

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

du

MARDI 13 NOVEMBRE 2012

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 13 NOVEMBER 2012

Namiddag

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 14.55 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.

Le développement des questions et interpellations commence à 14.55 heures. La réunion est présidée par Mme Sabien Lahaye-Battheu.

01 Question de M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le report d'Infrabel des investissements dans la modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg" (n° 13283)

01 Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de door Infrabel uitgestelde investeringen voor de modernisering van de as Brussel-Luxemburg" (nr. 13283)

01.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, cette question date du mois de septembre; son objet est toujours d'actualité, mais certains éléments ont sans doute évolué depuis le dépôt de ma question.

Président: Christophe Bastin.

Voorzitter: Christophe Bastin.

Infrabel a informé le ministre wallon de la Mobilité que la fin des travaux de modernisation des lignes 161 Bruxelles-Namur et 162 Bruxelles-Luxembourg serait reportée à 2022. Pour rappel, ces aménagements visent à permettre, sur une bonne partie de la ligne, la circulation des trains à 160 km/h au lieu des 120 km/h actuels, ce qui représente un gain de temps important.

Les autorités wallonnes ont déjà préfinancé une bonne partie des charges d'intérêts de ce projet. En 2005, les autorités fédérales et régionales ont opté pour un mécanisme de préfinancement régional afin d'accélérer la réalisation du projet de modernisation de cet axe.

S'agissant d'un des projets majeurs du rail wallon, qui avait déjà par le passé enregistré de nombreux retards et reports successifs, le ministre en charge de la Mobilité a interpellé les responsables d'Infrabel afin que cette décision soit revue sous peine d'évaluer la possibilité de stopper le remboursement de la part encore à charge de la Wallonie. Le ministre soulève également le fait que ces reports successifs ont fait perdre de nombreux subsides européens pour le projet.

À cela s'ajoute la circonstance qu'un étalement des travaux dans le temps n'aura d'autre conséquence que l'accentuation de la détérioration de la qualité des dessertes. Or vous n'ignorez pas que les usagers de la ligne subissent déjà actuellement de nombreux retards et suppressions de trains.

Vu que la dotation d'investissements pour 2012 a été réduite, Infrabel a répondu vouloir lever le pied en matière d'investissements tant que le prochain plan pluriannuel 2013-2025 n'était pas adopté. Infrabel dénonce également un manque de visibilité sur les dotations qui seront accordées via ce plan.

Certaines de mes questions paraîtront anticiper sur des questions d'autres collègues également inscrits à l'ordre du jour, mais je me permettrai néanmoins de les poser.

Monsieur le ministre, trouvez-vous acceptable que la fin de la modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg soit à nouveau reportée? La décision du gestionnaire de l'infrastructure d'étaler les travaux n'est-elle pas en contradiction avec la volonté affichée en 2005 d'accélérer la mise en œuvre du projet au moyen des préfinancements régionaux? Êtes-vous intervenu auprès d'Infrabel afin de les inciter à respecter les délais prévus initialement?

Comment répondez-vous aux doléances d'Infrabel concernant le manque de visibilité sur le prochain plan pluriannuel d'investissement? À quelle étape en est-on dans la réalisation de ce PPI? Quand prévoyez-vous sa finalisation?

Quelles sont les perspectives pour la dotation d'investissements pour 2013 et les années suivantes? Quelles ont été et quelles seront les conséquences financières d'un report des travaux sur les financements européens?

Considérez-vous opportun d'aggraver encore plus les conditions de transport pour les usagers de la ligne en procédant à l'étalement dans le temps des chantiers de modernisation de cette même ligne?

Je vous remercie pour les réponses que vous voudrez bien apporter à ces nombreuses questions.

01.02 Paul Magnette, ministre: Monsieur le président, monsieur Balcaen, le report de la modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg est regrettable, je l'admets. C'est un dossier dont j'ai hérité et que je dois traiter dans le contexte budgétaire que vous connaissez.

Dans le contrat de préfinancement d'un montant de 289,2 millions d'euros (valeur de 2005) – autrement dit, 387 millions d'euros (valeur de 2012) –, qui avait été conclu le 6 décembre 2006, les travaux de modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg devaient s'étaler sur neuf ans. Compte tenu d'un démarrage effectif des chantiers en 2007, leur achèvement était fixé à 2016, à comparer avec l'horizon initial de 2013-2014. Toutefois, il convient de souligner qu'au-delà des travaux de modernisation *stricto sensu*, des travaux de renouvellement de l'infrastructure doivent être entrepris concomitamment dans le cadre d'une bonne gestion des chantiers. Ils sont financés par la dotation fédérale d'investissement et sont directement imputables sur la clé 60/40. Ce dernier élément amène à souligner la difficulté que constitue l'équilibrage de la clé régionale 60/40, compte tenu du volume important de travaux entamés en Wallonie: le RER; l'axe Bruxelles-Luxembourg, le maintien en état et la sécurisation du réseau ferroviaire wallon, qui est aussi vaste que le flamand, alors que les crédits sont nettement inférieurs. J'ai demandé à Infrabel de se justifier sur les retards de ce projet important. Toutefois, il faut tenir compte des contraintes exprimées précédemment.

Comme vous le savez, le Groupe SNCB m'a transmis un projet de plan pluriannuel d'investissement pour la période 2013-2025, dont la version finale devra être approuvée par le Conseil des ministres après consultation des Régions. Il doit couvrir des investissements importants en termes de sécurité, de renouvellement d'installations arrivant en fin de vie, d'acquisition de matériel roulant, ainsi que d'extension des capacités. La finalisation de ce plan constitue l'une des priorités que je souhaite voir aboutir avant la fin de cette année.

S'agissant des dotations d'investissement pour 2013 et les années suivantes, elles ont été calculées par le SPF Mobilité et sont donc connues d'Infrabel. Le plan pluriannuel d'investissement 2013-2025 s'appuie sur ces données, ainsi que sur les décisions du conclave, qui imposent une réduction complémentaire et croissante des dotations du Groupe SNCB en 2013 et 2014. Il est vrai que ce budget peut encore évoluer en fonction des décisions du gouvernement.

Afin de réduire au maximum l'impact financier du report des travaux sur l'axe 3, les mesures nécessaires ont été prises pour amender la décision existante en vue d'introduire une nouvelle demande de subside pour les activités restant à développer lors du prochain plan pluriannuel 2014-2020 de l'Union européenne. Ainsi, le subside total devrait être quasiment identique à celui obtenu en 2007.

L'étalement des travaux permet d'organiser les circulations moyennant un nombre de tronçons provisoirement mis à voie unique pour que l'impact des travaux soit réduit tant en termes de contraintes que de conditions d'exploitation.

01.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je vous ai écouté attentivement et j'ai cru comprendre que cette décision est entérinée. Il n'y aura donc pas de marche arrière en matière d'étalement des travaux et de report de la fin desdits travaux à 2022, report résultant en partie des problèmes budgétaires et des demandes d'économies qui sont faites par le gouvernement.

Par ailleurs, vous avez abordé la problématique de la clé 60/40. Il serait temps que l'on s'interroge non pas sur une modification de cette clé, mais sur une utilisation un peu plus souple. L'évaluation annuelle du respect de la clé 60/40 entraîne des blocages et des incapacités à réaliser des investissements de part et d'autre de la frontière linguistique alors qu'une évaluation sur deux ou trois ans, par exemple, de cette clé permettrait d'assouplir fortement la gestion de cette dernière tout en garantissant le respect *in fine* de l'équilibre dans les investissements.

J'espère que ce point est sur la table des négociations entre le gouvernement et le Groupe sur le PPI, les contrats de gestion et tout autre document qui lie l'État fédéral aux différentes entités du Groupe.

Pour terminer, je dirai qu'à ce stade, je regrette qu'il ne soit pas possible de revenir sur la décision d'Infrabel.

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

Le **président**: La question n° 13287 de M. David Geerts est transformée en question écrite.

02 Question de M. Jean-Marc Delizée au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'application de la garantie bancaire par la Banque de La Poste" (n° 13308)

02 Vraag van de heer Jean-Marc Delizée aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toepassing van de bankwaarborgregeling voor huurders door Bank van De Post" (nr. 13308)

02.01 Jean-Marc Delizée (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, de manière générale, ma question s'intègre dans la problématique du droit au logement. Notre Constitution reconnaît à chacun le droit au logement mais on sait que, dans la pratique, l'accès au logement est rendu difficile par un certain nombre d'obstacles, notamment pour les familles à faible revenu. Parmi ces obstacles, il y a la garantie locative.

En vue de faciliter l'accès financier au marché locatif, la loi portant des dispositions diverses du 25 avril 2007 a modifié les règles relatives à la garantie locative. Elle a prévu, entre autres, la possibilité de constituer une garantie bancaire pour un montant maximum de trois mois de loyer. Le principe est que la banque avance la garantie et que le locataire la rembourse par des versements réguliers pendant trois ans au maximum.

À l'époque, les banques avaient manifesté leur mécontentement à propos de cette nouvelle loi telle qu'elle avait été votée par le parlement. Un recours a été introduit devant la Cour Constitutionnelle en 2008 mais cette demande a été jugée non fondée.

Toutefois, force est de constater que l'esprit de la loi n'est pas respecté par certaines banques. En effet, si elles ne refusent pas tout simplement cette forme de garantie, elles détournent l'esprit de la loi en réclamant des frais de dossier qui peuvent s'élever à 250 euros, difficulté insurmontable pour certains ménages.

Il est vrai que la Cour Constitutionnelle a estimé qu'au vu du silence de la loi sur ce dernier aspect, les banques pouvaient imputer des frais d'octroi d'une garantie locative. Elle a toutefois précisé qu'ils devaient être proportionnés au coût du service.

Une information claire, transparente et accessible devrait être délivrée aux clients. Sur le site internet de la Banque de La Poste, à l'article 33 de ses conditions générales, datées du 03 février 2012, un seul mode de constitution de garantie est mentionné. Il s'agit du dépôt d'argent sur un compte bloqué. Pour le reste, la Banque écrit, je cite, qu'elle "constitue, en outre, les garanties sous les formes et dans les conditions qui sont, le cas échéant, imposées aux établissements de crédit, par une loi." Autrement dit, on tourne autour du pot et on ne donne pas une information claire aux clients. Les informations ne sont cependant plus reprises dans les conditions générales, le client doit s'adresser à un point de contact s'il veut constituer cette garantie bancaire.

En 2008, votre prédécesseur a répondu à une question écrite à ce sujet. Il avait été renseigné que la Banque de La Poste n'appliquait pas encore le système de garantie bancaire. Elle ne disposait pas, disait-on, de ce produit qui nécessitait un développement informatique ou un traitement manuel. Le renouvellement informatique devait avoir lieu pour 2010.

En attendant, la politique de la Banque de La Poste était d'orienter vers une garantie de deux mois sur un compte bloqué.

Je m'interroge sur les pratiques de la Banque de La Poste à l'égard de cette garantie bancaire. Quelles sont donc les conditions d'application de cette garantie? Est-on face à une non-application de la loi - ce qui serait tout de même un comble pour une entreprise publique - ou s'agit-il d'un manque d'information, qu'il conviendrait de compléter le cas échéant, ou encore d'une volonté interne?

Les informations disponibles aujourd'hui pour la clientèle de la Banque de La Poste sont-elles ou non considérées comme conformes à la législation ou au code de bonne conduite en vigueur établi par la FSMA?

Enfin, monsieur le ministre, en juillet dernier, vous aviez informé mon collègue André Frédéric de l'intention de la FSMA d'entamer une enquête sur la Banque de La Poste, suite à quelques pratiques critiquables au sein de cette institution. Cette enquête est-elle toujours en cours et, le cas échéant, aborde-t-elle cette importante question de la garantie locative?

02.02 Paul Magnette, ministre: Monsieur Delizée, je dois tout d'abord vous indiquer que la Banque de La Poste est une institution financière commerciale résultant d'un partenariat entre bpost et BNP Paribas Fortis (50/50) et qui ne relève pas de la compétence ministérielle.

Néanmoins, j'ai demandé à bpost d'interroger la Banque de La Poste, afin d'obtenir des informations relatives à vos questions. Voici la réponse qui m'a été transmise.

La Banque de La Poste applique les dispositions de l'article 10 alinéa 1 des règles particulières aux baux relatifs à la résidence principale du preneur, telles que remplacées par la loi du 25 avril 2007 à laquelle vous faites référence.

Conformément à ces dispositions, la Banque de La Poste octroie une garantie locative sous forme de garantie bancaire à tous ses clients qui la demandent, pour autant qu'ils soient détenteurs auprès de la Banque de La Poste d'un compte sur lequel sont versés leurs revenus professionnels ou de remplacement et moyennant paiement de frais de dossier.

L'article 33 des conditions générales bancaires de la Banque de La Poste informe les clients que cette banque constitue ce type de garantie locative sous les formes et dans les conditions imposées par la loi. Le client désirant se voir octroyer ce type de garantie peut introduire sa demande dans son bureau de poste, demande qui sera traitée au siège social de la banque.

Les frais de dossier de ce service sont repris dans la liste des tarifs de la banque, à disposition des clients dans tous les bureaux de poste et sur le site internet de la banque.

Sur la base des informations disponibles sur le site, ces frais de dossier sont, en effet, de 250 euros. Les conditions générales applicables au crédit, service garantie locative, sont à la disposition du client avant la conclusion de tout contrat.

En conclusion, la Banque de La Poste a une pratique à l'égard de la garantie bancaire, qui est en conformité avec la loi et la réglementation en vigueur.

Cependant, il convient en effet de s'interroger sur l'importance des frais de dossier, qui sont dissuasifs pour la plupart des locataires, alors que l'esprit de la loi était précisément de permettre aux locataires avec des revenus modestes de constituer une garantie locative par des apports mensuels successifs.

Par ailleurs, l'enquête de la FSMA en cours relative à la Banque de La Poste n'aborde pas, à ma connaissance, ce sujet de la garantie bancaire. Je vous conseille donc de prendre contact avec le ministre

des Finances, en charge de la FSMA, pour obtenir de plus amples informations sur ce sujet.

02.03 Jean-Marc Delizée (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour les précisions apportées à cette question, plus vaste que la Banque de La Poste uniquement. Je ne cache pas avoir déposé une autre question en commission des Finances, également en commission de la Justice, car le sujet est transversal.

Comme vous le dites, ces frais de dossier de 250 euros sont plutôt dissuasifs pour le public qui était particulièrement visé lors de l'adoption de cette loi. On peut essayer de modifier la loi et de diminuer ces frais qui paraissent abusifs ou prévoir des sanctions pour les organismes financiers quels qu'ils soient, qui ne respecteraient pas l'esprit de la loi.

Dans le cas présent, l'esprit de la loi est clairement détourné par ces institutions qui ne souhaitent sans doute pas mettre en place ces garanties bancaires. Il s'agit évidemment d'un combat pour les familles les plus précarisées.

La garantie bancaire a été pointée du doigt dans tous les plans de lutte contre la pauvreté abordant l'accès au logement pour un grand nombre de familles dans notre pays. Je compte bien poursuivre mes investigations. J'espère un jour parvenir à la modification de cette loi afin de la rendre plus claire pour lesdites institutions.

