trein in vergelijking met de auto, die vaak in de file staat. Via die bijdrage zorgen wij er ook voor dat een belangrijk deel van de investering zal betaald worden door buitenlandse vliegtuigpassagiers en niet door de Belgische belastingbetaler.

Ten derde, de NMBS signaleert mij dat de blauwe infoaffiches pas op vrijdag 8 juni werden aangebracht in de betrokken stopplaatsen. Ik ben het met u eens dat dit veel te laat is.

05.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ik blijf betreuren dat men in het station Nekkerspoel niet naar een oplossing zoekt. U zegt dat de gebruikers maar moeten overstappen in het station van Mechelen. Ik wijs op de stijging van de reistijd van 19 naar 34 minuten.

Ik ben blij dat u toegeeft dat de communicatie veel te laat is gebeurd. Men communiceerde pas op 8 juni 2012, een tweetal dagen voor het doorvoeren van de beperking van het aanbod. Dat is toch heel laat. Men wist dat al veel langer. Men had het veel eerder kunnen communiceren. De NMBS is een slechte

leerling op het vlak van communicatie.

Ik begrijp dat de partner in het project van de toeslag een zekere return wil. Ik dring aan op een evaluatie. Moet die toeslag ten eeuwige dage worden betaald? Is er een evolutie? In vergelijking met de auto of de taxi valt het goedkoop uit. De *Gazet van Antwerpen* heeft echter uitgetest dat men met de bus weliswaar heel wat langer onderweg is, maar dat men dan slechts 2,5 euro betaalt voor een rit met een Lijnkaart. Het is gevaarlijk om te vergelijken met alternatieven, zeker als men toch al opmerkt dat de kostprijs voor het treinticket vanuit Brussel goedkoper is dan de toeslag. Dat komt absurd over.

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

06 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het recht van antwoord van Marc Descheemaecker en Richard Gayetot in *Knack*" (nr. 12313)

06 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le droit de réponse de Marc Descheemaecker et Richard Gayetot dans *Knack*" (n° 12313)

06.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, over communiceren gesproken, de NMBS is dan toch eens in haar pen gekropen, weliswaar met enige vertraging.

Het gaat immers over een artikel dat op 16 mei is verschenen en waarop op 6 juni dan toch een recht van antwoord van de pers is gerold van niemand minder dan de gedelegeerd bestuurder van de NMBS, Marc Descheemaecker, en de directeur-generaal van NMBS Technics, Richard Gayetot.

De aanleiding voor hun reactie en voor het communiceren van de NMBS is een artikel dat op 16 mei is verschenen van de hand van de heer Rik Van Cauwelaert, met als titel "Memorverlies bij de NMBS".

Het artikel handelt over het rapport van het Onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor in verband met de treinramp van Buizingen. Blijkbaar hebben de heren Descheemaecker en Gayetot dat met – zoals zij zelf stellen – stijgende verbazing gelezen.

In het recht van antwoord stellen betrokkenen onder meer dat "volgens een ministerieel besluit van 20 juni 2008, dus een beslissing van de overheid, het volledige voertuigenpark tegen eind 2013 met het Memorsysteem diende te worden uitgerust. Dat betekent concreet dat de treinen die waren uitgerust met het zogenaamde gong-fluitsysteem tot eind 2013 op het net konden blijven rijden. De deadline werd door de overheid na het ongeval in Buizingen wel vervroegd tot eind maart 2011, conform het ministerieel besluit van 30 juni 2010."

De heren Descheemaecker en Gayetot stellen dat de NMBS de wetgeving ter zake volledig respecteert.

Naar ik verneem, werd in de oude treinstellen enkel een gong-fluitsysteem met memorisatielamp geplaatst. Concreet betekent dit dat er bij het bestaande gong-fluitsysteem gewoon een gele lamp werd bijgezet. Dat betekent dat er op dit moment nog steeds oude treinstellen rondrijden met een gong-fluitsysteem met memorisatielamp en dus niet met een Memorsysteem.

Mijnheer de minister, om de onduidelijkheid een beetje uit te klaren en af te toetsen aan het artikel in *Knack* en het recht van antwoord van de heren van de NMBS, had ik van u graag het volgende vernomen.

Wat is het verschil tussen een Memorsysteem zoals beschreven in de generieke beschrijving van het Memorsysteem, in bijlage C van het ministerieel besluit van 30 juni tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel voor het gebruik van rijpaden, en een gong-fluitsysteem aangevuld met een memorisatielamp?

Zijn er vandaag nog treinen uitgerust met een gong-fluitsysteem met memorisatielamp en niet met minstens een Memorsysteem? Ik spreek dan nog niet over TBL1+ of over ETCS. Zo ja, over hoeveel treinen gaat het dan? Hoe is dat mogelijk? Welke maatregelen werden genomen om die treinen aan te passen conform het ministerieel besluit van 30 juni 2010? Zo neen, als dat niet het geval is, op basis van welke vaststellingen komt u dan tot die conclusie?

06.02 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer de voorzitter, het Memorsysteem en het gong-fluitsysteem controleren allebei de waakzaamheid van de bestuurder die een beperkend sein voorbijrijdt. Als de bestuurder het systeem niet opnieuw instelt bij de doorgang van een beperkend sein, wordt er automatisch een noodstop geactiveerd.

Daarenboven gaat in het Memorsysteem ook een gele lamp branden op het bedieningspaneel in het gezichtsveld van de bestuurder wanneer een dergelijk signaal is bereikt. Die lamp verzekert de memorisatie van de beperkende missie.

In het oorspronkelijk gong-fluitsysteem was die memorisatiefunctie aanvankelijk niet aanwezig. De toevoeging van de gele memorisatielamp bij het origineel gong-fluitsysteem verzekert, net zoals in het Memo-rsysteem, de controlefunctie van de waakzaamheid van de bestuurder en de memorisatie van de beperkende missie.

Het gong-fluitsysteem was bij ministerieel besluit toegestaan van 28 juni 2008 tot december 2013. In het raam van de maatregelen om het veiligheidsniveau te verbeteren na het ongeval van Buizingen, heeft de NMBS aan het toenmalig kabinet van de staatssecretaris voor Mobiliteit en aan DVIS voorgesteld om het gong-fluitsysteem te vervolledigen door nog 100 motortreinstellen en 56 locomotieven uit te rusten met een gele memorisatielamp. Het doel was om zo snel mogelijk en met een aangepast gong-fluitsysteem te zorgen voor dezelfde functionaliteit als het Memorsysteem, aangezien het betrokken rollend materieel progressief uit dienst moest worden gehaald ter gelegenheid van de indienststelling van de locomotieven type 18 en van de motortreinstellen AM8, dus de Desiro.

Na overleg heeft de NMBS het gong-fluitsysteem vervolledigd door haar materieel met de gele memorisatielamp uit te rusten.

Die operatie is op 31 maart 2011 afgerond voor alle betrokken motortreinstellen en op 30 december 2011, voor alle betrokken locomotieven.

06.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik blijf met een vraag zitten. Conform het ministerieel besluit van 30 juni is er sprake van het Memorsysteem. U zegt dat er nog treinen zijn die nog geen Memorsysteem hebben en enkel rijden met een gong-fluitsysteem, aangevuld met een memorisatielamp.

U moet mij eens uitleggen op basis van welke regelgeving men dat nog steeds tolereert. Het ministerieel besluit is zeer duidelijk. Er is enkel sprake van het Memorsysteem en er is niet in voorzien dat het gong-fluitsysteem, zelfs mits aanpassing met een memorisatielamp, nog getolereerd wordt.

Men treedt de wetgeving en de ministeriële regelgeving met de voeten als men zegt dat een locomotief met een gong-fluitsysteem, aangevuld met een memorisatielamp, zou volstaan. Ik zal ter zake de staatssecretaris voor Mobiliteit ondervragen, want ik heb de indruk dat dit niet conform de regelgeving is en dat de stelling van de heren van de NMBS niet klopt. Zij geven dus ten onrechte kritiek op het artikel dat in *Knack* gepubliceerd werd.

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

07 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de samenwerking aan TRACK voor het project 'Hotel Gent'" (nr. 12317)**

07 **Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la collaboration à l'expo TRACK dans le cadre du projet 'Hotel Gent'" (n° 12317)**

07.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, van 12 mei tot 16 september 2012 trekken 41 internationale kunstenaars met de Gentse openluchttentoonstelling TRACK een spoor van kunst doorheen Gent.

TRACK wil volgens het Gentse stadsbestuur, en ik citeer, "een unieke kunstervaring zijn in de openbare en

de semi-openbare ruimte in Gent”.

Voor TRACK construeerde de Japanse kunstenaar Tazu Rous, ook bekend als Tatzu Nishi, Tazro Niscino, Tazu Oozu of Tatsuro Bashi, met Hotel Gent op 23 meter hoogte het decor van een hotelkamer rond de klok op de toren van het Gentse Sint-Pietersstation.

Bij de toelichting van het kunstwerk kan het volgende worden gelezen: “De scheiding tussen de publieke en private ruimte wordt hierbij opgeheven, want de enorme klok, die normaal gezien hoog boven het volk uittorent, komt nu tastbaar dichtbij. In de intimiteit van Rous’ kamer staat de bezoeker oog in oog met een publiek monument dat in zijn dagelijkse routine, steeds op afstand, half bewust en in een fractie van een seconde wordt waargenomen.”

Mijnheer de minister, de bouw van Hotel Gent had best wat voeten in de aarde. Het aannemersbedrijf Blaton trok twee stellingen op boven de luifel van het station. Ik kan het weten, want ik passeer er bijna dagelijks. Er is een stelling voor de kamer en een stelling voor de dubbele trap. De aannemer financierde bovendien het kunstwerk samen met de NMBS-Holding.

Bezoekers kunnen van dinsdag tot zondag tussen 12 uur en 18 uur met een TRACK-rittenkaart het kunstwerk bezoeken. Zij kunnen echter ook een overnachting boeken. De 109 beschikbare nachten in het TRACK-kunstwerk Hotel Gent, waren sinds de start op 1 juni 2012 – Hotel Gent was blijkbaar niet tijdig afgewerkt voor de opening van 12 mei 2012 – al na 23 minuten volgeboekt. Vanaf 11 u 30 konden geïnteresseerden voor 105 euro per nacht een kamer boeken. Om 11 u 53 waren alle 109 nachten volzet.