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

03 Vraag van mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de cashuitkering en de uitbetaling van een interim-dividend door bpost" (nr. 13506)

03 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 "le versement en cash et la distribution d'un dividende intérimaire par bpost" (n° 13506)

03.01 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb een vraag in verband met de uitbetaling van een interim-dividend door de aandeelhouders van bpost.

Recent verschenen er berichten waarin werd gesteld dat er overeenstemming bestaat tussen de aandeelhouders van bpost, CVC en de Belgische overheid om te voorzien in een cashuitkering van 220 miljoen euro en de uitbetaling van een interim-dividend van 170 miljoen euro. Echter, als er geen of onvoldoende winst is over de eerste negen maanden van dit jaar, kan een uitkering van dergelijke omvang niet plaatsvinden. Bovendien speelt ook het oordeel van de Europese Commissie over het vijfde beheerscontract een cruciale rol.

Ik heb daarover de volgende vragen, mijnheer de minister. Bestaat er effectief een overeenstemming tussen de aandeelhouders betreffende de cashuitkering en de uitbetaling van een interim-dividend? Wat is de stand van zaken van deze financiële operatie? Welke zijn de exacte bedragen die hierbij zullen worden uitgekeerd? Is er de eerste negen maanden voldoende winst gemaakt om deze operatie te voltooien? Wat zal de impact zijn van deze financiële operatie op de budgettaire gezondheid van bpost? Wat is de stand van zaken in het oordeel van de Europese Commissie over de vijfde beheersovereenkomst? Hebt u zicht op de timing van het definitieve oordeel? Zal de financiële operatie nog doorgaan indien de Europese Commissie oordeelt dat de staatssteun moet worden terugbetaald? Wat is de stand van zaken in de lopende overeenkomst met CVC? Is er reeds duidelijkheid over een eventuele beursgang, of de inschakeling van een andere aandeelhouder? Wat is de timing van dit dossier?

03.02 Minister Paul Magnette: Mevrouw Van Eetvelde, op de buitengewone algemene vergadering van 27 september 2012 hebben de aandeelhouders van bpost inderdaad de eerste stappen gezet om over te gaan tot een mogelijke kapitaalvermindering.

De beslissingen van de buitengewone algemene vergadering van september werden in het *Belgisch Staatsblad* gepubliceerd en zijn: het wegwerken van de verliezen op de balans door 55 miljoen euro cash vrij te maken, het verminderen van de wettelijke reserve met 28 miljoen euro en een mogelijke

kapitaalvermindering van 22 miljoen euro met uitbetaling aan de aandeelhouders. Er kan pas worden overgegaan tot de kapitaalvermindering van 22 miljoen euro na een buitengewone algemene vergadering in december 2012. De aandeelhouders zullen dan ook een beslissing nemen over de toekenning van een interim-dividend voor de eerste negen maanden van het werkjaar 2012.

De aandeelhouders van bpost zullen tijdens de algemene vergadering de balans opmaken van de economische situatie van het bedrijf en van de voortgang van de gesprekken met de Europese Commissie rond het vijfde beheerscontract. Deze gesprekken boeken de laatste maanden vooruitgang en er werden positieve signalen van de Commissie opgevangen.

De financiële positie van bpost zal door deze kapitaalvermindering en interim-dividenden niet in het gedrang komen. Bpost zal ook daarna over voldoende cash beschikken om de verdere groei van de onderneming te ondersteunen en te verzekeren.

03.03 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ga uw antwoord nog eens bestuderen. Ik heb verder geen opmerkingen of vragen.

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

04 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de politiek van de NMBS inzake de complementariteit van het trein- en fietsgebruik" (nr. 13496)

04 Question de Mme Karin Temmerman au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la politique menée par la SNCB concernant la complémentarité entre le train et le vélo" (n° 13496)

04.01 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de minister, ik begin met de vraag over de fiets op de trein. Het gebruik van de fiets zit al enkele jaren in de lift, zowel in privégebruik als voor het woon-werkverkeer. Dit is een positieve evolutie, die wij als fractie alleen kunnen toejuichen. De fiets is voor vele pendelaars een *compagnon de route* geworden, die ze ook meenemen op de trein. Voor plooi-fietsen is dit kosteloos, maar voor gewone fietsen dient er nog steeds betaald te worden.

Ook de NMBS tracht het gebruik de fiets te stimuleren. Met de Blue-bike zorgt de NMBS voor een voordelige huurformule voor deelfietsen. Deze staan momenteel in een 40-tal stations ter beschikking van de reiziger. In de stations waar dit systeem echter niet van toepassing is, is de reiziger verplicht om de klassieke transportmiddelen te gebruiken om zijn reisdoel te bereiken of de reiziger dient zijn eigen fiets mee te nemen op de trein. Dit is natuurlijk een dure aangelegenheid, wanneer de reiziger niet beschikt over een plooi-fiets, want per rit rekent de NMBS 5 euro aan. Dit bedrag komt uiteraard boven op het treinticket.

In de beleidsovereenkomst 2008-2012 wordt verwezen naar de bevordering van het gebruik van de fiets voor de vrijetijdsverplaatsingen en voor de verplaatsingen naar werk of school. Artikel 41 stelt voor dat de NMBS de mogelijkheden onderzoekt om een aantrekkelijk tarief aan te bieden voor het meenemen van fietsen op korte afstanden. Eveneens wordt bij nieuwe bestellingen of renovatie van materieel, rekening gehouden met rytuigen aangepast aan het vervoer van fietsen. Reeds in 1997, werd een resolutie aangenomen voor de verbetering van de complementariteit van het trein- en fietsgebruik. Daarin werd bij de regering gevraagd om er bij de NMBS op aan te dringen een uitvoeringsprogramma uit te werken inzake die complementariteit, waaronder ook de faciliteiten voor het vervoer van de fiets per trein en de tarieven ervan.

Vijftien jaar later staan wij eigenlijk niet zoveel verder.

Als fractie wensen wij het gebruik van de alternatieve en de multidisciplinaire manieren van transport te stimuleren. Het lijkt ons aangewezen om de voor de plooi-fietsen gehanteerde politiek ook uit te breiden naar de klassieke fietsen. Er zou ook gezorgd kunnen worden voor een systeem van abonnementen voor frequente gebruikers, waardoor voor die reizigers afgestapt kan worden van het betalen per traject. De nieuwste treinmodellen – de dubbeldekkers – zijn al uitgerust met een wagon voor fietsers, waardoor ook tijdens de piekmomenten, ruimte is voor het plaatsen van de fiets. Nu dient de prijzenpolitiek nog te volgen.

Vandaar mijn volgende vragen.

Overweegt de NMBS een lager tarief voor het meenemen van de fietsen op de trein?

Jaarlijks wordt de beheersovereenkomst met de NMBS door uw administratie geëvalueerd. Kunt u op basis hiervan de inspanningen met betrekking tot de hierboven geschetste problematiek evalueren?

Welke vormen voor fietsvoorzieningen worden er gehanteerd bij de bestelling van nieuw rollend materieel? Welke materiële inspanningen werden binnen de huidige beheersovereenkomst geleverd om de complementariteit van trein- en fietsgebruik te bevorderen? Is er een uitbreiding van het Blue-bike-systeem voorzien? Zo ja, naar welke stations? Zo nee, waarom niet?

04.02 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw Temmerman, inzake de tarieven werkt de NMBS aan heel wat initiatieven om het meenemen van een fiets makkelijker te maken, zoals bijvoorbeeld het gratis meenemen van plooi-fietsen of het voorzien in multifunctionele rijtuigen bij het nieuwe treinmaterieel.

Bij de bestelling van nieuw rollend materieel of bij het vernieuwen van het materieel wordt inderdaad in een multifunctionele ruimte voorzien, waar reizigers met rolstoel, fiets of kinderwagen een zitplaats of stelplaats voor hun fiets of kinderwagen kunnen vinden.

Nochtans is de NMBS op dit moment door de technische beperkingen van haar materieel verhinderd om het meenemen van een fiets echt te promoten en lagere tarieven aan te bieden.

Er werden door de NMBS-Holding nog aanzienlijke inspanningen geleverd, zoals bijkomende fietsstallingen, Blue-bike en fietspunten. Vandaag kunnen klanten op 41 locaties Blue-bikes ontlenen. Het betreft de stations waar ook een fietspunt aanwezig is.

Momenteel wordt een nieuwe marktraadpleging voor fietspunten met Blue-bikes gelanceerd. De bijkomende fietspunten zullen in de loop van 2013 en 2014 worden gerealiseerd.

Er lopen momenteel ook gesprekken met de Vlaamse regionale vervoermaatschappij De Lijn, om via een proefproject ook aan belangrijke eindhaltes van trams Blue-bikes te stallen.

Voorts wordt het Blue-bikedeeftietssysteem met elektrische Blue-bikes uitgebreid als proefproject in de vier Waalse fietspunten aan een station en via de Vlaamse Proeftuin Olympus in vier provinciehoofdsteden, met name Gent, Leuven, Antwerpen en Hasselt.

04.03 **Karin Temmerman** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is alvast heel positief dat de NMBS de fietspunten op zich zal uitbreiden en ook het systeem van de Blue-bike verder zal introduceren. Zij zal ook, naar ik verneem, bijkomend de elektrische fietsen installeren.

Het is waar dat de NMBS reeds inspanningen heeft gedaan, maar ik betreur niettemin dat zij niets aan de tarieven kan doen. Het is compleet oneerlijk en bijna discriminerend dat iemand met een plooi-fiets wel gratis op de trein kan en iemand met een gewone fiets niet. Het zou goed zijn om rekening te houden met het feit dat niet iedereen zich immers een plooi-fiets kan permitteren.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Miranda Van Eetvelde** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gebrekkige postbedeling en de zware werkomstandigheden" (nr. 13507)

- mevrouw **Valérie De Bue** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de werkonderbrekingen in de postkantoren" (nr. 13660)

- mevrouw **Miranda Van Eetvelde** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het personeelstekort bij bpost" (nr. 13842)

- mevrouw **Sabien Lahaye-Battheu** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de werkomstandigheden en het personeelstekort bij bpost" (nr. 13943)

05 Questions jointes 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 "les déficiences en matière de distribution du courrier et les conditions de travail difficiles" (n° 13507)

- Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les arrêts de travail dans les bureaux de poste" (n° 13660)

- Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le manque de personnel au sein de bpost" (n° 13842)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les conditions de travail et la pénurie de personnel au sein de bpost" (n° 13943)

05.01 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, een tijdje geleden kaartte ik in deze commissie de problematiek aan van de gebrekkige postbedeling. Het ging toen over de regio Dendermonde. De mank lopende bedeling sleepte toen toch een tijd aan. Volgens bpost was dit te wijten aan verschillende factoren.

Ondertussen zenden de vakbonden opnieuw negatieve signalen uit over de postbedeling op verschillende plaatsen. Volgens de beheersovereenkomst van bpost moet de postbode elke dag langsgaan. Volgens de vakbonden is dat echter veeleer een uitzondering geworden. In sommige gemeenten komt het zelfs voor dat slechts op twee van de vijf dagen wordt rondgegaan.

Zij wijten dit onder andere aan de zware werkomstandigheden voor de postbodes. Volgens hen is de helft van de rondes te zwaar, zijn postbodes tot twaalf uur per dag aan het werk, worden deeltijdse werknemers gevraagd hun vrije dag op te geven, enzovoort. De vakbonden roepen dan ook op tot stiptheidsacties. Bovendien zou een groot aantal starters al snel opgeven, net wegens deze omstandigheden.

Dit sluit sterk aan bij een andere problematiek waarover ik u eerder aansprak, namelijk die van de fysieke belasting van postbodes. Hierover werd een wetenschappelijk onderzoek verricht maar wij krijgen daar als Parlementsleden geen inzage in. Bpost zelf minimaliseert de problematiek door te verwijzen naar geïsoleerde probleemzones en de verkiezingsperiode.

Ik heb dan ook enkele vragen voor u. Erkent u de problematiek van de gebrekkige postbedeling zoals die door de vakbonden wordt gesignaleerd? Waar ligt volgens u het probleem? Hoe kan dit verholpen worden?

Hebt u reeds met de vakbonden overlegd over deze problematiek? Zo nee, plant u een gesprek?

Zullen de stiptheidsacties een bijkomende impact hebben op de postbedeling?

Erkent u dat de werkomstandigheden niet optimaal zijn? Welke maatregelen hebt u voor ogen om dit te verhelpen?

Bent u alsnog bereid om inzage te verschaffen in het wetenschappelijk onderzoek over de fysieke belasting gezien de relevantie ervan voor deze problematiek?

Mijn tweede vraag gaat specifiek over het personeelstekort bij bpost. Na eerdere alarmerende berichten over de mank lopende postbedeling in bepaalde regio's werd recent ook melding gemaakt van een tijdelijk gebrek aan bedeling in onder meer Sint-Amandsberg, Lochristi, Overijse, Zaventem, Ninove, Sint-Niklaas en Antwerpen. Nogmaals, hoewel de beheersovereenkomst bepaalt dat de postbode elke dag moet rondgaan is dit in vele wijken gewoon niet het geval. Soms wordt inwoners zelfs gewoon per mail gevraagd om zelf hun post te komen ophalen.

Waar bpost de problemen in eerdere communicaties minimaliseerde door te verwijzen naar de verkiezingsperiode erkent men nu dat er een structureel personeelstekort is. Bpost kondigde dan ook aan op korte termijn 250 extra hulpbodes te zullen aanwerven die een korte opleiding zullen doorlopen om spoedig inzetbaar te zijn. Daarom werd de regionale hoofdkantoren gevraagd waar de problemen het grootst zijn. Klassieke regio's met een structureel tekort zijn de Vlaams rand rond Brussel en de havengebieden van Antwerpen en Gent.

Ik heb daarover de volgende vragen.

Op welke termijn zullen de 250 bijkomende hulpbodes worden aangeworven? Zullen deze volstaan om de personeelstekorten in de probleemgebieden op te lossen?

Wat is de opdeling van aanwervingen per probleemgebied? Zal extra aandacht geschonken worden aan de grootste probleemgebieden? Welke zijn deze, naast de klassieke probleemgebieden zoals ik reeds aangaf? Zullen de structurele problemen hierbij opgelost worden?

Wat doet bpost om, in afwachting van de aanwervingen, de dagelijkse postbedeling te garanderen? Zal de verkorte opleiding de nieuw aangeworven personeelsleden voldoende in staat stellen om hun werk optimaal te vervullen?

05.02 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Van Eetvelde, het fenomeen doet zich het meest voor in Vlaams-Brabant en in het Waasland. Bpost verklaart zich ten opzichte van de sociale partners te hebben geëngageerd om onmiddellijk actie te ondernemen om bovenop de bestaande vacatures 250 bijkomende aanwervingen te doen.

De vijf regionale directies zullen met de vakbonden overleggen en vaststellen waar er tekorten zijn en aan welke kantoren de aangeworvenen moeten worden toegewezen. Die oefening is volop bezig. Het bedrijf doet nu reeds alle nodige inspanningen om de bestaande vacatures op te vullen. Er wordt ook een actieplan uitgewerkt opdat de vacatures op een vlottere manier zouden kunnen worden ingevuld. Bovendien wordt extra geïnvesteerd in opleiding en begeleiding van nieuwkomers.

Ik neem kennis van de voorgestelde oplossingen. Wij zullen ervoor zorgen dat deze effectief worden toegepast. Ik ben inderdaad van mening dat de aanwezige postbodes een structureel personeelstekort in deze regio niet moeten dragen. Volgens bpost bevestigt een wetenschappelijk onderzoek dat de taak van postbode fysiek doenbaar is, mits een zorgvuldige organisatie. Dergelijke zorgvuldige organisatie is zeker nodig indien het aandeel van de uitreiking van briefwisseling in het takenpakket groter wordt. De voorbereidende taken in de lokale postkantoren vallen immers grotendeels weg als gevolg van de verdere automatisering in de sorteercentra. Bij de organisatie moet speciale aandacht gaan naar de juiste voertuigkeuze, voldoende afwisseling van taken en voldoende rustpauzes.

Een laatste belangrijke vaststelling is dat bpost het principe van voltijdse tewerkstelling voor postbodes zal kunnen behouden.

05.03 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Mijnheer de minister, ik geloof graag dat bpost alles onderneemt om het probleem te verhelpen, maar er gaat bijna geen week voorbij of wij horen of lezen in de krant dat er ergens post blijft liggen, soms dagen of weken. Dit blijft niet beperkt tot één regio of één drukke periode; het komt regelmatig terug.

Het is goed dat bpost het probleem niet langer minimaliseert en in actie schiet. Ik ben absoluut tevreden dat men extra mensen wil aannemen. Het zal erop aankomen zo snel mogelijk voldoende postbodes te vinden.

Daarmee houdt het echter niet op, want het gaat ook over de werklust waarover wordt geklaagd. Dit sluit aan bij de fysieke belasting waarover ik reeds meerdere vragen stelde.

Ik vraag mij het volgende af. Wanneer ik Visie 2020 bekijk, merk ik dat de taken van de postbodes en de sorteerfuncties wegvallen. De hoofdtaak van de job van de postbodes wordt voor 100 % de post bedelen. Een voltijdse postbode zal dus de hele dag op weg zijn om post rond te dragen. De fysieke belasting zal dan ook heel zwaar doorwegen. Ik vraag mij af of de Visie 2020 ter zake nog kan worden bijgestuurd.

Wat de wetenschappelijke studie betreft, blijf ik opnieuw op mijn honger zitten. Blijkbaar krijgen wij die niet te zien, niettegenstaande ze in opdracht van de overheid is gemaakt. Het Parlement heeft bijgevolg het recht om de studie in kwestie in te kijken. Ik blijf dus doorvragen of de bewuste studie niet kan worden vrijgegeven?

Indien ik op mijn vraag over de studie geen afdoende antwoord krijg, overweeg ik met mijn fractie een interpellatie ter zake in te dienen. Ik krijg immers echt geen antwoord op mijn vraag.

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

06 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toekenning van fietsvergoedingen in de federale overheidsbedrijven" (nr. 13971)

06 Question de Mme Karin Temmerman au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'octroi d'indemnités vélo dans les entreprises publiques fédérales" (n° 13971)

06.01 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de minister, uit uw antwoord op mijn schriftelijke vraag betreffende de fietsvergoedingen voor het woon-werkverkeer in overheidsbedrijven maak ik op dat er geen algemene regeling bestaat. Uw antwoord heeft mij verrast. Mijns inziens heeft de overheid een voorbeeldfunctie in het stimuleren van alternatief woon-werkverkeer. Dit gebeurt natuurlijk door de tram- en treinabonnementen terug te betalen. Evenzeer is de fiets een goed alternatief voor de wagen, zeker in een stedelijke of in een voorstedelijke omgeving.

Hoe verklaart u dat er binnen de federale overheidsbedrijven geen algemene toekenning is van een fietsvergoeding voor het woon-werkverkeer? Wordt hier een passend gevolg aan gegeven? Is er mogelijkheid om dit via de beheersovereenkomsten aan te passen? Zo ja, wanneer voorziet u in de algemene invoering van de fietsvergoeding voor het woon-werkverkeer binnen de federale overheidsbedrijven?

06.02 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw Temmerman, de tussenkomst in het woon-werkverkeer van de personeelsleden behoort tot de bevoegdheid van elk overheidsbedrijf en dit afzonderlijk in het raam van de verschillende sociale akkoorden.

06.03 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de minister, dat geldt natuurlijk voor zeer veel zaken. U zou het in de beheersovereenkomst – waar we wel een voet tussen de deur hebben – kunnen zetten dat het wel moet gebeuren. In mijn stad is er geen enkel overheidsbedrijf die dit niet zou doen, een fietsvergoeding is niet iets van de 22^{ste} eeuw, dit is van de dag van vandaag. Dat onze overheidsbedrijven dit niet doen, vind ik bijna onvoorstelbaar.

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

07 **Samengevoegde vragen van**

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het schrappen van 170 treinen door de NMBS" (nr. 13561)

- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de alternatieven voor de 193 treinen die door de NMBS zullen afgeschaft worden" (nr. 13628)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het schrappen van treinen door de NMBS" (nr. 13942)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wijziging van de uurregeling bij de NMBS" (nr. 13954)

- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de afschaffing van spoorlijnen bij de NMBS" (nr. 13968)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het schrappen van 170 treinen door de NMBS" (nr. 13992)

07 **Questions jointes de**

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression de 170 trains par la

SNCB" (n° 13561)

- **M. Ronny Balcaen** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les alternatives aux 193 trains supprimés par la SNCB" (n° 13628)

- **Mme Sabien Lahaye-Battheu** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les suppressions de trains à la SNCB" (n° 13942)

- **M. Jef Van den Bergh** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la modification des horaires à la SNCB" (n° 13954)

- **Mme Valérie De Bue** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les suppressions de lignes à la SNCB" (n° 13968)

- **M. Tanguy Veys** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression de 170 trains par la SNCB" (n° 13992)

Le **président**: En l'absence de M. Geerts, je donne la parole à M. Balcaen.

07.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, vous vous souviendrez que nous étions plusieurs à vous interroger, avant les vacances d'été, sur l'état de la réflexion à la SNCB quant aux alternatives à mettre en œuvre à la suite de la mort programmée de 193 trains. À l'époque, vous n'aviez pu nous répondre.

Quelques mois plus tard, alors que les décisions doivent être prises d'ici la fin de l'année, pouvez-vous nous préciser quelles sont les alternatives envisagées par la SNCB? En l'absence d'éventuelles alternatives, les suppressions programmées sont-elles abandonnées?

07.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik meen dat ik een gelijkaardige vraag als die van de heer Balcaen reeds schriftelijk had ingediend. Ik meen niet dat ik daarop al een antwoord heb gekregen. Ik kijk dan ook uit naar het antwoord.

Ik wou nog even inzoomen op een wijziging vanaf 9 december over het wijzigen van de uurregelingen. Zoals elk jaar gaat op 9 december een aangepaste dienstregeling van kracht waardoor verschillende treinen op andere tijdstippen zullen rijden en reizigers zich zullen moeten aanpassen. Jammer in heel deze zaak is dat de communicatie en het overleg ter zake heel gebrekkig verloopt.

Het moment van de wijziging lijkt ook ongelukkig. Ik meen dat dit in de commissie al eerder aan bod is gekomen. Er komen verschuivingen in het midden van het school- en werkjaar die ervoor zorgen dat leerlingen, leerkrachten of andere werknemers niet tijdig op school of op hun werk geraken, of zich totaal anders moeten organiseren. Men zou kunnen zeggen dat de wijziging van de uurregelingen zelfs een vorm van contractbreuk is. Reizigers, en niet het minst pendelende scholieren, studenten en leerkrachten, kiezen in het begin van het schooljaar voor een vervoermiddel. Als de trein dan voor de hand ligt omdat er goede aansluitingen zijn en die trein valt halfweg het schooljaar weg, dan kan men dit beschouwen als een vorm van contractbreuk op het abonnement.

Ik kan verwijzen naar een concreet voorbeeld, namelijk de scholen rond lijn 12. Ik wil dit debat echter opentrekken naar heel de problematiek want ook het afschaffen van treinen en de gebrekkige communicatie ter zake kan volgens mij ook als een vorm van contractbreuk worden beschouwd. Ik wil de problematiek dan ook opentrekken.

Ik wil lijn 12 als voorbeeld aanhalen. Op die lijn zullen een 500-tal leerlingen en leerkrachten 50 minuten tot meer dan een uur langer per dag onderweg zijn. Ondertussen lijkt de NMBS bereid te zijn om een oplossing te zoeken, maar tot voor twee weken was dit de situatie.

Mijnheer de minister, waarom wordt het transportplan telkens in december aangepast? Behoort een ander moment van de wijziging, bijvoorbeeld in de zomervakanties, tot de mogelijkheden zodat men beter kan tegemoetkomen aan de thuissituatie van scholieren, leerkrachten en andere treinreizigers? Wat is de reden voor het gebrek aan tijdige communicatie? Indien getroffen scholen in augustus op de hoogte zouden kunnen worden gesteld van een wijziging in december, dan zouden zij hierop kunnen anticiperen en tijdig

naar oplossingen zoeken. Ik denk dan bijvoorbeeld aan het aanpassen van de aanvangsuren van een school. Wie werd betrokken bij het opstellen van de nieuwe regelingen? Wie moet worden betrokken?

Mijnheer de minister, bent u van oordeel dat een ingrijpende wijziging op een verbinding door de aanpassing van het transportplan als een vorm van contractbreuk kan worden beschouwd, bijvoorbeeld wanneer scholieren hierdoor niet meer tijdig op school geraken?

07.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, de wijziging zoals die eerstdaags gepland staat, op 9 december, zal heel wat gevolgen hebben voor talrijke gebruikers. Wij hebben in de commissievergadering reeds lange tijd geleden de redenering en motivatie gehoord waarop de NMBS zich gebaseerd heeft. Toch had ik graag vernomen in welke mate de NMBS uiteindelijk nog afgeweken is van de principes waarop het treinaanbod wordt ingeperkt.

Bij de hoorzitting is erop aangedrongen, alvorens men een dergelijke maatregel zou nemen, dat men de moeite zou nemen om te overleggen met de alternatieve vervoersmaatschappijen. Wij worden immers ook geconfronteerd met besparingen bij De Lijn. Het zou toch bijzonder onheus zijn dat bepaalde treinverbindingen worden geschrapt zonder dat er alternatieven voorhanden zijn.

Op het moment dat die treinverbindingen geschrapt worden, is het mogelijk dat De Lijn in een gelijkaardige beweging haar aanbod inperkt, in de redenering dat er nog altijd een alternatief is met de trein. Als de NMBS zelf een dergelijk aanbod schrapt, dan komt de reiziger nergens te staan, want hij kan geen beroep meer doen op het alternatief van het busvervoer als dat niet meer aangeboden wordt.

Mijnheer de minister, daarom heb ik de volgende vragen. Welke stappen werden gezet om aan de getroffen reizigers voldoende alternatieven te bieden?

In welke mate is een dergelijke schrapping in overeenstemming met het nieuwe vervoerplan dat vanaf december 2013 van start gaat? Dit komt ook telkens aan bod als wij over de aanpassing van het treinaanbod vragen stellen. Zouden bepaalde lijnen die nu geschrapt worden in december 2013 opnieuw geactiveerd kunnen worden? Kunnen de reizigers toch nog die hoop koesteren? Of gaat het in feite om besparingen die, tot bewijs van het tegendeel, gerealiseerd zullen worden, wat wil zeggen dat die lijnen niet binnen de kortste tijd opnieuw zullen worden geactiveerd?

07.04 Minister **Paul Magnette**: De raad van bestuur van de NMBS heeft zich ertoe verbonden met de betrokken gewestelijke maatschappijen voor het openbaar vervoer de mogelijkheid te bestuderen om alternatief vervoer aan te bieden dat beter aangepast is aan de vraag en dat goedkoper en milieuvriendelijker is, teneinde een minimaal vervoersaanbod te behouden wanneer er 3 treinen opeenvolgend worden afgeschaft of wanneer het treinaanbod niet in een alternatief binnen de 60 minuten voorziet.

De aanwezigheid van een vervangende vorm van vervoer is echter geen voorwaarde sine qua non voor de afschaffing van de treinen. Van alle afgeschafte treinen beantwoordden er 17 aan deze criteria. Ze vormden het voorwerp van een diepgaande analyse door de NMBS.

Op basis van deze studie heeft de NMBS recent beslist om op 3 lijnen in alternatief busvervoer te voorzien, telkens als er 3 treinen opeenvolgend worden afgeschaft. Het gaat over de lijnen Liège-Waremme, 's avonds heen en terug, Sint-Niklaas-Dendermonde, 's avonds in één richting en Charleroi-Braine-le-Comte, 's avonds in één richting.

De modaliteiten worden momenteel verder besproken met De Lijn en TEC.

Le nouvel horaire qui entre en vigueur le 9 décembre peut, aujourd'hui déjà, être consulté sur www.sncb.be et via l'application mobile de la SNCB. Une campagne d'information débutera le 26 novembre. Elle comprend un *emailing*, des pages spécifiques sur le site internet de la SNCB, des annonces dans les gares et les trains et des insertions dans la presse.

Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.

Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.

07.05 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, je vous remercie pour

vos réponses et les quelques éléments d'information qui, sur le principe, contenteront peut-être les associations de navetteurs qui, depuis longtemps, demandent des informations au Groupe SNCB sur les alternatives qui seront mises en œuvre. Ces dernières sont peu nombreuses. Vous en avez évoqué quelques-unes.

En tout cas, considérer l'idée d'un train disponible dans les 60 minutes comme une alternative, c'est se foutre des gens! Excusez-moi l'expression, mais je n'en trouve pas d'autre! Quand on doit prendre un train à 4 ou 5 heures du matin pour se rendre à son travail, et que l'on s'entend dire par la SNCB qu'un train sera disponible dans l'heure, autrement dit, parfois 60 minutes plus tard, il ne s'agit pas d'une alternative.

Beaucoup d'alternatives présentées comme telles aujourd'hui par la SNCB n'en sont pas et obligeront près de 3 000 voyageurs à prendre leur voiture et/ou obligeront les ménages à acheter un second véhicule pour apporter une solution à la suppression des 193 trains qui, au vu de la situation et de ce qui se dit, risquent bien de ne pas être les seuls.

07.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor de antwoorden, maar ik blijf toch op mijn honger.

In de volgende beheersovereenkomsten moeten we de datum van wijziging van dienstregeling niet meer midden in het werkjaar plannen maar misschien veeleer in de zomermaanden. Zo een wijziging kan vanuit een centrale visie op efficiëntie perfect verdedigd worden, maar de impact ervan op het dagelijkse gezinsleven mag niet worden onderschat. Dat wordt wel eens uit het oog verloren. Een goede communicatie met bijvoorbeeld de onderwijsinstellingen is erg noodzakelijk.