De eerste nacht bracht, wellicht toevallig, de Gentse burgemeester Daniël Termont in de pop-uphotelkamer op stellingen door. Niet voor niks wordt het Gentse station Sint-Pieters afgekort SP genoemd. De rode burcht van de NMBS-Holding zal er wellicht niet vreemd aan zijn dat het eerste kaartje naar de Gentse burgemeester ging.

Bij een maximumpiekwind snelheid van meer dan 60 km per uur wordt de kamer ontruimd. Ook de gasten die in de kamer overnachten zouden tijdig bericht krijgen, indien het niet mogelijk is om in het station te slapen.

Op 6 juni 2012 geraakte echter bekend dat Hotel Gent voor enkele dagen de deuren sluit. Philippe Van Cauteren, een van de curatoren van TRACK, benadrukt dat er geen veiligheidsrisico’s waren. De beslissing kwam er echter in afwachting van keuringsattesten. Ik citeer Philippe Van Cauteren: “Wij dachten die administratieve documenten begin van de week te ontvangen. Dat gebeurde vooralsnog niet. In afwachting leek het ons correct om het kunstwerk tijdelijk te sluiten.”

Door bijkomende, technische aanpassingen laten de definitieve attesten volgens TRACK nog even op zich wachten.

Mijnheer de minister, op welke wijze participeert de NMBS aan TRACK? Wat is hiervoor de motivatie? Wat is de kostprijs hiervan? Ik heb gehoord dat die niet min zou zijn. Met wie wordt hiervoor samengewerkt? Welke overeenkomst werd afgesloten? Werd tijdig, dus vóór de opening van 1 juni, nagegaan of Hotel Gent over de nodige keuringsattesten beschikte? Zo ja, op welke wijze? Wat was daarvan het resultaat? Zo nee, waarom niet?

Tot slot, hoe valt te verklaren dat van 1 tot 6 juni wel werd overnacht in Hotel Gent, zonder dat men in het bezit was van de nodige keuringsattesten?

07.02 Minister **Paul Magnette**: Het initiatief van TRACK biedt de NMBS-Holding een unieke kans om met het station op een positieve wijze in te spelen op een stadsevenement. Honderdduizenden bezoekers starten of eindigen hun bezoek aan Gent via dit station, dat dit jaar zijn honderdste verjaardag viert. TRACK biedt de NMBS-Groep kansen om zijn communicatie op een positieve wijze op verschillende vlakken te ondersteunen, rond Blue-bike, de fietsen aan het station die in dit project ingeschreven worden, maar bijvoorbeeld ook rond de aanwervingscommunicatie omdat deze actie gebruikt zal worden ter ondersteuning van een Facebookcampagne. Verder ook nog rond aanwervingen waarbij de deelnemers een overnachting in deze kamer kunnen winnen.

In ruil voor deze samenwerking betaalt de NMBS-Holding een tegemoetkoming in de kosten van 37 000 euro aan TRACK. Dit werd bepaald in een samenwerkingsovereenkomst tussen de NMBS-Holding

en TRACK, die ook de inhoudelijke samenwerking regelt op het vlak van communicatie. TRACK stond in voor de realisatie van het kunstwerk en de inrichting van de hotelkamer, en heeft daarvoor de nodige samenwerking geregeld. Ook de praktische organisatie van Hotel Gent, waaronder de contacten met de bevoegde instanties voor het verkrijgen van de nodige attesten, valt volledig onder de verantwoordelijkheid van TRACK.

07.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. De NMBS-Holding maakt er zich wel gemakkelijk van af door te zeggen dat de attesten en de veiligheid hun zaak niet zijn, maar het probleem van TRACK. Uiteindelijk werken zij daaraan mee en betalen zij daarvoor niet weinig: 37 000 euro. We moeten er dan nog rekening mee houden dat ook de TRACK-rittenkaart niet gratis is. Een verblijf in die kamer is dat nog veel minder: 105 euro.

De veiligheid van de personen die de stelling bezocht hebben en daar hebben overnacht, is belangrijker. De NMBS-Holding zegt wat te gemakkelijk dat dit een probleem is van TRACK. Wat als er zich iets had voorgedaan? Ik wens dat niemand toe, zelfs de burgemeester van Gent niet. De veiligheid is belangrijker dan dergelijke shows of evenementen die blijkbaar toch niet weinig kosten. Qua meerwaarde ervan voor de NMBS verwijst u naar een lopende wervingscampagne, het gebruik van Blue-bike en dies meer. Ook daar moet echter de veiligheid vooropstaan, zoals u zelf in uw eigen beleidsnota hebt gezegd. Ook qua infrastructuur en gebouwen draagt de NMBS-Holding een zeer zware verantwoordelijkheid. Men kan die niet ontlopen door dit het probleem van TRACK te noemen.

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

08 Question de M. Christophe Bastin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'avenir de la ligne ferroviaire 132 Charleroi-Couvin" (n° 12334)

08 Vraag van de heer Christophe Bastin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toekomst van de spoorlijn 132 Charleroi-Couvin" (nr. 12334)

08.01 Christophe Bastin (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, j'ai récemment été interpellé par des utilisateurs réguliers de la ligne ferroviaire 132 qui relie Charleroi à Couvin. Selon plusieurs témoignages, cette ligne serait, une nouvelle fois, menacée puisque sa suppression serait programmée à moyenne échéance. Ce n'est pas la première fois que cette information circule parmi les voyageurs.

Pour l'Entre-Sambre-et-Meuse namuroise, mais aussi pour la Botte du Hainaut, deux régions à la recherche d'un nouveau souffle économique, il s'agirait d'un véritable coup de massue. Cette suppression serait jumelée aux travaux autoroutiers dits "du contournement de Couvin" qui favoriseraient le déplacement des personnes et des marchandises par la route au détriment du rail.

Monsieur le ministre, disposez-vous d'informations précises concernant l'avenir de la ligne 132 Charleroi-Couvin? Pouvez-vous me fournir les chiffres de fréquentation de cette ligne? Le transport des personnes y est-il menacé à moyenne ou à longue échéance?

08.02 Paul Magnette, ministre: Monsieur le président, cher collègue, je tiens à vous rassurer: la SNCB m'a fait savoir qu'il n'entrait pas du tout dans ses intentions de supprimer la desserte voyageurs sur la ligne 132 Charleroi-Couvin.

Je sais que des rumeurs circulent à ce sujet et qu'elles suscitent l'inquiétude, mais elles ne sont pas fondées. Cette desserte voyageurs sera bien reprise dans le futur plan de transport qui entrera en vigueur en décembre 2013.

Ainsi que je l'ai signalé lors de la commission de l'Infrastructure du 5 juin dernier, le conseil d'administration de la SNCB, réuni le 18 octobre 2011, a décidé de ne pas procéder à la suppression de points d'arrêt. Il a chargé le comité de direction de réaliser une étude approfondie de l'optimisation des points d'arrêt (ouverture, réouverture, fermeture), à l'occasion de l'établissement du nouveau plan de transport. Dans ce cadre et au même titre que d'autres lignes, la ligne 132 Charleroi-Couvin sera concernée, mais sans que soit, toutefois, remise en cause la desserte voyageurs de la ligne.

Pour ce qui concerne les chiffres de fréquentation de cette ligne, la SNCB ne dispose que des comptages des voyageurs montés et descendus dans chaque gare et points d'arrêt. Si on additionne toutes les montées et descentes dans les onze gares et point d'arrêt de la ligne 132, on obtient, pour l'année 2011, 1 979 montées et descentes durant la semaine et 1 109 montées et descentes durant le week-end.

08.03 **Christophe Bastin** (cdH): Vos chiffres valent pour une semaine ou pour un jour?

08.04 **Paul Magnette**, ministre: Pour une semaine.

08.05 **Christophe Bastin** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Nous allons rapidement couper les ailes aux canards et faire stopper la rumeur.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Steven Vandeput** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de lonen van het management van de NMBS-Groep" (nr. 12351)

- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het verhogen van de stiptheid van de treinen en de gevolgen hiervan voor de variabele verloning van de drie gedelegeerd bestuurders van de NMBS-Groep" (nr. 12407)

09 **Questions jointes de**

- M. **Steven Vandeput** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les salaires des managers du Groupe SNCB" (n° 12351)

- M. **Tanguy Veys** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la ponctualité croissante des trains et ses conséquences sur la rémunération variable des trois administrateurs délégués du Groupe SNCB" (n° 12407)

09.01 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de minister, de lonen van het management van de NMBS-Groep zijn de voorbije twintig jaar explosief gestegen. Dat werd ook bevestigd door Jacques Cornet, oud-adjunct-directeur-generaal van de spoorwegen. Twintig jaar geleden verdiende een adjunct-directeur-generaal net iets meer dan 3 miljoen Belgische frank, dat is omgerekend 75 000 euro. Geïndexeerd zou dat vandaag 122 294 euro zijn. Vandaag bestaat die functie niet meer, maar in de plaats ervan kwam er een heel pak general managers, die 166 400 euro verdienen, 36 % meer dan het geïndexeerde bedrag dat een adjunct-directeur-generaal opstreek. De 14 directeurs-generaal blijken zelfs meer dan 360 000 euro te verdienen, bijna drie keer meer dan de vroegere nummer drie van de spoorwegen. Ook het aantal managers is in die periode explosief toegenomen. In 1991 waren er 1 CEO, 1 directeur-generaal en 1 adjunct-directeur-generaal. Vandaag zijn er 3 CEO's, 14 directeurs-generaal en een hele reeks general managers, zoals dat zo mooi heet.

Mijnheer de minister, hoeveel personen bij de overheidsbedrijven verdienen momenteel meer dan het plafond van 200 000 euro of 290 000 euro inclusief de boni en andere voordelen, zoals u dat hebt voorgesteld in de kranten en klaarblijkelijk ook op het kernkabinet enige tijd geleden? Welke maxima zult u dan voorstellen voor de directeurs-generaal en de general managers? Het is immers moeilijk te verkopen dat een CEO minder zou verdienen dan zijn directeur-generaal.