Collega Balcaen, met alle begrip, maar treinen voor vijf of tien reizigers zijn vanuit ecologisch en duurzaamheidsoogpunt absoluut niet verdedigbaar.

07.07 Tanguy Veys (VB): Ik ben blij dat het overleg wel degelijk plaats heeft gevonden, met bijstellingen tot gevolg, onder andere in verband met de lijn Dendermonde-Sint-Niklaas. Toch moet de NMBS meer rekening houden met bijvoorbeeld het beperkte aanbod van De Lijn in West-Vlaanderen meer bepaald naar Zeebrugge. Het gevolg zal zijn dat de pendelaar geen enkele vorm van openbaar vervoer tot beschikking heeft om zich daarmee naar het werk te begeven.

Ik besef dat de economische kosten van het treinaanbod per reiziger altijd verdedigbaar moeten zijn. Maar alvorens men gaat snoeien, moet men altijd voor een alternatief zorgen. Ik heb de indruk dat De Lijn niet geneigd was om aan veel vragen tegemoet te komen. Zo blijft de reiziger letterlijk in de kou staan.

Ik ga akkoord met de opmerking van collega Van den Bergh over de timing van 9 december 2012. Mijnheer de minister, u geeft evenmin een motivatie voor de keuze van dat tijdstip. Het had bij wijze van spreken evengoed 9 juli kunnen zijn. In de toekomst mag men voor de aanpassing van de dienstregeling geen periode kiezen die midden in een schooljaar valt of die van de reiziger een grote planning vereist.

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

08 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 décision annoncée de la Commission européenne sur l'expérimentation d'une nouvelle technique de distribution par bpost" (n° 13289)

08 Vraag van de heer André Frédéric aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de beslissing van de Europese Commissie aangaande de door bpost uitgeteste nieuwe postbestellingstechniek" (nr. 13289)

08.01 André Frédéric (PS): Madame la présidente, mes deux questions se réfèrent à des informations parues dans la presse au début du mois de septembre. Il y a certainement eu une évolution du dossier depuis; j'essaie donc de l'actualiser en cours de lecture.

Ce 10 septembre, la presse annonçait l'expérimentation par bpost d'une nouvelle formule de distribution. Des habitants étaient choisis à Malines et à Verviers, ma région, pour recevoir durant quelques jours, la

totalité de leur courrier, adressé et non adressé, enliassé dans une farde ouverte.

Selon bpost, cette technique devrait, à terme, permettre aux postiers de fournir un travail plus rapide et plus efficace. Cependant, comme aucune machine n'existe actuellement pour procéder à ce tri spécifique, ce sont les postiers eux-mêmes qui assumeront manuellement le tri dans les fardes durant la phase de test.

Autre avantage, financier cette fois: sur le verso de la farde devraient figurer d'autres informations (météo, infos locales, ...), ainsi que de la publicité assurant à bpost de nouvelles rentrées financières.

Si bpost se refuse de communiquer les détails financiers de ce projet, l'entreprise publique annonce cependant qu'en cas de résultats positifs, le projet pourrait être étendu progressivement à l'ensemble du pays pour 2016.

M. le ministre peut-il nous donner plus de détails quant à cette expérimentation?

Globalement, quels sont les objectifs concrets de bpost avec un tel système: les retombées en termes d'efficacité, au niveau social, en termes d'emploi et conséquences financières dudit projet?

Quelques questions plus ciblées: quid au niveau horaire de cette distribution unique? Cette farde unique, par exemple, remettrait-elle en question la distribution avant 7 h 30 des quotidiens conformément au précédent contrat de gestion toujours d'application à ce jour?

Comment bpost pourrait-elle respecter la volonté de celles et ceux qui affichent sur leur boîte aux lettres leur refus de prospectus publicitaires puisque cette farde unique serait à terme préparée avant la tournée des facteurs?

Enfin, l'entreprise publique bpost pourrait-elle décider seule de l'extension massive d'un tel projet sans que l'État actionnaire puisse se prononcer à ce sujet?

08.02 Paul Magnette, ministre: Madame la présidente, monsieur Frédéric, bpost me confirme sa décision de tester un nouveau mode de distribution de courrier. L'entreprise m'indique qu'il s'agit d'un projet qui vise à adapter l'organisation de l'entreprise aux variations de volumes et à diminuer les coûts en générant des économies d'échelle, sans pour autant affecter la qualité du service. Bpost entend ainsi garantir sa stabilité financière et respecter ses engagements par rapport au service universel et au contrat de gestion.

Pour en revenir à ce nouveau mode de distribution, il sera testé dans la région de Verviers et à Malines. Quelque 17 000 ménages répartis entre ces deux villes recevront la totalité de leur courrier, qu'il s'agisse de courrier adressé ou non adressé et quel qu'en soit le format, regroupé et enliassé dans une farde ouverte. Sur cette farde seront imprimées des informations susceptibles d'intéresser le client: les actualités locales, la météo, les annonces.

Il va de soi que bpost tiendra compte des boîtes affichant un *sticker 'No pub'*: dans ce cas, les enveloppes ne contiendront pas de toute-boîte mais uniquement du courrier adressé.

À travers ce test, bpost vérifiera si l'enliassage des envois facilite le travail des facteurs et des agents de tri. Il s'agira aussi de déterminer si ce nouveau mode de distribution est apprécié des clients. Pour ces premiers tests, les fardes seront préparées manuellement; en parallèle, bpost développe une machine qui permettra d'assembler et d'enliasser les différents flux de courrier de façon automatique.

La distribution des journaux ne connaîtra pas de changement: ils seront toujours distribués via des tournées spécifiques avant 7 h 30 en semaine et 10 heures le samedi.

Enfin, bpost me confirme que le conseil d'administration sera tenu informé de l'état d'avancement du projet et sera impliqué dans le processus de décision concernant son déploiement.

08.03 André Frédéric (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, en fait, l'annonce a été faite en septembre et a suscité des réactions syndicales dans ma région.

Cette phase de test est-elle réellement en cours ou dois-je comprendre qu'elle n'a pas encore débuté?

Votre réponse date-t-elle du moment où j'ai rédigé et déposé ma question?

08.04 Paul Magnette, ministre: Ma réponse a été rédigée au moment du dépôt de votre question, mais elle a été vérifiée. On dit bien que "cette phase sera testée".

08.05 André Frédéric (PS): C'est un futur simple. Ma formation d'instituteur me permet donc d'imaginer que ce n'est pas encore fait.

Je vous demanderai de rester extrêmement attentif: à mon avis, il s'agit d'un chamboulement et dans le mode de distribution et, surtout, dans les conditions de travail des agents de bpost.

J'essaierai aussi de suivre cette affaire à Verviers et je vous communiquerai les échos de la population, monsieur le ministre. Dans un futur proche.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 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 "l'intérêt présumé de bpost pour la poste grecque" (n° 13303)

09 Vraag van de heer André Frédéric aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de belangstelling die bpost schijnt te hebben voor de Griekse post" (nr. 13303)

09.01 André Frédéric (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, je serai bref. Après l'acquisition en 2009 de l'opérateur postal MSI et le rachat en 2011 de Citipost Asia, l'éventuelle acquisition de la poste grecque - selon l'information livrée par un quotidien d'affaires grec et relayée par les médias belges le 11 septembre dernier - témoigne de la volonté de bpost de renforcer sa croissance en intervenant sur des marchés étrangers.

Cette information est-elle exacte? Pouvez-vous nous confirmer cet intérêt de bpost pour sa consœur grecque? Le cas échéant, quels seraient les attentes et les objectifs de bpost, et plus spécifiquement de bpost international, relativement à cette acquisition? Enfin, sera-t-elle effectuée sur fonds propres? Monsieur le ministre, je vous remercie de nous en dire plus.

09.02 Paul Magnette, ministre: Madame la présidente, cher collègue, s'agissant de l'intérêt que bpost aurait manifesté dans le dossier de la privatisation de la poste grecque, il est actuellement prématuré de se prononcer dans un sens ou dans l'autre. Comme tout candidat potentiel, bpost pourrait prendre connaissance du dossier présenté par les autorités grecques avant de se décider à manifester un éventuel intérêt.

Par ailleurs, il est vrai qu'en 2008, La Poste s'était montrée intéressée par la reprise de Tachimetafores Elta, la filiale courrier de Hellenic Post. Le dossier en était resté alors à sa phase exploratoire, mais je ne puis vous dire beaucoup plus à ce stade.

09.03 André Frédéric (PS): Je remercie le ministre pour sa réponse prudente.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het dodelijk ongeval te Berlaar op 2 oktober 2012" (nr. 13483)

10 Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'accident mortel survenu à Berlaar le 2 octobre 2012" (n° 13483)

10.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, spijtig genoeg gebeurde op 2 oktober jongstleden een

dodelijk ongeval in Berlaar. Een schoolgaande fietser die waarschijnlijk door een mp3-speler of door andere gebeurtenissen afgeleid was, had niet gezien dat de slagboom naar beneden was en stak helaas het spoor over, met het dodelijke ongeval als gevolg.

De vraag die mijzelf en de gemeente Berlaar bezighoudt, is of het ongeval vermeden had kunnen worden indien er dubbele slagbomen waren. Ik heb eerdere gelijkaardige vragen erop nagelezen en het antwoord van Infrabel luidt steevast dat een wagen die op de overweg met dubbele slagboom om een of andere reden stilvalt, daar niet meer weggeraakt.

Bovendien staan er wel degelijk dubbele slagbomen in Berlaar en Heist-op-den-Berg, een buurgemeente.

Werd er een studie omtrent de pro's en de contra's van dubbele slagbomen uitgevoerd?

Wordt er niet overwogen om specifiek in Berlaar dubbele slagbomen te plaatsen, aangezien Infrabel op die lijn matten heeft gelegd die een betere doorstroming voor wagens waarborgen, zodat ze niet vast komen te zitten?

10.02 Minister **Paul Magnette**: Bij overwegen met halve slagbomen worden vaak bijkomende lichten en/of kleine baren langs de linkerzijde van de weg geplaatst om voetgangers en fietsers die zich op het linkergedeelte van de weg bevinden, bijkomend te waarschuwen en te beschermen. Bij overwegen met volledige slagbomen bestaat het risico dat een weggebruiker vast komt te zitten tussen de slagbomen, terwijl er bij halve slagbomen een ontsnappingsroute bestaat.

Daarom heeft Infrabel in een overwegensysteem voorzien, dat vooraleer de overweg volledig wordt afgesloten, controleert of de overweg ook vrijgemaakt is. Dat gebeurt met een radarsysteem of met camerabewaking. Die controle is verplicht volgens het KB van juli 2011. Ze neemt een redelijke tijd in beslag, wat ervoor zorgt dat de overweg reeds langer voor de aankomst van de trein moet beginnen sluiten. De overweg zal dus langer gesloten zijn. Hierdoor verhoogt het risico dat de weggebruikers ongeduldig worden en de signalisatie niet respecteren. Zo kruipen voetgangers bijvoorbeeld onder de slagbomen door. Daarom zijn zeer weinig overwegen uitgerust met volledige slagbomen. Dat gebeurt enkel in zeer specifieke gevallen, zoals bij lange oversteken of bij een wegconfiguratie die in de hand werkt dat voertuigen op de overweg stil moeten staan.

Medewerkers van Infrabel hebben in januari samen met een vertegenwoordiger van de FOD Mobiliteit, die de nodige signalisatie aan overwegen bepaalt, alle overwegen op de spoorlijn 16 tussen Aarschot en Lier bezocht. De aanwezige signalisatie werd op dat moment als afdoende beoordeeld. Zowel aan de linkerzijde als de rechterzijde van de weg zijn overweglichten geplaatst en voor het traag verkeer dat uit de Doelstraat komt, is aan de overkant van de Misstraat-Stationsstraat in een overweglicht voorzien dat naar hen is gericht. Op die manier kunnen de weggebruikers al van ver inschatten of de overweg open of gesloten is. Een stopstreep in de Misstraat-Stationsstraat verhindert dat wachtende voertuigen het overweglicht niet verbergen voor verkeer uit de Doelstraat.

Het bezoek in januari was onafhankelijk van de werken die nadien in de Stationsstraat werden gestart en nog steeds bezig zijn, waardoor de situatie tijdelijk gewijzigd is. Bij werken moet de bouwheer en/of uitvoerder ervoor zorgen dat zijn signalisatie de goede zichtbaarheid van de overweg niet hindert.

Los van de toenmalige beoordeling gaan Infrabel en de FOD Mobiliteit en Vervoer ermee akkoord de overweg opnieuw samen met een gemeentevertegenwoordiger te bezoeken en te kijken of bijkomende maatregelen zoals het toevoegen van kleine slagbomen wenselijk of haalbaar zijn. Infrabel zal hiervoor het initiatief nemen.

10.03 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

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

11 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het station van Brussels Airport" (nr. 13490)**

11 **Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et**

de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gare de Brussels Airport" (n° 13490)

11.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, deze vraag is tot stand gekomen naar aanleiding van een artikel in het magazine *Mondig Mobiel*. De titel van het artikel was: The train to Brussel-Nationaal-Luchthaven arrives at platform 2.

In het artikel staat dat voor mensen die in Brussels Airport aankomen problemen rijzen door de rijkdom van onze verschillende landstalen die zij niet machtig zijn.

Daarom vraag ik mij af of het niet beter is om Brussels Airport een eenduidige naam te geven in de verschillende regio's van dit land. Zijn er wettelijke bepalingen die dit in de weg staan?

Bovendien kunnen in Brussels Airport nog steeds geen tickets met Visa of Mastercard worden gekocht.

11.02 Minister Paul Magnette: Op vraag van de CEO van Infrabel heeft mijn voorganger, Inge Vervotte, de vraag op 19 december 2008 aan de Vaste Commissie voor Taaltoezicht gesteld. In haar antwoord legt de Commissie haar conclusie uit. Het station van Brussel-Nationaal-Luchthaven is een plaatselijke dienst in de zin van de wetten op het gebruik van de taal in bestuurszaken gecoördineerd door het koninklijk besluit van juli 1966. De wijziging van de naam van een station vormt een bericht en een mededeling aan het publiek in de zin van deze wet.

In navolging van artikel 11, eerste paragraaf, eerste lid, van deze wet stellen plaatselijke diensten die gevestigd zijn in een homogeen Nederlandstalig taalgebied de berichten en mededelingen uitsluitend in het Nederlands op. Dat betekent dat over deze materie al beslist is.

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

12 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het ontbreken van TBL1+ bij een seinoverschrijding" (nr. 13580)

12 Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'absence du système TBL1+ lors d'un franchissement de signal" (n° 13580)

12.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, op 19 oktober konden wij lezen in *De Standaard* dat een trein, die op 16 oktober een rood sein negeerde, blijkbaar niet over TBL1+ beschikte. De bestuurder kon alleen worden gewaarschuwd door een gongfluit die vanaf 1 januari zal worden verboden.

Ik meen dat de infrastructuur van de Noord-Zuid minstens met TBL1+ is uitgerust. Het zou mij dan ook logisch lijken dat de treinen eveneens over dit systeem zouden beschikken. Achteraf blijkt dat dit voor drie vierden het geval is.

Een aantal dagen later bleek dat de trein wel was gestopt dankzij het TBL1+-systeem. Welke informatie is correct? Was het rijtuig effectief uitgerust met TBL1+? Wat was de oorzaak voor het negeren van het rode sein?

12.02 Minister Paul Magnette: Mijnheer Geerts, op dinsdag 16 oktober 2012 bestond de trein die ontijdig een sein in de Noord-Zuidverbinding voorbijreed uit drie klassieke motorstellen, waarvan de stuurpost uitgerust is met het gongfluitsysteem en een registratietoestel, maar niet met TBL1+.

Dit type motorstel zal niet worden uitgerust met het TBL1+-systeem. Het is voorzien dat die stellen in de loop van het eerste semester van 2013 uit dienst worden genomen zodra er voldoende Desiro-motorstellen kunnen worden ingezet.

De NMBS meldt dat de treinbestuurder een groen seinbeeld heeft waargenomen als gevolg van de weerspiegeling van de zon in het seinlicht. Bij het voorbijrijden verbaasde hij zich erover dat er geen + kwam

van de Krokodil en heeft bijgevolg een noodremming uitgevoerd en de trein tot stilstand gebracht.

12.03 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

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

13 Questions jointes de

- **M. Ronny Balcaen** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réforme des structures du Groupe SNCB et en particulier l'enlisement des négociations avec les organisations syndicales" (n° 13626)

- **M. Steven Vandeput** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le nouveau préavis de grève déposé par la CGSP-Cheminots" (n° 13627)

13 Samengevoegde vragen van

- de heer **Ronny Balcaen** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de hervorming van de structuren van de NMBS en meer bepaald de vastgelopen onderhandelingen met de vakbonden" (nr. 13626)

- de heer **Steven Vandeput** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nieuwe stakingsaanzegging van ACOD Spoor" (nr. 13627)

13.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, ma question date un peu et vu l'évolution de la situation, certaines de ses dimensions ne sont plus tout à fait d'actualité.

Monsieur le ministre, au début du mois d'octobre, devant notre commission Infrastructure, vous vous montriez particulièrement optimiste quant à la conclusion prochaine d'un accord avec les syndicats sur le dossier de la réforme du Groupe SNCB qui nous a particulièrement occupés ces derniers mois.

Vous disiez: "Nous sommes proches d'un accord à la fois avec les syndicats et au sein du gouvernement. Poursuivre les discussions durant deux, trois ou quatre semaines n'apporterait pas grand-chose."

Peut-être s'agit-il d'un point de vue subjectif sur la question, mais il me semble que les négociations ont tendance à s'enliser. Nous avons entendu l'annonce d'un nouveau préavis de grève qui, heureusement, a pu être levé. Néanmoins, visiblement, il reste une certaine incompréhension entre vous et les syndicats sur cette question et vous semblez loin de négocier dans une complète sérénité.

J'ai cru comprendre que vous aviez demandé aux organisations syndicales de vous soumettre une proposition concrète.

Mes questions sont donc simples et courtes. Où en est-on aujourd'hui dans le dossier? Quand comptez-vous "atterrir" tant dans les négociations avec les syndicats qu'au sein du gouvernement?

13.02 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, mijn vraag is heel kort. Zoals collega Balcaen aanhaalt, dateren onze vragen al van even geleden. Het gaat over de aanzegging van vrijdag 22 oktober die zou lopen voor de periode 29-30 oktober. Twee weken later is alweer een nieuwe aanzegging ingediend.

Op 22 oktober was de aanleiding het overleg omtrent de herstructurering van de spoorweggroep, welk overleg de vakbonden niet goed genoeg vonden.

Mijnheer de minister, concreet heb ik de volgende vragen voor u.

Welke redenen hebben de vakbonden opgegeven voor die stakingsaanzegging? Wat hebt u gedaan om die staking te vermijden of op welke manier hebt u kunnen ontraden om alsnog te staken op 29 en 30 oktober?

13.03 Paul Magnette, ministre: Madame la présidente, chers collègues, les négociations ne s'enlisent pas; elles sont interrompues en raison des travaux budgétaires qui, comme vous l'aurez constaté, absorbent toute l'énergie du gouvernement.

Ceci dit, à l'époque, tout avait été mis en œuvre pour expliquer aux organisations syndicales qu'il n'était pas nécessaire de brandir des menaces de grève en permanence lors de négociations. S'asseoir autour de la table des négociations nécessite un peu de respect et de confiance mutuelle afin d'aboutir à une solution optimale tant pour la clientèle et les cheminots que l'actionnaire, c'est-à-dire l'État. Grâce à ce dialogue constructif, le préavis de grève des 29 et 30 octobre 2012 avait pu être levé.

Il existe aujourd'hui encore un certain nombre de points de vue différents et quelques incompréhensions parfois sémantiques, sur l'usage des termes. Certains parlent de "modèle intégré", de "modèle intégré unique". Je ne reviens pas sur ce débat que nous avons eu largement ici. Je répète simplement que le modèle proposé et qui vous a été présenté ici en détail vise à renforcer la qualité du service au profit des clients, à redéfinir clairement le périmètre des responsabilités de chaque entité, de réduire les doublons, de faciliter les relations interservices et interpersonnelles et de respecter bien entendu le statut unique des cheminots, tel que prévu dans l'accord de gouvernement. C'est toujours bien dans ce sens que l'on négocie, tant au gouvernement qu'avec les partenaires sociaux.

De vakbonden hebben expliciet gezegd niet te willen weten van een HARK-model, met talrijke filialen, dat afbreuk kan doen aan het eenheidsstatuut van het spoorpersoneel. Het model dat ik voorstel, houdt rekening met deze opmerkingen, versterkt de klantgerichtheid en vergemakkelijkt de operationele efficiëntie.

Ik wacht op een samenvattend document, ingediend door het gemeenschappelijk front, over de positie van de vakbonden rond het sociale deel. Zoals afgesproken zal ik vóór eind november 2012, ook daar in functie van de budgettaire discussie, een definitieve versie indienen met betrekking tot de verdere analyse van de verdeling van de activiteiten tussen de NMBS en Infrabel, zoals door het kernkabinet op 15 juni 2012 gevraagd.

13.04 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos informations. Je pense notamment à celles qui portent sur le planning. J'espère que, si le document que vous remettront les syndicats réunis en front commun comporte des avancées et des idées intéressantes, vous pourrez les intégrer dans votre réflexion. Et vous en trouverez certainement.

En tout cas, même si vous connaissez la position de notre groupe à propos du projet, et quelle que soit la formule que vous choisirez définitivement, j'espère qu'elle sera appliquée dans un climat social apaisé.

13.05 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord en kijk uit naar uw laatste plan.

Ik heb dat in mijn repliek op soortgelijke vragen en antwoorden al gezegd. Ik noteer goed dat u op de nota van de vakbonden over het sociale luik wacht. Zij zullen dus hun mening nog geven.

Opnieuw merk ik op dat zij de regels niet respecteren. Zij doen een stakingsaanzegging, terwijl zij eigenlijk nog moeten aangeven wat zij effectief willen.

Mijnheer de minister, ik doe dus opnieuw een oproep aan uw adres. Indien zij de regels niet volgen, zou ik ze zelf ook niet volgen. Ik zou op het gaspedaal duwen, om dergelijke terminologie maar eens te gebruiken. Ik zou doorgaan met mijn plan. Uiteindelijk zullen zij wel volgen. Daar ben ik vast van overtuigd.

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

14 Question de Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "une mise en demeure de la Commission européenne au sujet du transfert d'aide publique d'Infrabel à la SNCB" (n° 13705)

14 Vraag van mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de ingebrekestelling door de Europese Commissie in verband met de overdracht van overheidssteun van Infrabel naar de NMBS" (nr. 13705)

14.01 Linda Musin (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, le 19 octobre dernier, la presse nous informait d'une mise en demeure adressée par la Commission européenne en septembre. Cette mise en

demeure concernerait un transfert d'un montant de 8,7 millions d'euros d'Infrabel à la SNCB et ce, depuis 2008. Bref, il s'agirait d'une aide publique transférée et donc non conforme aux règles européennes en matière de séparation comptable. Si la SNCB Holding indiquait dans un premier temps qu'elle finalisait avec votre cabinet les réponses à transmettre à l'Europe dans ce cadre, elle indiquait ensuite que cette mise en demeure était infondée.

En effet, la Holding expliquait dans la presse que les griefs de l'Europe quant à ce transfert de 8,7 millions étaient infondés et que, globalement, le mécanisme de stabilisation du Groupe SNCB ne conduisait à aucun transfert d'aide publique, bref que le rail belge était, pour reprendre le titre de l'article, "droit dans ses bottes".

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous éclairer quant à cette mise en demeure adressée par la Commission européenne? D'une part, quels sont exactement les griefs de la Commission et, d'autre part, quelles sont les réponses qui y sont ou seront apportées?

14.02 Paul Magnette, ministre: Madame la présidente, madame Musin, au préalable, je me permets de revenir sur des éléments antérieurs à la mise en demeure que vous évoquez. La Commission européenne a posé, à deux reprises, des questions à la Belgique, le 29 juin 2011 et le 7 février 2012. Ces questions portaient sur la transposition et l'application des articles 6 et 9 de la directive 91/440; la Belgique y a répondu le 14 septembre 2011 et le 4 mai 2012. Ses réponses résultaient d'une concertation entre le SPF Mobilité et Transports, les cabinets des ministres de la Mobilité et des Entreprises publiques et les trois sociétés du Groupe SNCB.

En ce qui concerne la mise en demeure 2012/2049 proprement dite, elle est parvenue à notre Représentation permanente auprès de l'Union le 1^{er} octobre 2012. La Belgique dispose de deux mois pour y répondre. Les griefs de la Commission sont – en résumé – que la Belgique n'a pas correctement transposé et mis en œuvre l'article 6 § 1 et l'article 9 § 4 de la directive 91/440 relative au développement des chemins de fer communautaires telle que modifiée par la directive 2011/12.

En particulier, la Commission constate ou estime que la Belgique n'a pas transposé en droit national l'interdiction de transférer des aides publiques entre le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires. En violation des articles 6 et 9, il existe des transferts d'aides publiques, y compris au titre des missions de service public, d'une part, entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire et, d'autre part, entre l'activité marchandises et l'activité missions de service public.

En violation des dispositions du même article 9, SNCB Logistics a manqué à son obligation de publier ses comptes. En violation de la disposition du même article 9, les compensations versées à la SNCB au titre des missions de service public ne figurent pas clairement dans les comptes de la société.

La réponse de la Belgique est en cours de préparation, en concertation entre le SPF Mobilité et Transports, la SNCB, mon cabinet et celui de mon collègue de la Mobilité. Ce dernier présentera prochainement un projet de code ferroviaire qui vise, en premier lieu, à harmoniser l'ensemble des lois ferroviaires existantes, mais qui permet également la correction d'imperfections ou de lacunes, comme la non-transposition en droit belge de l'article 6 alinéa 1. La Belgique transposera fidèlement dans ce code les obligations européennes. La Commission sera informée du calendrier strict de ce projet législatif et recevra, bien entendu, une copie du projet de texte.

En ce qui concerne le troisième constat de la Commission, il est vrai que la SNCB Logistics n'avait pas publié ses comptes au moment de la vérification par la Commission, mais cette publication a été faite entre-temps. Par ailleurs, pour le quatrième constat, il s'agit d'une modification technique au niveau des comptes qui ne devrait pas poser de réel problème à la SNCB, mais qui sera bénéfique à la transparence.

Le deuxième grief de la Commission demande une analyse plus poussée, qui est en cours en ce moment. Je ne souhaite pas anticiper sur le résultat de cette analyse mais, bien sûr, nous vous tiendrons au courant.

14.03 Linda Musin (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, je vous remercie.

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

15 Question de Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la campagne du 22 octobre pour la sécurité sur le rail et dans les gares" (n° 13706)

15 Vraag van mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de campagne van 22 oktober voor de veiligheid op het spoorwagennet en in de stations" (nr. 13706)

15.01 **Linda Musin** (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, le 22 octobre dernier, la SNCB Holding organisait une campagne de sensibilisation du grand public avec pour thème: "La sécurité, c'est une affaire de solidarité et de citoyenneté".

En synthèse, la Holding souhaitait sensibiliser les navetteurs à - je cite le communiqué de presse -: "Enregistrer un numéro vert, le 0800/302.30, et avertir la garde si quelque chose de suspect se produit sur le domaine ferroviaire".

Pour rappel, le parlement a adopté, le 22 mars dernier, une résolution "visant à la diffusion par le Groupe SNCB de son numéro d'urgence gratuit afin de renforcer la sécurité et le sentiment de sécurité sur le réseau ferroviaire belge".

Cette résolution, débattue et adoptée par notre commission de l'Infrastructure, demandait au Groupe SNCB d'ajouter son numéro d'urgence sur ses titres de transport, d'étudier avec les sociétés régionales de transport l'opportunité et la possibilité d'inscrire ce numéro sur la future carte MOBIB, de multiplier sur tout le réseau l'affichage de ce numéro d'urgence et de prendre toute mesure permettant de mieux faire connaître ce numéro d'urgence.

Cette campagne de sensibilisation est une bonne initiative et j'espère qu'elle sera récurrente.

Monsieur le ministre, ceci me permet de vous interroger sur les demandes qui ont été faites au Groupe SNCB par le biais de notre résolution. Pouvez-vous m'indiquer où nous en sommes quant à l'inscription du numéro d'urgence sur les titres de transport? Qu'en est-il globalement des autres mesures reprises dans notre résolution?

15.02 **Paul Magnette**, ministre: Madame la présidente, chère collègue, le Groupe SNCB m'informe que, ces derniers mois, de nombreuses initiatives ont été prises afin de mieux faire connaître ce numéro d'urgence. Je vais vous les citer; elles sont nombreuses.

- Le numéro d'urgence gratuit est indiqué sur les tickets de transport délivrés depuis mars 2012 via l'inscription suivante: "Quelque chose de suspect? Appelez le numéro de secours ...". Cette inscription figure également en néerlandais et en allemand.

- Une fois par mois, une bannière reprenant le numéro d'urgence apparaît sur la page du Groupe SNCB dans le journal Métro.

- La campagne d'affichage de ce numéro d'urgence est diffusée sur les panneaux publicitaires des gares.

- Une rubrique "sécurité sociétale" a été ajoutée sur le site internet de la SNCB dans laquelle on retrouve ce numéro d'urgence et quelques conseils de sécurité.

- Corporate Security Service collabore actuellement à un paquet éducatif visant à sensibiliser les jeunes à la problématique de la sécurité sur le domaine ferroviaire. Ce paquet éducatif s'adresse aux jeunes de 11 à 14 ans et comprend, notamment, un court-métrage de prévention et un jeu. Il reprend également le numéro d'urgence gratuit.