Tot slot, wat is uw standpunt in heel de discussie over de loonvorming bij de NMBS-Groep in verband met de recente promotie van 353 hogere ambtenaren bij de NMBS-Groep, die klaarblijkelijk als een variapunt door de raad van bestuur van de NMBS-Holding werd goedgekeurd?

09.02 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, in de beheersovereenkomst met de NMBS-Groep voor de periode 2008-2012 werd de klemtoon gelegd op het verhogen van de stiptheid van de treinen. Voor de

berekening van de jaarlijkse tariefwijziging van de treinkaart moest zelfs de doelstelling voor de stiptheid elk jaar hoger, 91 % voor de tariefaanpassing van februari 2009, 91,5 % voor februari 2010 en 92 % voor februari 2011. Bij de opmaak van de beheersovereenkomst had men wellicht niet gedacht dat wij nu nog zouden werken onder de lopende beheersovereenkomst, want er zijn geen latere doelstellingen vooropgesteld. Men had wellicht gehoopt dat de NMBS die percentages zou halen. Niets is echter minder waar.

Naar aanleiding van de beheersovereenkomst werd ook overeengekomen dat een deel van de variabele verloning van de drie gedelegeerd bestuurders van de NMBS-Groep of 25 % van hun salaris, afhankelijk zou worden van de stiptheid van de treinen.

Wellicht zal er wel een champagnekurk geknald hebben, want er werd getiteld "Treinen reden in april iets stipter". Men is soms snel tevreden. Inderdaad, in april 2012 bleek uit de maandelijkse stiptheidscijfers van infrastructuurbeheerder Infrabel dat 89,5 % van de reizigerstreinen op het Belgische spoorwegennet op tijd reed of met een vertraging van minder dan zes minuten.

Dat is een lichte vooruitgang in vergelijking met april 2011, toen slechts 87,8 % van de treinen op tijd was. Natuurlijk is het nog steeds zwaar onder het cijfer dat men volgens de beheersovereenkomst moest halen vóór februari 2011, namelijk 92 %.

Ik vernam uit de pers dat de NMBS de voorbije jaren systematisch de rittijden van haar treinen optrekt. Bijvoorbeeld, een rit tussen Antwerpen en Brussel duurt vandaag zeven minuten langer dan in 1990. Volgens reizigersvereniging TreinTramBus wordt de dienstregeling door de NMBS aangepast naar gelang van de vertragingen, terwijl dat net omgekeerd moet zijn. Men moet dus de vertragingen aanpakken en niet de rittijden.

Jan Vanseveren, woordvoerder van reizigersvereniging TreinTramBus, merkte bovendien op dat de NMBS enorme reserves aanlegt: "Als een trein met tien minuten vertraging vertrekt in Brussel, komt die nog steeds op tijd aan in Oostende. Meest frappant is de maximumsnelheid. Die is op heel wat plaatsen opgetrokken, terwijl er ook geen haltes bijkwamen."

Mijnheer de minister, dat doet vermoeden dat de CEO's van de NMBS er alle baat bij hebben om die cijfers op te krikken. Een kunstgreep is hun blijkbaar niet vreemd, zoals het verlengen van de rittijden. Ik heb de indruk dat zij zo toch hun variabel loon iets veiliger stellen, door de rittijden kunstmatig op te drijven.

Wat is de motivatie om de rittijden van de treinen systematisch op te trekken?

Waarom werden ook de rittijden opgetrokken op de lijnen waar ook de maximumsnelheid werd opgetrokken? Als de maximumsnelheid wordt opgetrokken, zou men geconfronteerd moeten worden met een daling van de rittijden, maar blijkbaar is het omgekeerde het geval.

In welke mate zouden de stiptheidscijfers er anders uitzien indien de rittijden niet werden aangepast? Ik vrees dat de stiptheidscijfers er dan nog slechter zouden uitzien. En dat heeft natuurlijk ook gevolgen voor de verloning van de CEO's.

In welke mate werden de rittijden aangepast om zo ook de variabele verloning van de drie gedelegeerde bestuurders van de NMBS-Groep veilig te stellen?

In welke mate hadden de stiptheidscijfers van 2011 gevolgen voor de variabele verloning van de drie gedelegeerd bestuurders van de NMBS-Groep en wat is de evolutie van dat gedeelte in vergelijking met 2010?

09.03 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer de voorzitter, bij de NMBS-Groep krijgen dertien personen een vast gedeelte hoger dan 200 000 euro, namelijk vijf bij de NMBS-Holding, vier bij de NMBS en vier bij Infrabel. Bij Belgacom krijgt een dertigtal personen een totaal loon hoger dan 290 000 euro. Bij bpost krijgt een tiental personen een totaal loon hoger dan 290 000 euro.

De maxima zijn alleen voor de CEO en de leden van het directiecomité bedoeld. De lonen van de directeurs-generaal en de general managers zijn door de raad van bestuur beslist.

Volgens de NMBS-Groep waren er geen promoties voor hogere ambtenaren sinds juni 2009. Een belangrijk deel van de promoties op 1 juni 2012 omvat dan ook bevorderingen van ambtenaren die al gedurende een lange periode hun functie uitoefenden, wat betekent dat die geen meeruitgaven met zich meebrachten. Voorts werden enkele personeelsleden bevorderd met toepassing van het loopbaanplan in de functionele loopbaan.

Ik kom nu tot de vragen van de heer Veys.

De NMBS verklaart dat het niet klopt dat de rittijden van de treinen systematisch worden opgetrokken om de stiptheidscijfers te verbeteren.

De rittijd wordt verhoogd bij de uitvoering van werken. Momenteel zijn op vrijwel alle belangrijke lijnen van het net werkzaamheden aan de gang, die vertragingzones veroorzaken. Om de invloed van die vertragingzones te neutraliseren, worden bufferminuten ingevoerd in de dienstregeling. In 1990, het jaar waarmee vergeleken wordt, werden er nauwelijks werken uitgevoerd.

Andere elementen waarmee rekening gehouden wordt bij de bepaling van de rittijden, is de instroom van nieuw materieel. Op lijnen waar de maximumsnelheid wordt opgetrokken, wordt daarmee wel degelijk in de dienstregeling rekening gehouden.

De aanpassing van de rittijden is een wezenlijk onderdeel van de realistische opmaak en uitvoering van het transportplan. Zonder het inbouwen in het transportplan van de vereiste elasticiteit, een factor in de aanpassing van de rittijden, zou het onmogelijk zijn om op de publieke vraag naar treincapaciteit een afdoend antwoord te geven.

Overigens doorstaat het treinaanbod in dezen ruimschoots de vergelijking met de wagen. Ook de autosnelwegen werden infrastructuurueel geoptimaliseerd met een verfijning van de aanvoerwegen en de auto's werden beter en krachtiger, maar toch doet de automobilist naar de kust er zeker zo lang of langer over, omdat hij in de file staat of noodgedwongen blok moet rijden.

Het is dus puur hypothetisch om te vragen hoe de statistieken er zouden uitzien zonder aanpassing van de rittijden. De aanpassing gebeurt ter wille van de dienst en niet ter wille van de statistieken.

Over de link tussen de stiptheid en het variabel loon van de gedelegeerd bestuurders, kan ik het volgende zeggen. Voor de CEO van Infrabel vertegenwoordigde de stiptheid 18 % van zijn evaluatie in 2011 en voor de CEO's van de NMBS en de NMBS-Holding werd de evaluatie door het nominatiecomité nog niet voltooid.

09.04 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor het zeer goed voorbereid antwoord.

De vraag blijft of u volledig akkoord gaat met het antwoord dat voor u is voorbereid. U raakt een punt aan dat ook de mensen raakt. Niemand begrijpt waarom die CEO's zo veel geld moeten verdienen, maar niemand zal ook begrijpen dat een CEO minder geld verdient dan de mensen onder hem. Ik had van u verwacht dat u zou bekijken op welke manier u dat zou aanpakken.

We hebben het over besparingen. De bevolking verwacht die. Onder de grote symboolbesparingen schuilen nog veel meer besparingen. Ofwel schuift u, zoals we dat gewoon zijn van de PS, een algemeen symbool naar voren en ziet u verder wel hoe het afloopt.

De argumentatie in verband met de 353 promoties vind ik vrij zwak, zo niet onbestaand. Er zijn effectief 353 promoties van hogere ambtenaren gebeurd. Ik kan mij moeilijk voorstellen dat zulke promoties financieel neutraal zijn. Ik zou iemand eens willen horen uitleggen hoe men zo veel mensen financieel neutraal kan promoveren.

Op dit niveau wil ik niet dwalen. Het is een kwestie van privacy. De betrokkenen hebben recht op hun loon. Anderzijds, als we de individuele gevallen zouden bekijken, dan garandeer ik u dat er niemand aan zijn laatste half jaar bezig is en een opstootje krijgt naar een hoger pensioen.

Ik zal daarover een schriftelijke vraag indienen. Ik wil daarover meer weten. Ik geloof niet dat men zulke benoemingen kan doen, overnachts, als een variapunt tijdens een raad van bestuur van de NMBS-Holding, in het bijzijn van uw commissaris, en dat die financieel neutraal zijn.

09.05 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik kan u volgen, wanneer u verklaart dat de rittijden bij werkzaamheden werden verlengd. Indien uw voorgangers blijkbaar hebben nagelaten werken uit te voeren, moeten ze nu gebeuren. Ze moeten immers natuurlijk ooit eens gebeuren. Ik begrijp dan ook dat de NMBS moeilijk op basis van vertragingen ten gevolge van werken kan worden beoordeeld en dat zij de rittijden ook concreet aanpast.

U vergelijkt echter onder meer met reizigers die met de wagen naar zee rijden. Iedereen die in de file staat, wordt eerst aangeraden de trein te nemen. Vervolgens komt men tot de vaststelling dat ook de trein langer onderweg is. Het is dus een vicieuze cirkel. Het argument wordt gehanteerd dat ook wie met de wagen rijdt, trager gaat. Net zij die voor de trein hebben geopteerd, hebben zulks echter met het oog op een snellere verbinding gedaan.