- Les communes et d'autres partenaires sont sensibilisés à la diffusion du numéro d'urgence, par exemple, via le bulletin d'information communal. Lors des contacts avec les administrations communales, un dépliant relatif au Corporate Security Service de la SNCB Holding est distribué.

- Lors de la participation à des bourses de sécurité, lors d'actions de gravage et dans d'autres circonstances qui s'y prêtent, des gadgets indiquant le numéro d'urgence gratuit sont distribués.

- Un sms avec le numéro d'urgence a été envoyé à tous les collaborateurs du Groupe SNCB disposant d'un gsm de service dont, notamment, les conducteurs et accompagnateurs de train.

- Les affiches actuellement présentes dans les gares sont aussi distribuées dans tous les sièges de travail du Groupe SNCB.

- Le Welcome pack destiné aux nouveaux collaborateurs comprend également ce volet sécurité sociétale.

- Un dépliant donnant des conseils de sécurité et indiquant le numéro d'urgence gratuit a été distribué à tous

les collaborateurs du Groupe.

- À la suite de mesures de qualité effectuées par la SNCB, tous les autocollants vandalisés ou manquants ont été remplacés. Des *stickers* reprenant le numéro de sécurité sont aussi imposés depuis fin 2012 aux guichets des gares.

- Une première analyse des supports possibles (murs, écrans, panneaux, trains) a été réalisée en vue de communiquer le numéro d'urgence.

Par ailleurs, la SNCB étudie l'opportunité d'inscrire ce numéro sur les cartes MOBIB, lorsque les 2 millions de cartes déjà produites seront écoulées. En effet, ces cartes étant interopérables, cela implique que ce numéro puisse être formé pour des événements se passant en dehors du domaine ferroviaire. À l'opposé, les cartes MOBIB des autres opérateurs qui ne comporteraient pas ce numéro pourraient aussi être utilisées sur le domaine ferroviaire. Comme ce numéro est un numéro SNCB, les autres opérateurs ne peuvent pas être obligés de le mentionner.

15.03 **Linda Musin** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Il est rassurant de voir combien s'est diversifiée l'information concernant ce numéro d'urgence qui existait auparavant mais qui était assez peu connu ou qui faisait l'objet de campagnes épisodiques. Tout cela a pris de l'ampleur et j'espère vraiment que cela favorisera l'utilisation de ce dispositif à de bonnes fins.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

16 **Question de M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'impossibilité pour les usagers relevant de la catégorie Omnio ou BIM de bénéficier de la formule MTB en Région bruxelloise" (n° 13709)**

16 **Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het uitsluiten van reizigers met een RVV/OMNIO-abonnement van de mogelijkheid om gebruik te maken van de MTB-formule in het Brusselse Gewest" (nr. 13709)**

16.01 **Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, mon attention est attirée sur la situation suivante: les personnes relevant de la catégorie Omnio-BIM ne peuvent pas bénéficier des avantages qu'offre la formule MTB (métro-tram-bus), qui permet aux voyageurs de circuler librement sur les réseaux STIB, De Lijn, TEC et SNCB à Bruxelles.

Pour rappel, les usagers standards peuvent bénéficier de la formule MTB pour 5,5 € supplémentaires par mois par rapport à l'abonnement STIB seul, tandis que les usagers Omnio-BIM qui veulent prendre le train en intra-bruxellois doivent acheter une place de métro à l'unité (ticket Jump: carte de 10 places à 11 € ou ticket à l'unité à 2 €).

Interrogée par ma collègue Céline Delforge au Parlement bruxellois, votre collègue chargée des Travaux publics et des Transports, Mme Grouwels, souligne notamment que l'obstacle vient du fait que la SNCB ne propose pas d'abonnements Omnio-BIM mais propose plutôt des réductions sur les tickets à l'unité. Les deux systèmes tarifaires ne seraient donc pas intégrables.

Monsieur le ministre, existe-t-il une volonté des divers opérateurs de transports publics - en particulier, pour ce qui vous concerne, de la SNCB - de trouver une solution à ce problème?

Dans le cadre des travaux sur l'intégration tarifaire, les carences du système actuel sont-elles appelées à disparaître? Si oui, dans quel délai?

16.02 **Paul Magnette**, ministre: Madame la présidente, monsieur Balcaen, l'abonnement MTB est un abonnement qui a été conçu conjointement par les quatre sociétés de transport public. Il n'existe pas actuellement de tarifs sociaux pour cet abonnement. Chaque société de transport en commun accorde des tarifs préférentiels aux voyageurs qui relèvent de la catégorie Omnio-BIM. La STIB, le TEC et De Lijn accordent, tous les trois, des réductions à l'achat de leurs abonnements tandis que la SNCB offre 50 % de réduction à l'achat de billets.

La SNCB m'indique que, dans le cadre d'une meilleure et d'une plus grande intégration tarifaire pour la zone urbaine de Bruxelles, l'élaboration d'une variante sociale de l'abonnement MTB n'est pas envisagée dans un avenir proche. Pour chaque société de transport, l'existence de ces tarifs sociaux est subordonnée à l'existence de compensations financières des autorités compétentes respectives. La création d'une telle variante commune est, selon la SNCB, extrêmement difficile. Or, le choix a été fait d'avancer sur une offre intégrée dans les meilleurs délais possibles.

Je trouve également cette situation regrettable. C'est pourquoi je veillerai à ce que cette question des voyageurs Omnio-BIM qui souhaitent circuler en train à Bruxelles soit examinée dans le cadre de la négociation du prochain contrat de gestion avec la SNCB.

16.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, lors de la négociation du prochain contrat de gestion avec la SNCB, je serai particulièrement attentif à ce que cette revendication soit portée par vous-même ou par votre successeur. Je pense effectivement que la situation actuelle n'est pas correcte. Il y a beaucoup à faire pour que la SNCB soit plus intégrée et puisse participer à la politique de mobilité en Région de Bruxelles-Capitale. Cette intégration tarifaire, aussi pour les tarifs sociaux, est un des éléments sur lesquels il faut pouvoir compter.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 13711 van collega Schoofs is uitgesteld. Vraag nr. 13763 van de heer Dufrane wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

17 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de inkrimping van het treinaanbod op de lijn Brecht-Antwerpen" (nr. 13766)

- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "Fyra" (nr. 13772)

- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het station Noorderkempem" (nr. 13773)

- de heer **Steven Vandeput** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Fyra Brussel - Amsterdam" (nr. 13982)

- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de hogesnelheidstrein Fyra" (nr. 13989)

17 **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 réduction de l'offre ferroviaire sur la ligne Brecht-Anvers" (n° 13766)

- **M. Jef Van den Bergh** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "Fyra" (n° 13772)

- **M. Jef Van den Bergh** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gare de Noorderkempem" (n° 13773)

- **M. Steven Vandeput** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le Fyra Bruxelles - Amsterdam" (n° 13982)

- **M. Tanguy Veys** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le train à grande vitesse Fyra" (n° 13989)

17.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, toen wij u de voorbije maanden hebben ondervraagd – ik spreek ter zake al van de maanden vóór de grote vakantie – over de wenselijkheid van een eventuele aanpassing van een bepaald treinaanbod, antwoordde u steevast het volgende.

Ik citeer u: "De NMBS werkt momenteel aan een nieuw vervoerplan, 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."

Met uw antwoord wou u in feite aangeven dat u niet kon antwoorden op de vraag of bepaalde noden of problemen op het vlak van het treinaanbod zouden worden aangepakt en dat zij wellicht in december 2013 aan bod zouden komen.

Ik stel mijn vraag naar aanleiding van een beslissing van de NMBS om vanaf 10 december 2012 op de lijn Brecht-Antwerpen zes treinen te schrappen. Het gaat om drie treinen vanuit Brecht richting Antwerpen: de trein van 11 u 08, van 13 u 08 en van 21 u 08. Het gaat ook om drie treinen van Antwerpen naar Brecht: de trein van 11 u 35, van 13 u 35 en van 21 u 35.

Ik wens u ter zake op te merken dat de betrokken verbindingen, zoals wij ze vandaag kennen, tussen het station Noorderkempen in Brecht en Antwerpen-Centraal reeds lange tijd succesvol zijn.

Ik heb er de enige officiële cijfers van de reizigerstellingen waarover ik nog beschikte, nog eens op nagelezen. Ik heb daartoe naar de webstek van de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers moeten surfen. In 2009 was er sprake van zowat 700 instappers per dag. Ik weet niet hoe voornoemd cijfer is geëvolueerd. Mij wordt echter gemeld dat het enkel maar is toegenomen. Sommigen spreken zelfs van 1 300 reizigers die dagelijks op de trein stappen in het station Noorderkempen of – sommigen maken hiervan een punt – in het station Brecht. Voor velen is de term Noorderkempen immers niet altijd duidelijk. Brecht behoort namelijk tot de politiekezone Voorkempen. Velen die naar Brecht moeten, maken niet altijd de link. Ook het voorgaande kan in de toekomst misschien een aandachtspunt zijn. Ik wijk echter te ver af.

Wat het gebruik van het station Noorderkempen betreft, stel ik vast dat bijvoorbeeld de parking aan het station in Brecht met 324 plaatsen dagelijks volledig wordt benut. Ik kan mij moeilijk voorstellen dat iedereen met de auto naar het station rijdt. Er wordt zelfs een uitbreiding van de betrokken parking vooropgesteld.

Van het gemeentebestuur van Brecht wordt ook verwacht dat er nog bijkomend treinreizigersverkeer zal worden gegenereerd, op het moment dat de ring rond Brecht in de lente van 2013 – dus niet meer zo veraf – klaar zal zijn. Meer pendelaars zullen op dat ogenblik gemakkelijker van het station in Brecht gebruikmaken.

Mijnheer de minister, daarom heb ik de hiernavolgende vragen en verwondering.

Waarom wordt het treinaanbod op de lijn Brecht-Antwerpen op een dergelijke wijze ingekrompen? Had de NMBS ter zake geen andere beslissingen kunnen nemen?

Waarom wordt de beslissing nu reeds genomen? Waarom wordt niet op de definitieve vastlegging van het vervoerplan voor december 2013 gewacht?

17.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, al de vragen die de collega hier stelt, zijn vragen die ik een vorige zitting al eens heb gesteld. Daarom wil ik hier nu een paar vragen met betrekking tot de nieuwe Fyra-verbinding toevoegen. Die gaat de huidige Benelux-trein vervangen.

De huidige Benelux-trein is dezelfde verbinding maar via lijn 12 en Roosendaal. De Fyra-verbinding zal – zoals bekend – via de hogesnelheidslijn tussen Brussel en Amsterdam, rijden. Volgens de ondertussen voorlaatste planning had die trein vanaf 1 september moeten rijden. Dat is vandaag nog altijd niet het geval. Volgens de nieuwe informatie zou de start van deze verbinding op 9 december moeten plaatsvinden. Ik hoop dit straks kan bevestigen. Vanaf dat moment zou de trein 16 maal – of 10 maal per dag naargelang de bron – tussen Brussel en Amsterdam rijden. Een trein per uur in elke richting met enkel haltes in de grote steden.

Er zijn ook heel wat artikels verschenen over de prijs van de tickets. Ik lees over 108 euro tussen Brussel en Amsterdam en over 70 euro tussen Antwerpen en Rotterdam. Dat zijn erg hoge tarieven. Ik heb ondertussen intern ook gezocht naar de juiste tarieven en die informatie lijkt iets genuanceerder te zijn. Toch zou het niet slecht zijn als u daar u wat duidelijkheid over kan scheppen, want er is heel wat animo en protest, omwille van de grote prijsverschillen met de huidige tarieven voor de verbinding met de Benelux-trein. Uiteraard kan een betere kwaliteit een iets hogere prijs rechtvaardigen. Het overschrijden van de grenzen tussen de verschillende landen in Europa rechtvaardigen dergelijke exuberante prijzen niet.

Vandaar volgende vragen.

Wanneer zal de nieuwe verbinding operationeel zijn? Wordt de datum van 9 december wel gehaald? De oorspronkelijke planning voor de Fyra-verbinding was 2009. We zijn ondertussen iets later.

Welke belemmeringen zijn er nog waardoor de verbinding bijkomende vertraging zou kunnen oplopen?

Hoe kan de hogere ticketprijs gezien worden ten opzichte van de Europese vraag om de grenzen op het spoor te verkleinen?

Ten slotte, wat zullen de prijzen van de abonnementen zijn? Ik heb tot nu toe enkel trajecttarieven gezien, maar er zijn heel wat Nederlanders die van de trein gebruik maken om naar het werk of de universiteit in België te pendelen. Tot op heden is er over abonnementsprijzen niets terug te vinden. Toch is daar vraag naar, vermits die op de Benelux-verbinding wel beschikbaar zijn.

Ik ga meteen over tot mijn andere vraag over het station Noorderkempem en de bediening ervan. De Fyra zal volgens de huidige berichtgeving beginnen rijden vanaf december. Vanaf dan zouden er van 10 treinen op de hogesnelheidslijn 4 niet meer stoppen in het station Noorderkempem. Volgens de woordvoerder van de spoorwegen maakt die maatregel deel uit van het besparingsplan van de NMBS maar zou daardoor ook tijd vrijkomen om de hogesnelheidslijn beter te kunnen inspecteren. Dat sluit aan bij de vraag die collega Veys al naar voren heeft gebracht.

Een belangrijk aspect van de kostprijs van de treinen is dat de spoorwegbeheerder Infrabel het gebruik van hogesnelheidslijn 4 zwaarder doorrekent voor gewone treinen. Ik citeer even een antwoord dat ik van u heb gekregen op een schriftelijke vraag: "Voor de sectie van lijn 4 tussen de vertakkingen Luchtbal en Noorderkempem betaalt een hogesnelheidstrein 11,84 euro per treinkilometer terwijl een IC- of IR-trein voor deze sectie 16,73 euro per treinkilometer betaalt". Gemiddelde kostte een treinkilometer op het Belgische net in 2011 ongeveer 6,5 euro. De redenering zou zijn dat de lijn is aangelegd voor hogesnelheidstreinen en dat de tragere treinen daarom meer moeten betalen.

Ik vind dat een nogal vreemde redenering. Naar mijn mening is ze ook niet in overeenstemming met de akkoorden die in de jaren '90 werden afgesloten op het moment waarop werd beslist waar de hogesnelheidslijn zou komen te liggen, namelijk langs de E 19. Op dat moment werd immers pas toestemming gegeven om de lijn daar aan te leggen op voorwaarde dat de regio mee kon profiteren van de hogesnelheidslijn.

Eigenlijk maakt Infrabel vandaag de facto met haar tarieven de verdere uitbouw van goede treinverbindingen van en naar de Noorderkempem erg moeilijk. Het gevolg is dat de rendabiliteit van de treinen van de NMBS, ondanks de goede reizigerscijfers, onder druk komt te staan waardoor enkele verbindingen zullen wegvallen. De criteria op basis waarvan men treinen gaat schrappen die hier vorig jaar naar voren zijn gebracht, namelijk een heel gebrekkig rendement onder een bepaald percentage, worden nog extra verscherpt door de hoge prijs per treinkilometer die aan de infrastructuurbeheerder moet worden betaald. Ik ga misschien wat kort door de bocht maar ze zijn bijna drie keer zo hoog als voor een andere spoorlijn. Het is duidelijk dat dit een verdere uitbouw van het station Noorderkempem hypothekeert.

Zal de Fyra-hogesnelheidstrein tussen Antwerpen en Breda halt houden in Noorderkempem op de uren dat de stoptrein wegvalt? Het zou een alternatief kunnen zijn.

Bevestigt de minister het engagement uit de jaren '90, namelijk dat de regio Noorderkempem mee zou moeten genieten van hogesnelheidslijn 4?

Is de hogere prijs die Infrabel voor de stoptreinen op hogesnelheidslijn 4 of voor de IR-treinen aanrekent te rechtvaardigen? Zo ja, waarom? Zo neen, kunt u maatregelen nemen om de prijs voor het forenzenvervoer op deze lijn te drukken?

Wordt een alternatief aangeboden voor de weggevallene treinen, zoals bijvoorbeeld een snelbus naar Antwerpen?

17.03 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij de collega's. Ik meen dat de situatie bekend is. Op 9 december komt de Fyra in dienst. Het project heeft vijf jaar vertraging. Tegelijk zal de Beneluxtrein verdwijnen, zijnde de normale trein voor degenen die grensoverschrijdend wilden reizen.

Ik heb daarover al eerder vragen gesteld, maar op 16 oktober kwam een aantal tarieven naar boven. De

prijzen voor een enkele reis zouden stijgen met 34 %, voor de langste afstand, en 82 % voor de afstand Antwerpen-Rotterdam. Voor de pendelaars is dat natuurlijk een probleem, want er wordt tot vandaag geen mogelijkheid gegeven om een abonnement voor die lijn te nemen. Er is ook een reserveringsplicht. Als men dagelijks die trein zou willen nemen, dan zou men ook dagelijks moeten reserveren.

Mijnheer de minister, acht u de aangekondigde tarieven acceptabel, zeker voor de mensen die vandaag voor hun werk grensoverschrijdend de Beneluxtrein nemen? Zullen er abonnementen op die lijn worden aangeboden? Wanneer zullen die beschikbaar zijn? Zal men blijven vasthouden aan de reserveringsplicht?

17.04 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in aansluiting op de uiteenzetting van mijn beide collega's in verband met de treinverbinding tussen Breda en Antwerpen had ik er graag op gewezen dat men vanuit de Nederlandse regering onderhandelt om te werken aan een alternatieve treinverbinding. Volgens de Nederlandse regering zou die extra verbinding voor de NMBS een extra financiële inspanning betekenen. Gelet op de financiële situatie, waarvan wij allemaal weten dat die niet rooskleurig is, is de kans zeer klein dat daar een alternatieve verbinding komt.

Ik heb hier een aantal argumenten gehoord van mijn collega's. Niet iedereen is immers tevreden met de komst van de hogesnelheidstrein Fyra. Dit heeft onder meer te maken met het feit dat de kostprijs van het ticket zo hoog ligt. Bovendien zal goedkoper grensoverschrijdend treinverkeer niet meer worden aangeboden door de komst van Fyra. Ik denk hierbij dan aan de Beneluxtrein.

Ik meen dat men eens goed in kaart moet brengen hoe men aan dergelijke prijzen is gekomen en wat de motivatie is om deze te hanteren. Ik wijs op de enorme wijziging van het huidige prijsbeleid, zonder dat daar echt veel tegenoverstaat. Ik meen dat de treinreizigers, die tot op heden gebruikmaakten van die treinverbindingen, het recht hebben om op dezelfde manier en tegen dezelfde prijs gebruik te maken van die treinverbindingen. Nu probeert men via de formule Fyra de reiziger uit te persen.

Ik ben er dan ook voorstander van dat de NMBS zou participeren in het onderzoek naar een alternatieve treinverbinding tussen Breda en Antwerpen. Volgens mij zou dit een goede zaak zijn. Mocht de NMBS hiervan geen voorstander zijn omdat het prijskaartje te hoog ligt, dan moet men u hiervan de nodige cijfers kunnen bezorgen.

Ik kom dan tot mijn vragen. Is de NMBS voorstander van een alternatieve treinverbinding tussen Breda en Antwerpen? Zo ja, op welke wijze en wat is hiervan de kostprijs? Zo nee, waarom niet?

17.05 Minister Paul Magnette: Mevrouw de voorzitter, sta mij toe om eerst de context te schetsen die nodig is om de huidige situatie beter te begrijpen. In 1996 voorzag een Belgisch-Nederlands verdrag in de bouw en de exploitatie van een hogesnelheidslijn tussen België en Nederland. Een nieuwe lijn is vandaag aangelegd tussen Amsterdam en Antwerpen. Nederland stippelde het tracé van de nieuwe lijn uit. Het gevolg hiervan is dat Roosendaal en Den Haag niet langer op de lijn naar Amsterdam liggen.

In de vroege jaren 2000 heeft de unitaire NMBS de geplande reistijd op het Belgische grondgebied verkeerd ingeschat, wat financiële gevolgen had voor de geschatte rendabiliteit van de lijn. Nederland wendde zich vervolgens tot de NMBS met de dreiging een klacht in te dienen voor een vergoeding van een geschat bedrag van 20 miljoen euro per jaar op een vijftienjarige concessie.

Om het geschil op te lossen, sloot de toenmalige minister van Overheidsbedrijven in 2005 een akkoord met Nederland, waarin vergoedingen beloofd werden. Deze vergoedingen voorzien voornamelijk in acht hogesnelheidsverbindingen Brussel-Antwerpen-Breda-Den Haag en in de aankoop van een bijkomend treinstel door België om deze verbinding te verzorgen.

Op basis van een verschil tussen een conceptcontract in 2001, ondertekend door HSA en de NMBS, en het samenwerkingsakkoord dat het bedrijf in naam van de Nederlandse Staat moest goedkeuren, dreigt minister Schultz geen groen licht te geven voor de indienstneming van de Fyralijn van Brussel naar Amsterdam, die normaal gepland is op 9 december 2012.

Het laatste verzoek van minister Schultz bestond erin haar goedkeuring voor de indienstneming van de verbinding Brussel-Amsterdam in te ruilen voor acht verbindingen Antwerpen-Breda. Zij herinnerde hierbij aan de akkoorden die in 2005 werden gesloten. Het exploitatietekort voor Antwerpen-Breda wordt door de NMBS vandaag geschat op minimaal 11,4 miljoen euro per jaar.

Ik heb mij tijdens onze ontmoeting tegenover haar ertoe verbonden de regering een dossier voor te leggen om de vraag te onderzoeken rond de vergoeding van het operationele deficit. Zij dreigt vandaag met arbitrage of met een rechtszaak tegen België. Om dit te vermijden, is de NMBS druk op zoek naar een oplossing met de Nederlandse partners, de Staat en de operator, om de Fyra, zoals aanvankelijk voorzien, vanaf 9 december te laten rijden. De bal ligt momenteel in het Nederlandse kamp.

Gisteren heeft de NMBS, gesteund door de Nederlandse vervoerder Aces ANS een conceptueel document met een compromis voorgelegd aan de Nederlandse minister, dit om de Fyra vanaf 9 december 2012 te laten rijden, acht dagelijkse verbindingen Antwerpen-Breda in de plaats te zetten met halte in de Noorderkempen, met een verdeling van de exploitatiekosten tussen België en Nederland, in het kader van een volgende beheerscontract voorstellen te doen om de lijn Antwerpen-Roosendaal te verbeteren en een aantal andere lopende discussiepunten tussen de NMBS en de Nederlandse partner op te lossen. Het lijkt er vandaag op dat de Nederlandse minister dit voorstel zou aanvaarden. Dit is niettemin vandaag nog niet officieel en moet in de komende dagen bevestigd worden.

Wat lijn 4 en de stopplaats Noorderkempen betreft, kan ik het volgende meedelen. Onder voorbehoud van de ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst door de Nederlandse Staat, zal Fyra initieel vanaf 9 december 2012 tienmaal per dag reizigers vervoeren op het traject Amsterdam-Schiphol-Rotterdam-Antwerpen-Brussel. Dat aanbod zal geleidelijk uitgroeien tot 16 relaties per dag. De treinen op de hoofdas zullen niet halt houden in de Noorderkempen of Breda. Lijn 4 is een hogesnelheidslijn en werd geconcipeerd om treinen tegen hogere snelheden te laten rijden. Dit betekent dat deze lijn een hogere technische spooruitrusting en kwaliteit kent, waarvoor men een hoger treinpadrecht betaalt. Wanneer er meer IC- of IR-treinen op lijn 4 rijden, zal dit de capaciteit voor HST verminderen of de reisweg voor een HST belemmeren, zodat de gemiddelde reële snelheid op de lijn zal dalen.

De NMBS meldt me dat de prijszetting in lijn zal liggen met de aangeboden service en kwaliteitsverbeteringen. De klant realiseert een uur reistijdwinst en de trein is heel wat comfortabeler dan het huidige aanbod op deze as. Zo zal met Fyra de reistijd tussen Amsterdam en Brussel slechts twee uur en een minuut bedragen, in vergelijking met twee uur zesenvijftig minuten vandaag met de Benelux-trein. Bovendien zal er gebruik worden gemaakt van hogesnelheidsmaterieel en –infrastructuur, wat hogere exploitatiekosten met zich meebrengt. Bovendien spreken wij hier over commerciële tarieven voor internationale bestemmingen, die geen deel uitmaken van de openbare dienstverlening. De NMBS bepaalt dan ook autonoom haar beleid.

De NMBS merkt op dat de prijsvergelijking tussen Fyra en Benelux niet correct is. Er zullen verscheidene voordeelformules worden aangeboden zoals weekendtarief en super saver. Er zal reeds een super saver zijn aan 25 euro per enkele reis Brussel-Amsterdam in tweede klas. Hoe sneller de klant een ticket boekt, hoe goedkoper het zal zijn. Op de Benelux-trein bedraagt de superdag retour tweede klas Brussel-Amsterdam 51 euro heen en terug, dus 25,60 euro enkele reis.

Het aanbieden van abonnementen werd geanalyseerd in samenwerking met de partner NS High Speed, om te zien of hiermee de klant een toegevoegde waarde kan worden geboden. Wij zullen de NMBS vragen om die opportuniteit grondig te bestuderen.

De NMBS houdt vast aan het principe van de verplichte reservatie voor internationaal vervoer, zoals dat al het geval is voor alle hogesnelheidstreinen, inclusief voor de Thalys, die nu al drie jaar met hoge snelheid Parijs en Brussel met Amsterdam verbindt. Een marktstudie heeft uitgewezen dat de klant de verplichte reservatie als een toegevoegde waarde van het product ziet. Hij heeft op die manier immers een gegarandeerde zitplaats.

Omwille van de geplande komst van de Fyra, in december 2012, kunnen de werkvensters op de hogesnelheidslijn 4 niet meer willekeurig gekozen worden. Er werd geruime tijd geleden beslist om die op een vast uur te laten doorgaan, waardoor bepaalde IR-treinen tussen Antwerpen en Noorderkempen niet meer kunnen rijden. Naast die gedwongen afschaffingen werd in oktober 2011, omwille van noodzakelijke besparingsmaatregelen, op de raad van bestuur ook de afschaffing van de laatste twee treinen op die relatie afgesproken.

Die aanpassingen konden niet wachten op het nieuwe vervoersplan van december 2013, omdat, enerzijds, de werkvensters onmiddellijk aangepast moesten worden bij de geplande komst van de Fyra en, anderzijds,

de besparingsmaatregelen reeds vorig jaar door de raad van bestuur werden beslist.

17.06 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is duidelijk dat wij nog niet aan meer klaarheid toe zijn. Ik meen dat de Nederlandse regering terecht aandringt op een tegemoetkoming van de NMBS. Een aantal van hun grieven rechtvaardigt hun houding. Ik vind ook dat men al veel langer had moeten optreden. Men had aan Nederland duidelijk te kennen moeten geven dat men had moeten tegemoetkomen aan de grieven, zoals die verwoord werden.

Ik vrees dat de kans dat wij op 9 december van start zullen kunnen gaan, zoals in uw optimistische inschatting, eerder klein is. Gelet op de logge besluitvorming bij de NMBS vrees ik dat u op 9 december het lintje van de Fyra nog niet zult kunnen doorknippen.

Ik weet wat de overwegingen voor de Fyra zijn, maar het prijskaartje is behoorlijk hoog, zeker als wij kijken naar de huidige gebruikers. Voor hen is het voordeel van de komst van de Fyra, in vergelijking met het huidige aanbod, niet ingrijpend. Ik weet ook wel dat dergelijke investeringen op een of andere manier terugbetaald moeten worden, maar ik blijf erbij dat de grieven van de gebruikers terecht zijn.

Wat het station Noorderkempen betreft, merkte u op dat het huidige aanbod op die lijn niet voortgezet kan worden, omdat die lijn voor de Fyra gebruikt zal worden. Men had er echter voor kunnen zorgen dat het aanbod in het station Noorderkempen, of het station Brecht, gelet op het aantal gebruikers, minder zou krimpen. Men kon er toch voor zorgen dat de overlappingsen aangepast werden, zodat het bestaande aanbod toch nog in grotere mate werd behouden? Zeker voor de talrijke gebruikers van het station Noorderkempen, en naar men mij zegt het stijgende aantal gebruikers in de toekomst, had men ervoor kunnen zorgen dat zij op die dienstverlening konden blijven rekenen.

17.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Een eerste vaststelling, wij hebben er vandaag, formeel gezien, geen duidelijkheid over of er op 9 december Fyra's zullen rijden op de verbinding Brussel-Amsterdam noch op de verbinding Brecht-Breda-Antwerpen. Ik noteer dat er vandaag nog geen duidelijkheid over is, omdat er van Nederland nog een formeel antwoord moet komen.

Een tweede element is de tariefzetting van de infrastructuurbeheerder. U stelt dat die lijn aan hogere kwaliteitsnormen moet voldoen omdat ze bestemd is voor hogesnelheidsverkeer. Ondertussen zegt u ook dat er een exploitatieverlies is van 11,4 miljoen euro bij de NMBS. Uiteraard is het een met het ander verbonden en ik vind het toch erg betreurenswaardig, want uiteindelijk blijft het verlies in die groep zitten en leidt dat ertoe dat de exploitatie op die lijn nooit ten volle zal worden uitgebouwd, net wegens die dure tarieven van de intragroup.

Dit lijkt me trouwens ook in strijd met het akkoord waar u zelf naar verwees uit midden jaren '90. België was op dat moment geen vragende partij om die lijn langs de E19 aan te leggen. Het was een toegift aan Nederland om het tracé E19 te volgen. Ter compensatie zou het spoorverkeer in de ruime regio Noorderkempen verder worden uitgebouwd. Dat is ook de reden waarom het station Noorderkempen heet, meneer Veys. Die lijn zou ook worden gebruikt voor de ontsluiting van de Noorderkempen, maar nu zie ik dat vandaag Infrabel dat ernstig bemoeilijkt met de tariefzetting op die lijn voor de normale treinen tussen Noorderkempen en Antwerpen. Ik betreur dat en ik vind dat wij in de toekomst moeten kijken of er toch geen mouw aan te passen valt.