Ter zake loopt de vergelijking mank, zeker wanneer het gaat over het aanpassen van rittijden op lijnen met nieuw materieel en waarop veel werken zijn uitgevoerd om de verbindingen vlotter te maken.

Het is ook vreemd dat wij nu, in juni 2012, nog altijd niet weten welke gevolgen de nog steeds slechte stiptheidscijfers voor de CEO's hebben. Ik hoor hier geen argumenten die aangeven waarom een en ander zolang duurt. Het kan ook zijn dat zij niet echt wakker liggen van dat kleine, variabele deeltje van hun loon en van het tijdstip waarop het wordt gestort. Het kan dat zulks niet echt boven aan hun prioriteitenlijstje staat.

Op 29 mei 2012 communiceerde Infrabel met een maand vertraging de stiptheidscijfers van april 2012. Wij zouden dus perfect de stiptheidscijfers op jaarbasis in januari of in het slechtste geval in februari kunnen hebben. De bevoegde personen kunnen dus vrij snel de oefening maken. Het is dan ook vreemd dat wij nu nog niet weten welke gevolgen de nog steeds slechte stiptheidscijfers hebben voor het loon van de drie CEO's.

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

10 Samengevoegde vragen van

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de seinvoorbijrijding in Lot bij Buizingen" (nr. 12344)

- de heer Christophe Bastin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het treinincident te Lot" (nr. 12345)

- de heer Ben Weyts aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de seinoverschrijding in Lot (Beersel)" (nr. 12353)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de seinoverschrijding in Lot (Beersel)" (nr. 12360)

10 Questions jointes de

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le franchissement de signal à Lot près de Buizingen" (n° 12344)

- M. Christophe Bastin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'incident ferroviaire de Lot" (n° 12345)

- M. Ben Weyts au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le franchissement de signal à Lot (Beersel)" (n° 12353)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le franchissement de signal à Lot (Beersel)" (n° 12360)

10.01 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, op woensdag 6 juni zou volgens enkele kranten in Lot, vlakbij Buizingen, opnieuw een seinvoorbijrijding plaatsgevonden hebben. Het gaat om de stoptrein van 's-Gravenbrakel naar Leuven. De spoorlijn is daar nochtans uitgerust met het systeem TBL1+, maar de betrokken locomotief blijkbaar niet.

Mijnheer de minister, kunt u aangeven met welk veiligheidssysteem de locomotief was uitgerust?

Kunt u dat incident voorts een beetje toelichten?

10.02 Christophe Bastin (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, la presse relate une nouvelle fois un incident ferroviaire, à savoir le franchissement d'un feu rouge non loin de Lot, dans le Brabant flamand, ce mercredi 6 juin.

En effet, un train de voyageurs aurait brûlé un signal fermé et continué son chemin sans s'arrêter, n'étant apparemment pas équipé du système de freinage automatique TBL1+. On le sait, pas moins de 200 locomotives ne sont toujours pas munies de ce système, mais le seront d'ici la fin de l'année 2013.

Cependant, monsieur le ministre, on ne peut s'empêcher de s'interroger sur le franchissement de ces signaux fermés et sur leurs conséquences, tant sur le trafic ferroviaire que sur la sécurité des passagers et du personnel de la SNCB. La fin de l'année 2013 est encore bien lointaine si l'on doit compter les jours en espérant qu'aucun incident majeur ne se produira.

Qu'en est-il exactement de cet incident? Quelles en sont les circonstances et les causes? S'agit-il effectivement d'un franchissement de signal fermé? La locomotive était-elle équipée du gong-sifflet ou du Memor?

10.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil mijn bezorgdheid uiten over wat wij in de pers hebben mogen vernemen. Er heeft immers een nieuwe seinvoorbijrijding plaatsgevonden in Lot, vlakbij Buizingen. Twee jaar na de treinramp in Buizingen, waar toen toch 19 doden vielen, waren de gevolgen dit keer minder dramatisch. Ik heb de indruk dat er een vloek heerst op de betrokken lijn.

Als lid van de bijzondere commissie voor de Spoorveiligheid wil ik mijn verwondering uiten over het volgende. Hoewel die lijn is uitgerust met het automatische remsysteem TBL1+, zijn er nog altijd locomotieven van personentreinen waarin nog geen TBL1+ aanwezig is.

Wij hebben ook de planning gezien. Als ik mij niet vergis, hebben wij er met de commissie op aangedrongen dat, zeker op de drukke lijnen en op de lijnen waarop TBL1+ al aanwezig is, het materieel dat op die lijnen rijdt ook die systemen zou bevatten.

Ik meen dat dit bijzonder pijnlijk is, vooral ook omdat familieleden van slachtoffers of slachtoffers zelf nu nog worden geconfronteerd met een spoorverbinding die niet voldoende veilig is en waarop nog steeds materieel wordt gebruikt dat niet over TBL1+ beschikt.

De NMBS bepaalt uiteraard zelf de planning. Zij had er toch perfect voor kunnen zorgen dat al het materieel op die lijn in zo veilig mogelijke omstandigheden kan worden ingezet. Dat is dan ook de reden waarom ik zo verwonderd was dat er nog steeds materieel wordt gebruikt dat niet beveiligd is met TBL1+.

Wat is de motivatie voor het niet-prioritair uitrusten van deze voertuigen? Kan men toelichten wat aan de basis lag van het incident zelf?

10.04 Minister Paul Magnette: Mijnheer de voorzitter, de NMBS-Groep informeert mij dat het spoor in Lot is uitgerust met krokodillen en met het systeem TBL1+. Het materieel was uitgerust met het gong-fluitsysteem en met een visuele memorisatie.

Om zo snel mogelijk de risico's te beperken van het voorbijrijden van een rood sein heeft de infrastructuurbeheerder, na een zorgvuldig onderzoek, besloten te beginnen met de implementatie van TBL1+ op de grote spoorwegverbindingen, met name de stations en knooppunten. Het is immers in de nabijheid van stations en knooppunten dat de potentiële gevolgen van een seinoverschrijding het grootst zijn.

Pour les axes parcourus par les trains de la SNCB, ceux-ci traversant à la fois des lignes et des nœuds, la SNCB m'indique qu'il lui est impossible de dédicacer le matériel équipé d'un système donné à un axe spécifique. Notons que plus de 75 % de la distance parcourue par les engins de la SNCB est assurée par du

matériel équipé de TBL1+.

En ce qui concerne l'incident de Lot, une enquête est actuellement en cours pour déterminer les circonstances précises sur lesquelles je ne peux, dès lors, pas me prononcer.

De **voorzitter**: De heren Vandeput en Bastin hebben geen repliek.

10.05 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, dit begint zo'n beetje een klassiek antwoord te worden bij alle incidenten: u geeft geen antwoorden, want het onderzoek is nog lopende.

De jongste tijd zijn er echter zeer veel incidenten en het duurt soms zeer lang vooraleer er gecommuniceerd wordt. Ondertussen doen indianenverhalen of echte verhalen de ronde, waarop ik ook bij andere vragen al gewezen heb.

Op die manier creëert u een zorgwekkende sfeer waarbij er allerminst vertrouwen is in de genomen veiligheidsmaatregelen van de NMBS. Ik meen nochtans dat de aanpak van de veiligheid van de seinen als allereerste probleem werd vooropgesteld. Blijkbaar slaagt men er niet in om dat probleem onder controle te krijgen.

Nochtans gaat het om een lijn die in het verleden al vaak werd geconfronteerd met dergelijke problemen. Ik blijf mijn verwondering uiten over het feit dat men tot nu toe nog steeds niet gezorgd heeft voor overeenstemmend materieel om over die lijn te rijden. Ik vind dat dit getuigt van een zeer groot gebrek aan respect voor de gebruikers. Als de slachtoffers van de treinramp nog niet heel hun vertrouwen in de NMBS kwijt waren, dan zijn zij dat na de jongste seinvoorbijrijding zeker wel kwijt.

10.06 Ben Weyts (N-VA): Mijnheer de minister, ik ben totaal verbaasd. Los van alle overwegingen, vind ik het onbegrijpelijk dat net op die lijn, net op die plaats, op die rampspoorlijn, het spoor wel voorzien is van TBL1+, maar niet het rijdend materieel.

Hebt u, als minister, als beleidsverantwoordelijke, niet meer begrip, respect of inlevingsvermogen ten aanzien van de slachtoffers en hun familieleden, opdat u ervoor zou zorgen dat minstens op die plaats zowel het spoor als het rijdend materieel goed uitgerust zou zijn met TBL1+?

Een van de aanbevelingen van de commissie luidt net dat TBL1+ versneld uitgerold zou worden, en dat zou in de eerste plaats gebeuren op de drukke lijnen. De betrokken lijn is zo'n drukke lijn.

De uitrol zou in de eerste plaats gebeuren op locaties waar ofwel het spoor, ofwel de locomotieven al uitgerust zijn met TBL1+. Ook dat is op die betrokken plaats het geval.

De spoorlijn in kwestie beantwoordt aan de twee criteria die vooropgesteld zijn door de commissie, maar toch is die maatregel daar nog niet uitgevoerd. Dat is voor mij totaal onbegrijpelijk. U bent toch politiek verantwoordelijk, los van de NMBS zelf, die blijkbaar de vreemde beslissing heeft genomen om daar nog altijd locomotieven te laten rijden die niet zijn uitgerust met het automatisch remsysteem?

U moet toch optreden! Wij hadden verwacht dat u in uw antwoord als politiek verantwoordelijke de hoogdringendheid zou garanderen. Het is toch van de pot gerukt dat de woordvoerder van de NMBS zegt dat 80 % van de locomotieven uitgerust is met TBL1+. Dat wil dus zeggen dat wij, de mensen die de rampspoorlijn nog altijd gebruiken, tot die 20 % behoren en meer risico lopen dan elke andere treinreiziger. Dat is nu het geval. Als politiek beleidsverantwoordelijke zegt u niet eens sorry. De regering is niet eens bereid om prioritair werk te maken van de beveiliging van die spoorlijn. Ik vind het totaal onbegrijpelijk dat u zelfs niet te bewegen bent tot zo'n antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het treinaanbod in het station van Deinze" (nr. 12346)

11 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et

de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'offre ferroviaire à la gare de Deinze" (n° 12346)

11.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn uiteenzetting zal zeer beknopt zijn.

Op 6 juni werd op een stedelijke informatieavond omtrent de mobiliteitsproblemen in Deinze opgemerkt dat er wel twee treinen per uur in het station stoppen, zijnde treinen van de lijn Kortrijk-Leuven en van de lijn De Panne-Landen, maar dat het tijdsverschil tussen beide treinen klein is, namelijk 18 minuten. Dat betekent dat wie bijvoorbeeld naar Gent wil en de pech heeft om net de vertrokken trein te missen, in sommige gevallen meer dan 40 minuten moet wachten op een volgende trein.

Die vraag is legitiem. Ik weet ook dat als men het daar zou aanpassen, men op een andere lijn misschien een iets groter tijdsverschil creëert. Het station van Deinze is echter een belangrijk station, met betrekkelijk veel gebruikers.

De vraag werd gesteld door een studiebureau dat in opdracht van het stadsbestuur van Deinze de mobiliteitsproblemen aldaar heeft onderzocht. Kan het tijdsinterval tussen beide treinen niet worden vergroot, zodat men niet meer tot 42 minuten moet wachten op een volgende trein?

In welke mate kan dit worden aangepast en binnen welke termijn? Indien het niet kan worden verholpen, waarom niet?

11.02 Minister Paul Magnette: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Veys, vanuit Deinze vertrekken per uur twee treinen richting Brussel, met een verschil van 18 minuten.

De NMBS moet rekening houden met verschillende elementen die weinig ruimte laten om aanpassingen door te voeren.

De trein van en naar De Panne rijdt op een enkel spoor tussen Diksmuide en De Panne, wat een mogelijke uurregeling beperkt. In Lichtervelde moeten aansluitingen worden verzekerd tussen de richtingen Brugge en Kortrijk omdat honderden reizigers daarop rekenen.

De vaste rijpaden in de Brusselse noord-zuidverbinding verschuiven zet een hele kettingreactie in gang, met gevolgen voor het hele net. De trein van en naar Kortrijk neemt en geeft in de stations van Gent Sint-Pieters, Mechelen en Leuven aansluiting naar andere verbindingen. Bovendien is deze verbinding in de meeste gevallen technisch gekoppeld met de verbinding Oostende-Brugge-Kortrijk.

De NMBS werkt momenteel aan een nieuw vervoersplan dat in december 2013 van start gaat. In het licht daarvan wordt een optimale treindienst ontworpen, waarbij ook een betere spreiding van het treinaanbod wordt onderzocht. Die voorbereidingen zijn nog volop aan de gang.

11.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik begrijp de overwegingen om daar voorlopig niet aan te raken. Ik hoop echter dat daaraan meer wordt tegemoetgekomen met het nieuwe vervoersplan van december 2013, zodat er een betere spreiding is van het aanbod, zoals u zelf opmerkte.

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

12 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toekomst van de spoorweg tussen Adinkerke en Leffrinckoucke" (nr. 12347)

12 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'avenir de la ligne ferroviaire entre Adinkerke et Leffrinckoucke" (n° 12347)

12.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, Trekhaak 73, een werkgroep ter bevordering van het openbaar vervoer in de Westhoek en aan de Westkust, is vragende partij om trapauto's

of spoorwegfietsen in te zetten als toeristische attractie op het 15 kilometer lange stuk ongebruikte spoorweg tussen Adinkerke en Leffrinckoucke, gelegen in de buurt van het Franse Duinkerke. Ik vermoed dat u dat kent. Die trapauto's en spoorwegfietsen hebben ook aandacht gekregen in Vlaanderen Vakantieland en ze bestaan nu reeds op bepaalde trajecten in Wallonië en in Limburg.

Het gemeentebestuur van De Panne reageerde alvast positief op dit grensoverschrijdend initiatief. Het kost natuurlijk ook geld. Men heeft reeds aangeklopt bij minister Bourgeois, maar die had daarvoor geen geld meer in zijn spaarpot voor 2012.

Alvorens men zou overgaan tot de concretisering is het natuurlijk belangrijk om te weten of de NMBS zelf en in ondergeschikte orde ook de SNCF akkoord gaan met de uitbating van dit ongebruikte stuk spoorweg.

Wat zijn de plannen met het 15 kilometer lange stuk ongebruikte spoorweg tussen Adinkerke en Leffrinckoucke?

In welke mate gaat de NMBS ermee akkoord dat deze spoorweg zou worden gebruikt als toeristische attractie met trapauto's of spoorwegfietsen? Is de NMBS bereid om hierover ook te onderhandelen met haar Franse collega's? Zo nee, waarom niet?

12.02 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer de voorzitter, er zijn vandaag geen specifieke plannen of projecten voor de benutting van deze spoorlijn. Een beslissing kan pas genomen worden na grondig overleg met alle betrokkenen, namelijk de Franse netbeheerder RFF, de Franse overheden, het Vlaams Gewest, de lokale besturen, de haveninstantie en de spoorwegondernemingen, die elk hun toekomstvisie hebben in verband met deze spoorlijn.

12.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ik hoop dat men toch de moeite doet om dit te onderzoeken en de visies op mekaar af te stemmen. Dit is immers een mooie invulling van een stuk ongebruikte spoorweg, zonder dat er zware, ingrijpende infrastructuurwerken moeten gebeuren. Men zou dit initiatief moeten toelichten en ondersteunen. Ik hoop dat eenmaal de mist is weggetrokken, men daarop positief reageert.

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

13 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanleg van het 3^{de} en het 4^{de} spoor ter hoogte van Hansbeke" (nr. 12386)**

13 **Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'aménagement d'une 3^{ème} et d'une 4^{ème} voie à la hauteur de Hansbeke" (n° 12386)**

13.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in het raam van de aanleg van een derde en vierde spoor ter hoogte van Hansbeke wil Infrabel de overweg in Hansbeke afschaffen voor alle verkeer. Dit past in haar strategie om de veiligheid op het spoorwegnet te verhogen. Hierdoor dient een passende oplossing te worden gevonden, zowel voor het gemotoriseerd verkeer als voor de voetgangers en fietsers.

De aanleg van de volledige rondweg voorziet in een oplossing voor het gemotoriseerd verkeer. Voor de andere weggebruikers, zijnde voetgangers, fietsers en minder mobiele weggebruikers, wordt voorzien in de aanleg van een onderdoorgang die ter hoogte van de huidige overweg zal worden gebouwd. Deze onderdoorgang zal eveneens een belangrijke functie hebben voor de toegankelijkheid van de perrons in de nieuwe sporenconfiguratie en zal mede door zijn ruime dimensie en bijzondere vormgeving een aangename pleinfunctie vervullen.

Infrabel wenst te beklemtonen dat uit het beschikbare en uitgebreide studiemateriaal blijkt dat de duidelijke voorkeur van de experts gaat naar de aanleg van de zogenaamde "volledige rondweg". De studie van Timenco concludeert in dat verband het volgende: "Het advies van deze studie is dan ook om te kiezen voor de uitwerking en realisatie van scenario 3, een volledige omleidingsweg met rotonde ter hoogte van de Begijnhoflaan."

De studie van Timenco werd wel degelijk door Infrabel opgenomen in de afweging voor de keuze van de rondweg. Dit zal duidelijk blijken uit het bouwaanvraagdossier dat thans wordt gefinaliseerd. Infrabel zal de bouwaanvraag voor de afschaffing van de overweg in Hansbekedorp, door middel van de aanleg van een rondweg en een onderdoorgang ter hoogte van de overweg, nog vóór dit voorjaar indienen.

Parallel maken Infrabel en AVW op korte termijn concrete afspraken over de taak- en kostenverdeling van deze werken. Infrabel herhaalt hier dat het vragende partij is om deze werken op korte termijn te kunnen realiseren. Kort aansluitend op de indiening van de bouwaanvraag voor de afschaffing van de overweg zal Infrabel tevens de bouwaanvraag indienen voor de aanleg van het derde en vierde spoor. Zoals gebruikelijk zal Infrabel, na het indienen van de beide, hiervoor genoemde bouwaanvragen, en vóór de start van de betreffende openbare onderzoeken, een infosessie organiseren voor de bevolking. Op deze infosessie zullen de aangevraagde werken nader worden toegelicht. Eventuele opmerkingen en suggesties met betrekking tot de werken kunnen in het raam van de openbare onderzoeken door de bevolking worden geformuleerd.

Mijnheer de minister, wanneer wordt de bouwaanvraag voor de afschaffing van de overweg in Hansbekedorp door middel van de aanleg van een rondweg en een onderdoorgang ter hoogte van de overweg ingediend? Normaliter moest dit in het voorjaar gebeurd zijn. Wanneer wordt de bouwaanvraag voor de aanleg van het derde en vierde spoor ingediend? Wanneer wordt de infosessie voor de bevolking georganiseerd? Wanneer zullen deze werken, zijnde de aanleg van twee onderdoorgangen en de aanleg van een derde en vierde spoor, voltooid zijn? Wanneer moest dit project oorspronkelijk gerealiseerd zijn? Wat ligt aan de basis van de jarenlange vertraging? Is dit te wijten aan de initiële weerstand van de bevolking tegen de aanleg van een volledige rondweg? Of heeft dit eerder te maken met de beschikbare budgetten?

13.02 Minister **Paul Magnette**: Wij hebben het dossier van de overweg in Hansbeke reeds besproken in deze commissie op 7 februari.

De bouwaanvraag voor de afschaffing van de overweg wordt in het voorjaar ingediend, zoals u in uw vraag overigens zelf aanhaalt. De bouwaanvraag voor de aanleg van het derde en vierde spoor wordt daarop aansluitend ingediend, zoals u eveneens terecht meldt. De datum van de infosessie voor de bevolking werd mij nog niet meegedeeld.

Een definitieve datum opgeven voor het einde van de werken is niet mogelijk zolang de vergunningsaanvragen en mogelijke beroepsprocedures niet zijn afgerond. Het volledige project voor het op vier sporen brengen van de spoorlijn tussen Gent en Brugge zou volgens de huidige planning tegen 2019 beëindigd moeten zijn. Dit zal onder meer ook afhangen van de financiële middelen die in het raam van het nieuwe investeringsplan zullen worden toegekend.

13.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Als ik het goed begrepen heb is de bouwaanvraag voor de afschaffing van de overweg dus reeds ingediend? De bouwaanvraag werd al ingediend?

13.04 Minister **Paul Magnette**: *(geen micro)*

13.05 **Tanguy Veys** (VB): Weet u wanneer dat juist is gebeurd?

13.06 Minister **Paul Magnette**: Wij wachten nog op de definitieve...

13.07 **Tanguy Veys** (VB): Er is dus nog niets ingediend? Dat verwondert mij, omdat volgens de plannen alles in het voorjaar zou gebeuren. Het is nu juni 2012. De plannen hebben voor beroering en diverse standpunten gezorgd. Ik weet natuurlijk dat men ervan uitgaat dat alles verder zal plaatsvinden, maar ik ben verwonderd dat het meer tijd in beslag neemt dan oorspronkelijk was gepland, zeker als ik nu ook hoor dat de realisatie in 2019 zal gebeuren afhankelijk van de budgetten. We zullen dus moeten afwachten of die kaap gerond wordt, alvorens men een einddatum kan vastleggen.

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

14 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de audit van het Rekenhof naar de financiële stromen binnen de entiteiten en filialen van de NMBS-Groep" (nr. 12400)

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de schuldsituatie van de NMBS-Groep" (nr. 12401)

14 **Questions jointes de**

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'audit de la Cour des comptes sur les flux financiers au sein des entités et filiales du Groupe SNCB" (n° 12400)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'endettement du Groupe SNCB" (n° 12401)

14.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de voorzitter, de aanleiding hiertoe is, enerzijds, het regeerakkoord van 1 december. Daarin werd duidelijk gesteld dat na een organisatorische evaluatie en een studie door het Rekenhof van de financiële stromen tussen de entiteiten en de dochterondernemingen van de NMBS-Groep, men zou komen tot een hervorming van de structuren. Die zou binnen een termijn van zes maanden worden uitgetekend.

Naar aanleiding daarvan heeft de Kamer op 17 februari aan het Rekenhof gevraagd om een audit uit te voeren. Het Rekenhof heeft middels een schrijven van 22 februari laten weten dat de voorlopige resultaten van die audit aan de minister van Overheidsbedrijven, de staatssecretaris voor Mobiliteit en de drie CEO's van de NMBS-Groep zouden worden bezorgd. Zo konden zij reageren en konden hun antwoorden ook in het rapport worden opgenomen. In een laatste fase zal het Rekenhof op 27 juni zijn audits komen voorstellen.

Intussen blijkt het 228 bladzijden tellende rapport van het Rekenhof reeds in handen van de pers te zijn en wordt er in *De Tijd* van 9 juni uitvoerig uit geciteerd. Onder meer wordt verwezen naar de nettoschuld van de NMBS, die volgens het Rekenhof de volgende jaren met nog eens 400 miljoen zal toenemen. Men verwijst ook naar de schulden van ABX. Het Rekenhof stelt daarbij dat de ABX-schuld nog zal toenemen, omdat er geen operationele inkomsten of activa tegenover staan en omdat de NMBS van Europa geen inkomsten uit het reizigersvervoer mag gebruiken om de ABX-put te delgen. Ter zake schrijft *De Tijd* ook dat het Rekenhof ABX een groot structureel probleem noemt.

Het Rekenhof hekelt ook de hoge kostprijs die de NMBS-Groep in de periode 2005-2011 uitgaf aan externe consultants: maar liefst 837,5 miljoen euro! Een deel daarvan had vermeden kunnen worden als de drie entiteiten van de NMBS-Groep beter hadden samengewerkt, aldus het rapport van het Rekenhof. Volgens het Rekenhof is de samenwerking tussen de drie soms 'laborieus' of energieverblindend. In het betrokken artikel worden tal van voorbeelden gegeven hoe de middelen door allerlei consultancykosten wegvloeien als een openstaande kraan waarvan het water wegloopt. Men heeft daar bijna geen vat op.

Het Rekenhof merkt op dat, ondanks al het geleverd studiewerk, het zeer moeilijk in te schatten is of de kosten na een structuuraanpassing zullen dalen. Het Rekenhof vreest zelfs voor extra kosten. Zo moet waarschijnlijk de hele ERP-architectuur aangepast worden. Vandaag heeft elke NMBS-entiteit ook haar eigen SAP-platform. Toch is het Rekenhof ervan overtuigd dat een betere samenvoeging van de competenties en een betere samenwerking tussen de drie bedrijven een positieve impact zal hebben op de externe kosten. Maar daar wringt opnieuw het schoentje. Ik citeer opnieuw het Rekenhof: "De samenwerking tussen de drie entiteiten van de Groep is soms laborieus. Er bestaan verschillen van mening tussen de drie bedrijven over de controle van de uitgaven en inzake de tarieven van de intragroepsbetaling."

Ook in verband met de dividendinkomsten merkt het Rekenhof op dat de toekomst niet rooskleurig is.

Vandaar mijn vragen aan u. Concreet heeft het Rekenhof een aantal opmerkingen, ook in verband met NMBS Logistics. Mijnheer de minister, kloppen de citaten, vaststellingen en conclusies van het Rekenhof? In welke mate treedt u de citaten, vaststellingen en conclusies van het Rekenhof bij? Welke maatregelen werden op basis van de citaten, vaststellingen en conclusies van het Rekenhof genomen?

De **voorzitter**: Ik wil toch even opmerken dat het voorlezen van krantenartikels weinig meerwaarde heeft.

14.02 Tanguy Veys (VB): Het waren citaten.

14.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik verontschuldig mij dat het thema niet in een soortgelijke vorm als de andere vragen gegoten is. Die gaan allemaal over specifieke lijnen. Het spijt mij dat ik die cadans doorbreek. Ik weet niet of men hier nog algemene vragen mag stellen.

Mijn schriftelijke neerslag is zeer beperkt. Ik kon ook het artikel uit de krant knippen en plakken, maar ik heb slechts één zin geschreven: in de media werd opnieuw aandacht besteed aan de schuldenberg bij de NMBS. Daarna ben ik tot mijn vragen gekomen.

Ik wil mij beperken tot de essentie van het verhaal. Wij hebben het debat daarover al een aantal jaren geleden gevoerd in de commissie. De heer Van den Bergh is daar getuige van. Op een bepaald ogenblik hebben wij voorgesteld de NMBS-geledingen zelf in de commissie een overzicht te laten geven van de schuldsituatie, zodat iedereen goed ingelicht zou zijn, op basis van correcte cijfers. Het krantenartikel dat de heer Veys citeerde, gaat namelijk enkel over de nettoschuld in het kader van de beheersovereenkomst. Daarnaast zijn er nog andere schulden: het ABX-verhaal, de GEN-schulden, de historische schulden en een aantal andere factoren.

Ten eerste, kunt u een overzicht geven van de geconsolideerde schuld van de NMBS-Groep, inclusief alle filialen? Misschien kunnen wij achteraf met het Rekenhof bekijken welke stromen er zijn. In het verleden werd namelijk gesteld dat bijvoorbeeld dividenden van filialen, indien die er zijn, ertoe zouden bijdragen een aantal andere, operationele entiteiten wel rendabel te maken. Als ik lees dat er geen dividenden zijn, dan stel ik mij daar vragen bij. Vandaar wil ik graag een geconsolideerd overzicht.

Ten tweede, wat is de impact van ABX? Het verleden leerde ons dat de schuld alleen maar zal toenemen, omdat er geen activiteiten overgeboekt kunnen worden als inkomsten.

Ten derde, welk plan – dit is essentieel – wordt vandaag naar voren geschoven om de schuld af te bouwen? Wij hebben in de voorbije maanden wel veel gediscussieerd over de structuur, maar als wij met de vastgestelde schuldsituatie voortgaan, dan zullen wij het debat over de structuur niet meer hoeven te voeren.

14.04 Minister Paul Magnette: Mijnheer de voorzitter, collega's, ten gronde betreur ik ten zeerste dat een voorlopig verslag van het Rekenhof in de pers opduikt, vooraleer het afgewerkt is en het Rekenhof de gelegenheid heeft gehad om het aan zijn opdrachtgever, het Parlement, voor te stellen.

De publicatie van flarden uit een gelekt voorlopig verslag is natuurlijk altijd tendentius. Uit respect voor de prerogatieven van het Parlement zal ik bijgevolg vandaag geen commentaar geven op feiten, cijfers en uitspraken, die mogelijk deel zullen uitmaken van het verslag dat het Rekenhof in uw opdracht voorbereidt.

De NMBS-Holding heeft op de dag van haar algemene vergadering op 31 mei alle belangrijke cijfers van het bedrijf en van de groep via een persmededeling openbaar gemaakt. Daaruit blijkt dat de geconsolideerde schuld in 2011 licht gestegen is van 3 069 miljoen euro naar 3 072 miljoen euro.

Wat de impact van het ABX-verhaal betreft, hebben mijn voorgangers Vande Lanotte, Tuybens en Vervotte in de voorbije jaren al tientallen keren herhaald dat de NMBS-Groep een schuldenlast van ongeveer anderhalf miljard overhoudt aan ABX. Ik vertel u niets nieuws.

Uit informatie die ik recent heb gekregen, blijkt dat de verwachte evolutie van de schulden in 2012 heel verontrustend is.

Het hervormingsproject dat de regering voorbereidt, en dat ik u conform de afspraak later deze maand zal voorstellen, zal de gepaste aandacht besteden aan het beheer en de afbouw van de schuldenlast en zal uiteraard rekening houden met de analyses die het Rekenhof daarover heeft gemaakt.

14.05 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik kan begrijpen dat u het niet zo leuk vond dat dergelijke documenten reeds in de pers werden gelekt, maar ik denk dat u moet kijken naar uw eigen structuren en

organen waarvoor u bevoegd bent om te weten te komen hoe zo iets in de pers komt.

De analyse van het Rekenhof is heel verontrustend voor de NBMS. U zegt dat u nog officieel zult reageren, eens het Rekenhof zijn zaak officieel heeft voorgesteld. Ik denk dat men zijn kop niet in het zand mag steken tot er een mooi kaffje rond de vaststellingen van het Rekenhof zit.

Men moet kort op de bal spelen, zeker gelet op de uitspraken van de NMBS in verband met ABX. Wat de financiële resultaten betreft, ik heb de cijfers die de NMBS-Holding op de persconferentie heeft gegeven ook. Wat de conclusies van het Rekenhof ook zijn, ook in verband met het werken met allerlei consultancybureaus, u zult ongetwijfeld in uw pen moeten kruipen, niet alleen om de lonen van de betrokken CEO's aan te pakken, maar ook om de samenwerking met allerlei consultancybureaus aan te pakken.

Daar valt namelijk ook heel wat geld te rapen. Tot voor kort ging het om meer dan 837 miljoen euro, waarvan in feite het grootste gedeelte, 633 miljoen, door de NMBS-Holding is gebruikt. Ik zal niet de term "weggegooid" gebruiken. Als men echter vaststelt hoeveel personeel de Holding zelf heeft en hoeveel capaciteiten zij in eigen huis heeft om tal van zaken te doen, blijft het verwonderen dat zij voor een dergelijk bedrag aan consultancyopdrachten uitbesteedt.

14.06 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik begrijp dat in uw voorstel de schuldsituatie een belangrijk element zal zijn. Ik blijf dus bij mijn vraag. Het zou interessant kunnen zijn voor de commissie om vooraleer u met uw voorstel komt, kennis te nemen van de schuldsituatie. Op die manier krijgen we een duidelijk beeld van de operationele en de historische schuld. Die twee maken natuurlijk een groot verschil in het kader van uw hervormingsplan.

De **voorzitter**: Ik vermoed dat we dat zullen ontdekken in het rapport van het Rekenhof, dat hier zal worden voorgesteld.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 12404 van mevrouw De Bue wordt ingetrokken.

15 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanwezigheid van de spoorwegpolitie in de centrale meldkamer van de NMBS-Groep" (nr. 12406)

15 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la présence de la police des chemins de fer au central d'appels du Groupe SNCB" (n° 12406)

15.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de patrouilles en ploegen van Securail worden dagelijks aangestuurd door een centraal Security Operations Center. Het fungeert ook als meldkamer en behandelde in 2010 meer dan 68 500 oproepen, wat 17 % meer was dan het jaar voordien. Het Security Operations Center beschikt daartoe over een gratis nummer, 0800 30 230, dat 24 uur op 24 uur, 7 dagen op 7 bereikbaar is voor klanten en personeelsleden van de NMBS-Groep. Iedereen kan er terecht voor hulp en om iets verdachts te melden, zoals spelende kinderen op de sporen, graffitispuiters en agressie. Het Center monitort daarnaast ook de camerabeelden die komen uit de centrale werkplaatsen, de kabelparken, de seinhuizen enzovoort.

Deze centrale meldkamer wordt bevolkt door personeel van de NMBS-Groep, maar tijdens bijzondere evenementen, zoals I Love Techno in Gent of de City Parade in Luik, zijn er ook leden van de spoorwegpolitie aanwezig om veiligheidssituaties in te schatten en snel te kunnen optreden, en omdat voor bepaalde taken en interventies de patrouilles en ploegen van Securail over onvoldoende bevoegdheden beschikken om deze zelf af te handelen.

De vraag rijst echter of deze aanwezigheid van de spoorwegpolitie in de centrale meldkamer niet moet worden opgedreven en permanent moet worden. Nu stuurt men bij bepaalde incidenten vaak eerst Securail, om dan tot de vaststelling te komen dat het in feite gaat om een zaak waarvoor Securail niet bevoegd is, waardoor alsnog de spoorwegpolitie moet opgeroepen worden, waardoor tijd verloren gaat, waardoor er eventueel opnieuw een aanleiding kan zijn voor incidenten met agenten van Securail, waardoor soms de

trein moet opgehouden worden.

Als de spoorwegpolitie aanwezig is in de meldkamer, kunnen de agenten het meteen zien aan de hand van de camerabeelden, kunnen zij alles in realtime volgen. Die beelden zouden ook perfect in de stations door de spoorwegpolitie kunnen gevolgd worden, mits een toegangscode. Dit zou ervoor zorgen dat er veel efficiënter en adequater wordt opgetreden bij gauwdiefstallen, vechtpartijen en allerlei incidenten waarvoor de spoorwegpolitie en niet Securail bevoegd is. Dit zou ook de verstandhouding tussen de spoorwegpolitie en Securail kunnen verbeteren. Dat zijn allemaal voordelen en redenen om de centrale meldkamer permanent te bemannen.

In welke mate bent u er voorstander van dat de centrale meldkamer permanent zou bemand worden door leden van de spoorwegpolitie? Of heeft men daar liever niet te veel pottenkijkers, welke houding ik zou betreuren? Indien u er voorstander van bent, welke maatregelen werden er genomen? Zo nee, waarom niet?

15.02 Minister **Paul Magnette**: Naar aanleiding van de politiehervorming werd besloten dat alle oproepen naar politiediensten via het nummer 101 gecentraliseerd zouden worden door de Centra voor Informatie en Communicatie. Het komt nadien ook aan die centra toe te bepalen welke politiedienst het best in staat is om te interveniëren, afhankelijk van het type incident en de plaats van de opdracht, maar ook van de beschikbaarheid van politieploegen.

Dat principe wordt ook gevolgd voor oproepen van het Security Operations Center. Met de CIC werden echter wel overeenkomsten gesloten volgens dewelke de oproepen van het SOC voorrang krijgen. Uit die procedure blijkt dat niet altijd de spoorwegpolitie op de plaats van het incident wordt geroepen. Ook de lokale politie kan worden gevraagd om te interveniëren.

Zorgen voor een permanente agent van de spoorwegpolitie bij het SOC zou geen optimale oplossing zijn in het kader van het dagelijks beheer van de oproepen, omdat niet alle oproepen gevolgd worden door een interventie van de spoorwegpolitie. De tijdelijke aanwezigheid van een politieagent bij het SOC om eenmalige gebeurtenissen af te handelen, of het nu gaat over de spoorwegpolitie of de lokale politie, is daarentegen efficiënt. Dat gebeurt trouwens vaak.

15.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is niet omdat er een incident gebeurt dat de spoorwegpolitie daar steeds bij moet zijn. Dat weet ik natuurlijk ook. De afweging zou echter kunnen gebeuren in het Security Operations Center zelf.

Er is geen bataljon spoorwegpolitieagenten of -officieren nodig. Een beperkte aanwezigheid, op permanente basis, 24 uur per dag, zou al veel problemen oplossen. Nu wordt men geconfronteerd met verkeerde inschattingen of moet men lang wachten op leden van de spoorwegpolitie. Er zijn enkel voordelen aan. Het zou er ook voor zorgen dat Securail ontlast wordt van een aantal problemen en incidenten waarvoor zij in feite niet bevoegd zijn.

Uw collega, mevrouw Milquet, heeft extra aandacht voor de veiligheid op het openbaar vervoer toegezegd. Het zou een goede zaak zijn. Ik dring er dus op aan om die zaak nog eens te onderzoeken en te bekijken of dat geen oplossing zou kunnen zijn.

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

16 **Question de M. André Frédéric au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la situation de la ligne 44 reliant Pepinster et Spa-Géronstère" (n° 12422)**

16 **Vraag van de heer André Frédéric aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de situatie met betrekking tot lijn 44 tussen Pepinster en Spa-Géronstère" (nr. 12422)**

16.01 **André Frédéric** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, depuis plusieurs jours, on constate sur la ligne 44 reliant Pepinster à Spa-Géronstère, une réduction de vitesse à 40 km/h alors que la vitesse de référence est de 70 km/h.

Selon les informations qui circulaient, cette réduction de la vitesse serait une mesure de sécurité en raison du mauvais état de la voie. C'est en tout cas la première information dont on dispose.

J'ai donc un certain nombre de questions.

Cofirmez-vous cette réduction de vitesse de circulation ainsi que les raisons évoquées en justification de cette décision? C'est surtout cela qui m'intéresse.

Le cas échéant, comment explique-t-on le mauvais état de la voie? Doit-on parler d'une lente dégradation ou plutôt d'une détérioration rapide suite à un événement ou un incident particulier?

Pouvons-nous espérer une rénovation rapide de l'infrastructure de cette ligne? Existe-t-il un échéancier des travaux?

Enfin, de quelle manière organisera-t-on le transport des voyageurs vers Verviers-Central, Liège et Bruxelles durant cette phase de travaux?

16.02 Paul Magnette, ministre: Monsieur le président, cher collègue, le Groupe SNCB m'informe que la vitesse de la ligne 44 a été diminuée pour garantir la sécurité de la circulation des trains en raison du mauvais état des traverses. Les dégradations se sont malheureusement accélérées depuis 2011 à la suite de retours de courant électrique et, étant donné que la ligne est en cul-de-sac, cela provoque une plus grande corrosion des éléments de voie.

Il est à noter que cette ligne 44 ne souffre d'aucun déficit d'entretien ni d'investissement. La signalisation est nouvelle; les ouvrages d'art sont en ordre, tout comme les parois rocheuses qui viennent d'être stabilisées. La caténaire est également en ordre.

Les travaux sont planifiés en août. Durant la période du 22 mai 2012 au 31 août 2012 inclus, une adaptation des horaires sur la ligne 44 sera réalisée, basée sur une vitesse de 40 km/h au lieu de 70 km/h.

Le croisement des trains s'effectuera toujours à Theux et les trains L entre Verviers et Liège verront leur horaire adapté afin d'assurer les correspondances avec la ligne 44.

16.03 André Frédéric (PS): Monsieur le président, je remercie le ministre pour ces propos rassurants. En effet, complémentairement à ce qui avait motivé ma question, j'avais reçu un certain nombre d'informations de la SNCB, à savoir que vu le coût des travaux (entre 2 et 3 millions d'euros), on pouvait imaginer à court terme la suppression de cette ligne.

Cette information est récurrente. Elle fait souvent suite aux fermetures successives des gares de Pepinster, Theux et Spa alors qu'il y a 3 500 usagers sur cette ligne, principalement des étudiants qui se rendent dans des établissements d'enseignement secondaire et de nombreux touristes qui se rendent à la perle des Ardennes qu'est la ville de Spa.

Je prends donc note avec satisfaction de votre réponse. Elle sera relayée de façon telle qu'elle arrive dans les bureaux où on a imaginé fermer cette ligne.

16.04 Paul Magnette, ministre: Je n'en doute pas.

16.05 André Frédéric (PS): Si certains imaginent fermer cette ligne, qu'ils s'attendent à quelques menues réactions!

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

17 Question de M. Anthony Dufrane au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression de trains sur la ligne Erquelines-Charleroi durant les congés scolaires et les futures suppressions attendues fin de cette année" (n° 12423)

17 Vraag van de heer Anthony Dufrane aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de afschaffing van treinen op de lijn Erquelines-Charleroi in de schoolvakanties en de voorgenomen afschaffing van een aantal treinen tegen het einde van het jaar" (nr. 12423)

17.01 Anthony Dufrane (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, fin de cette année, 193 trains seront supprimés dans le cadre de la réduction des dépenses de la SNCB. Ces suppressions concernent des trains dont les recettes commerciales ne couvrent pas leur facture d'énergie et qui ne transportent pas plus de quarante voyageurs. Récemment, la SNCB a également décidé de supprimer certains trains durant les congés scolaires. Si ces suppressions touchent a priori peu de navetteurs puisqu'elles concernent pour l'essentiel des trains circulant tôt le matin et tard le soir, et qui plus est en période de vacances, cela va à nouveau se faire au détriment des travailleurs qui ne disposent que de ce moyen de transport pour se rendre à leur travail.

À cet égard, il a été porté à ma connaissance que la SNCB a l'intention de supprimer, du 9 juillet au 28 août, les deux premiers trains du matin de la ligne Erquelines-Charleroi. Évidemment, il ne s'agit en rien de suppression en heures de pointe et la majorité des navetteurs ne devrait pas être touchée par cette décision. Cependant, il me revient de nombreux témoignages de personnes pour qui ces suppressions auraient un véritable impact. Je pense par exemple au personnel de la SNCB, aux militaires de carrière de Flawinne ou aux travailleurs du privé qui font des pauses à Charleroi et dans sa périphérie.

Monsieur le ministre, ces informations sont-elles exactes? Quelles sont les raisons données par la SNCB pour justifier la suppression de ces trains durant les congés scolaires?

Étant donné que les navetteurs qui voudront prendre le train à destination de Charleroi au départ d'Erquelines devront attendre 06 h 14 au lieu de 04 h 46, ne pourrions-nous pas envisager la suppression d'un seul des deux trains prévus par la SNCB? Une solution alternative en collaboration avec d'autres transports en commun a-t-elle été envisagée par la SNCB?

Par ailleurs, dans le cadre des suppressions de trains définitives attendues à la fin de cette année, pouvez-vous m'indiquer si la SNCB cherche des solutions de remplacement? Le cas échéant, a-t-on déjà des solutions concrètes pour certains trains ou certaines lignes?

17.02 Paul Magnette, ministre: Monsieur le président, monsieur Dufrane, le Groupe SNCB me signale que chaque année, en période de congés annuels, un certain nombre de trains sur tout le réseau sont supprimés à cause du faible potentiel de clientèle qui ne justifie pas commercialement le maintien de ces trains. Cela permet, en outre, d'octroyer des congés au personnel de conduite et d'accompagnement.

Depuis de nombreuses années, le train P7750 qui quitte Erquelines à 05 h 16 et arrive à Charleroi à 05 h 56 ne roule pas pendant cette période. Il ne figure d'ailleurs pas dans les horaires d'été. Cette année, pour les raisons évoquées ci-dessus, il a été décidé de supprimer le train 4775 qui part d'Erquelines à 04 h 46 et arrive à Charleroi-Sud à 05 h 26 en raison des congés annuels 2012. Ce train sera d'ailleurs supprimé définitivement à partir du 12 décembre 2012 suite aux décisions prises par le conseil d'administration de la SNCB en décembre 2011.

La décision de la suppression a été prise sur base de trois critères: ces trains transportaient moins de quarante voyageurs, ils ne couvraient pas leur coût énergétique et n'étaient pas repris dans le contrat de gestion liant le Groupe SNCB à l'État. Suite à cette décision, quatre trains seront supprimés à partir du 12 décembre 2012 sur la ligne 130A Charleroi-Erquelines. Je tiens le détail de ces suppressions à votre disposition.

Par ailleurs, le Groupe SNCB étudie la possibilité de mettre en place des solutions alternatives au moyen de bus et ce, en tenant compte du nombre de voyageurs concernés.

Les trains qui seront supprimés à partir de décembre 2012 sont: le Erquelines-Charleroi de 4 h 46, mais pas celui de 5 h 16, qui ne circule pas en été, mais qui continuera de circuler pendant l'année; le Charleroi-Erquelines de 5 h 18; le Erquelines-Charleroi de 21 h 10; le Erquelines-Charleroi de 22 h 10.

17.03 Anthony Dufrane (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Je serai très

attentif au tableau que vous nous transmettez tout à l'heure. Par rapport aux alternatives TEC, transports en commun, je vous demanderai d'être vigilant pour que leur mise en place se fasse en parallèle et qu'il n'y ait pas de blanc entre la suppression des trains et la prise en charge par les transports en commun.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

18 Question de M. Damien Thiéry au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'augmentation substantielle des tarifs Thalys sur le trajet ferroviaire entre Bruxelles et Paris" (n° 12433)

18 Vraag van de heer Damien Thiéry aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanzienlijke stijging van de Thalystarieven voor het spoortraject Brussel-Parijs" (nr. 12433)

18.01 Damien Thiéry (FDF): Monsieur le président, monsieur le ministre, le 11 mars dernier, la société Thalys a mis en place une nouvelle gamme de tarifs particulièrement prohibitifs sur le trajet ferroviaire à grande vitesse entre Bruxelles et Paris. L'augmentation des prix serait de l'ordre de 10 à 96 % selon les conditions après-vente qui y sont associées dans plusieurs gammes de prix "classiques" (billets non flexibles, semi-flexibles) ainsi que dans les gammes "dédiées" (billets jeunes et seniors).

Par ailleurs, il apparaît que la société a décidé de regrouper en seconde classe, nommée "Comfort 2", les voyageurs optant pour les tarifs "Semi-flex", à savoir les tarifs les plus chers, afin d'améliorer l'expérience à bord des voyageurs et notamment de la clientèle Business. Ce regroupement fondé sur le prix d'achat des billets est appelé "regroupement privilégié" par Thalys qui justifie ceci sur la base d'une étude sur l'optimisation des services à bord de juillet 2011. De cette étude, il est ressorti que 70 % des personnes voyageant en "Comfort 2" seraient intéressés par ce regroupement pour des motifs professionnels.

Certains y voient une forme de discrimination entre voyageurs, sous-tendue par une logique de dualisation sociale. La presse a d'ailleurs fait état de certaines réactions à ce sujet. Monsieur le ministre, avez-vous été averti de cette augmentation subite qui pénalise indirectement certaines classes de la clientèle, en particulier les jeunes et les seniors? Dans l'affirmative, des plaintes ont-elles déjà été adressées à la SNCB? Quelle est votre position par rapport à cette politique de "regroupement privilégié"? Une inflexion de Thalys en la matière est-elle envisageable?

18.02 Paul Magnette, ministre: Monsieur le président, monsieur Thiéry, le Groupe SNCB m'informe en effet que, depuis le 11 mars 2012, Thalys a mis en application une nouvelle gamme tarifaire. Les services et tarifs opérés par Thalys n'entrent pas dans le cadre du contrat de gestion du service public mais bien dans l'optique d'une politique commerciale d'un service international ouvert à la concurrence depuis le 1^{er} janvier 2010. Ils ont donc la liberté de le faire.

Par ailleurs, Thalys a mis en place une gamme tarifaire simplifiée comprenant des billets non flexibles mais meilleur marché, des billets semi-flexibles et des billets offrant une grande flexibilité. C'est un peu comme pour le transport aérien. Thalys propose ainsi aux clients "Affaires", qui ne peuvent voyager en première classe pour des raisons de politique d'entreprise, une gamme de tarifs en deuxième classe "Semi-flex" offrant le Wi-Fi gratuit ainsi que quelques autres services. C'est une espèce de première classe de seconde classe!

Pour des raisons techniques et opérationnelles, ces clients ont été regroupés dans un espace spécifique en "Comfort 2". Les clients voyageant en "Comfort 1" bénéficient toujours d'une flexibilité maximale ainsi que du service repas servi à la place, du Wi-Fi, de la distribution de journaux, ainsi que de l'espace et du siège plus confortable.

18.03 Damien Thiéry (FDF): Monsieur le ministre, merci pour votre réponse. Je prends note qu'il n'est pas de votre ressort de faire modifier les prix, de quelque manière que ce soit. C'est donc bien la décision de la société en tant que telle.

En ce qui concerne le regroupement privilégié, l'avenir nous dira si le système est bénéfique pour la société ou si la clientèle le regrette.

Pour reprendre l'expression d'un de vos confrères, M. Tarabella, voilà qui ressemble à un "regroupement par castes", ce qui dit bien ce que cela veut dire. Malheureusement, il faudra attendre quelques mois, voire quelques années pour observer les dégâts de ce regroupement privilégié au sein de la clientèle.

Je reviendrai donc sur le sujet plus tard, probablement pour vous interpellier une nouvelle fois.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 16.37 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.37 uur.