Een derde element is dat het internationaal treinverkeer inderdaad meestal gebonden is aan reservering. Maar om te zeggen dat dit per definitie zo moet zijn, de Benelux-trein bewijst dat dit niet het geval is. De Benelux-trein werkt perfect – hoewel er heel veel vertragingen en verstoringen zijn – zonder reserveringen. De Thalys rijdt al met reserveringen. Ik zie dan ook niet in waarom het alternatief voor de Thalys, de Fyra, ook per se met reserveringen moet werken. Ik bestrijd in deze toch een beetje de *policy* die NMBS Internationaal Reizigersvervoer hier aanhoudt.

Tot slot vind ik het ook wel erg belangrijk – u neemt dat ook mee, u hebt het daarnet zelf gezegd en ik hoop dat het effectief in de realiteit kan worden omgezet – dat er een abonnementsformule wordt uitgewerkt en dat deze effectief ook beschikbaar zal zijn op het moment dat de Fyra begint te rijden en laat ons hopen dat dat op 9 december het geval is.

17.08 Steven Vandeput (N-VA): Ik noteer dat het dossier met een heel moeilijke voorgeschiedenis vandaag nog altijd zeer moeilijk ligt. Aan de vraag naar een grensoverschrijdende, regelmatige en betaalbare verbinding wordt niet tegemoetgekomen.

Mijnheer de minister, u maakt zich er op het einde nogal gemakkelijk van af met de stelling dat grensoverschrijdend vervoer niet tot het pakket van de openbaredienstverlening behoort. Volgens mij worden de economische belangen van enkele personen rechtstreeks geschaad. Misschien moeten we overwegen om het grensoverschrijdend vervoer in handen te nemen en bijkomend als een verplichting aan de vervoerder op te leggen.

Het is niet normaal dat voor een grensoverschrijdende afstand die kleiner is dan een binnenlandse afstand zulke toeslagen worden aangerekend. Ik hoop dat voor de reizigers die dagelijks het traject afleggen, bestudeerd wordt om een abonnement en, meer nog, een betaalbaar abonnement aan te bieden.

In zulke antwoorden is men altijd zeer terughoudend: we zullen het bekijken; we zullen het evalueren.

Met betrekking tot de reserveringsplicht zou het misschien beter zijn om een evaluatietermijn in te voeren om de bezetting, de exploitatiekosten en het verlies te bekijken en op basis daarvan maatregelen te nemen.

17.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik heb nog twee vragen om een foute interpretatie te vermijden.

Mijnheer de minister, u sprak van een exploitatieverlies van 11,4 miljoen euro voor de NMBS. Over welke verbinding gaat dat dan precies?

Als België en Nederland eerstdaags een akkoord bereiken, zal dan zowel de Fyerverbinding tussen Amsterdam-Brussel als de verbinding Breda-Antwerpen op 9 december 2012 van start gaan?

17.10 Minister Paul Magnette: De 11,4 miljoen euro is een schatting van de NMBS voor 8 dagelijkse verbindingen tussen Antwerpen en Breda. Het akkoord dat ik met de Nederlandse minister Schultz probeer te vinden, gaat erover hoe de kosten tussen de twee landen kunnen worden verdeeld.

Voorts is het de bedoeling dat alle Fyerverbindingen samen starten, maar dat hangt af van de beslissing van mijn Nederlandse collega.

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

18 Samengevoegde vragen van

- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de penalty's voor niet-gebruikte rijpaden en de regeling in de kerstperiode" (nr. 13792)

- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de penalty's voor niet-gebruikte rijpaden en de regeling in de kerstperiode" (nr. 13990)

18 Questions jointes de

- M. **Jef Van den Bergh** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les pénalités pour la non-utilisation de sillons ferroviaires et le régime d'application pendant la période de Noël" (n° 13792)

- M. **Tanguy Veys** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les pénalités pour la non-utilisation de sillons ferroviaires et le régime d'application pendant la période de Noël" (n° 13990)

18.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de beslissing over de toekenning van rijpaden wordt door de infrastructuurbeheerder genomen. Dat is een bekend gegeven. Op verschillende ogenblikken kunnen de spoorwegondernemingen zowel op lange als op korte termijn dankzij de Railtime-dienst hun capaciteitsaanvraag doorgeven of aanpassen. Op korte termijn kunnen rijpaden in principe gewijzigd worden tot twee werkdagen voor de dag waarop het transport plaatsvindt. Als goederenvervoerders echter penalty's voor niet-gebruikte rijpaden willen vermijden, moeten ze die twee maanden vooraf annuleren. Volgens de netverklaring 2013, die loopt tot 14 december 2013, moet een

afgeschaft rijpad immers aan 100 % betaald worden als de afschaffing gebeurt op de dag zelf, aan 30 % als de afschaffing gebeurt binnen de maand voordien en aan 15 % binnen de 30 tot 60 voorafgaande dagen. Die informatie hebben wij kunnen vinden op de website van Infrabel.

Xpedys, dochter van NMBS Logistics, heeft beslist om de komende kerstperiode enkel op aanvraag te rijden. De ondernemingen worden daardoor geconfronteerd met een moeilijke beslissing. Ofwel moeten zij heel vroeg een transport aanvragen met het risico dat ze penalty's moeten betalen wanneer ze toch geen transport nodig zouden hebben, ofwel voorzien zij sowieso geen spoorvervoer in de periode tussen 23 december en 2 januari.

Het lijkt mij duidelijk, zeker ten aanzien van het bedrijfsleven en het goederentransport, dat dit systeem weinig flexibel is en zorgt voor een ernstig concurrentieel nadeel ten opzichte van het wegtransport. De bedrijven zullen immers tot de logische conclusie komen dat zij hun containers beter op een vrachtwagen zetten in plaats van rijpaden te reserveren die nadien tegen betaling geannuleerd moeten worden.

Mijnheer de minister, daarover heb ik de volgende vragen.

Ten eerste, kan er voor de kerstperiode, gezien de beslissing van Xpedys, een uitzondering gemaakt worden op de aan Infrabel verschuldigde penalty's? Ik kan begrijpen dat er een soort van rustperiode wordt ingelast waarbinnen reserveringen moeilijker zijn, maar daar zou tegenover kunnen staan dat boetes in die periode verlaagd of afgeschaft worden, zodat de ondernemingen voor hun vroegtijdige keuze niet afgestraft worden.

Ten tweede, bent u in het algemeen van oordeel dat, in het raam van de *modal shift* van vervoer over de weg naar duurzame vervoersvormen zoals het spoor, het systeem van penalty's nadelig is? Zult u desgevallend maatregelen nemen om die zoveel als mogelijk te beperken? Is er een flexibelere manier van werken mogelijk zodat de verschuldigde boetes verder beperkt kunnen worden?

Mevrouw de voorzitter, ik kan mij voorstellen dat de minister zal antwoorden dat dit niet tot zijn bevoegdheden behoort. Toch vind ik dat wij dit vanuit een beleid van duurzaam transport moeten kunnen aankaarten in het Parlement.

18.02 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik was verwonderd, toen ik eind oktober 2012 in *Trends* een artikel las over het beleid of de werkwijze van NMBS Logistics.

In de haven zullen de treinen, hoofdzakelijk eenwagontreinen, die het transport voor diverse bedrijven verrichten, niet rijden tussen 23 december 2012 en 2 januari 2013.

Die beslissing, die voor de nodige consternatie bij het bedrijfsleven heeft gezorgd, is op het volgende gebaseerd. Blijkbaar heeft NMBS Logistics een mail naar de betrokken firma's gestuurd met de vraag om vóór 15 oktober mede te delen of zij tijdens de betrokken periode tussen 23 december 2012 en 2 januari 2013 al dan niet van de diensten van NMBS Logistics willen gebruikmaken.

Ik sluit mij aan bij de verwondering van de heer Van den Bergh over de vaststelling dat een dergelijk aanbod, met name dat de firma's al vóór 15 oktober 2012 te kennen moeten geven in welke mate zij van de diensten van NMBS Logistics willen gebruikmaken, onmogelijk is. Vele, betrokken, commerciële bedrijven zijn pas veel later op de hoogte van de nood aan de diensten van NMBS Logistics. Zij kunnen hun noden niet zolang op voorhand precies inschatten.

Daarom ook zijn tot op heden weinig bedrijven ingegaan op de vraag om vóór 15 oktober 2012 een trein te bestellen. Dientengevolge heeft NMBS Logistics vastgesteld dat er geen vraag was en er dus ook wel geen interesse zou zijn. Aldus kon zij heel gemakkelijk beslissen om van 23 december 2012 tot 2 januari 2013 geen treinen in te zetten.

Wanneer in de pers NMBS Logistics ter zake werd bevroegd, antwoordde zij dat zij op een dergelijke manier moet werken. Een en ander was haar immers door Infrabel opgelegd. Infrabel legt een dergelijke dienstregeling vast. Ik citeer NMBS Logistics: "Als wij penalty's voor niet-gebruikte rijpaden willen vermijden, moeten wij twee maanden vooraf bestellen. Dit is een weinig flexibel systeem dat ons wordt opgelegd. Dat geldt voor alle spooroperatoren in België."

Over het beleid van NMBS Logistics hebben wij u al heel wat vragen gesteld. Wij kennen dan ook spontaan het antwoord dat u geeft. Echter, los van mijn eigen bedenking bij een dergelijke werkwijze van NMBS Logistics, moet het mogelijk zijn dat ook bij Infrabel een veel soepeler systeem wordt gehanteerd dan de huidige werkwijze, waarbij tweeëneenhalve maand op voorhand een bestelling moet worden doorgegeven voor het al dan niet gebruikmaken van dergelijke diensten.

Ik weet ook dat NMBS Logistics, gelet op haar financieel precaire situatie, dergelijke penalty's wil vermijden. Ik weet dat er, vanaf een bepaald aantal, financiële boetes aan de penalty's vasthangen.

Mijnheer de minister, specifiek voor Infrabel had ik van u graag vernomen wat de motivering is om een dergelijk, weinig flexibel systeem te hanteren? Kan zij niet op een andere manier aan de vraag tegemoetkomen? Zeker binnen de havensector en binnen de sector van de petrochemie kunnen alle firma's die in de haven gevestigd zijn, onmogelijk twee maanden op voorhand inschatten in welke mate zij van de diensten van NMBS Logistics zullen moeten gebruikmaken.

Kan worden gemotiveerd waarom er geen andere mogelijkheid bestaat?

Is Infrabel bereid om in bepaalde periodes, waarin het kalmer is, aan de vragen tegemoet te komen, zonder dat het volledige aanbod door NMBS Logistics wordt geschrapt,? Zo ja, op welke wijze?

18.03 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, collega's, in de Netverklaring is het principe dat elke spoorwegonderneming, houder van rijpaden, kan afzien van het gebruik van de volledige rijpaden of van een gedeelte ervan.

Het bedrag dat verschuldigd is bij annulatie van de toegewezen capaciteit wordt bepaald op basis van het ogenblik van de annulatie en wordt als volgt berekend: bij minder dan 24 uur moet 100 % van de heffing worden betaald, tussen 24 uur en 30 dagen 30 %, tussen 30 en 60 dagen ook 30 % en boven de 60 dagen moet er geen heffing worden betaald.

Deze annulatieregels zijn wettelijk bepaald in het koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 19 december 2004 houdende uitvoering van de hoofdstukken 8 en 9 van het koninklijk besluit van maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

Als infrastructuurbeheerder past Infrabel deze bepalingen toe zonder uitzonderingen en op een niet-discriminerende manier. Eventuele uitzonderingen op de toepassing van gebruiksheffingen worden limitatief bepaald in artikel 59 van de wet van 4 december 2006 en zijn niet van toepassing op de case Xpedys die wordt voorgelegd.

Wat betreft de flexibele manier van werken, kunnen de spoorwegondernemingen te allen tijde aanpassingen van de treindienst vragen. De infrastructuurbeheerder zal het gevraagde rijpad toekennen indien het beschikbaar is. Zoniet stelt hij een variant voor. In voorkomend geval wordt het dossier beschouwd als een en dezelfde aanvraag.

Wanneer een annulatie op heel korte termijn – minder dan 24 uur – wordt aangevraagd, is de infrastructuurbeheerder niet zeker of hij de vrijgekomen capaciteit nog aan een andere spoorwegonderneming kan toekennen. In het raam van een efficiënt gebruik van de infrastructuur is de toepassing van annulatietarieven dus aangewezen.

De bedoeling is ook om te vermijden dat spoorwegondernemingen op lange termijn rijpaden zouden blokkeren en niet gebruiken zonder iets te betalen.

18.04 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Ik denk dat het inderdaad nodig is om een soort reservatiesysteem uit te werken met bepaalde tarieven. Wij moeten inderdaad vermijden dat sommige bedrijven te veel rijpaden zouden reserveren en dan op het laatste moment annuleren.

Als wij de trein effectief als alternatief voor het wegtransport naar voor willen schuiven om goederen te vervoeren, dan moeten wij toch een gezonde dosis flexibiliteit aan de dag leggen. Wij moeten ervoor zorgen dat wij de bedrijven die nog opteren voor transport via het spoor, niet afschrikken met hoge annuleringskosten en dergelijke.

18.05 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik kan de overwegingen van Infrabel wel volgen, in verband met het efficiënt en rendabel gebruiken van de rijpaden. Men wenst overboeking te vermijden, alsook onnodige reserveringen uit gemakzucht of wegens een slechte planning.

Wat ik daarnet aankaartte heeft daar evenwel niet mee te maken. Het gaat over het gebrek aan flexibiliteit van het systeem, waardoor bedrijven worden verplicht om meer dan twee maand op voorhand hun noden te kennen. U beseft wellicht ook dat dit niet realistisch is.

Ik ben dan ook blij van u te vernemen dat Infrabel wel bereid is om zich soepeler op te stellen en dat het NMBS Logistics is dat gemakshalve de bal in het kamp van Infrabel legt.

Ik dring erop aan dat NMBS Logistics het nodige doet, zodat men de bedrijven in de Antwerpse haven nog kan aanzetten om gebruik te maken van de expeditiedienst tijdens de periode van 23 december tot 2 januari. Immers, het is niet omdat het kalmer is bij de NMBS, dat bedrijven in de haven in die periode op halve kracht kunnen werken. Ik denk dat de communicatie die NMBS Logistics tot op heden gevoerd heeft het gevolg is van een gemakshalve opstelling en dat deze moet worden bijgestuurd.

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

De **voorzitter:** Mijnheer de minister, collega's, de punten 28 en 31 van de agenda zullen wij samen behandelen omdat zij handelen over hetzelfde onderwerp, namelijk over de meerjareninvesteringsplannen bij de NMBS-Groep.

Wij hebben in deze commissie enige tijd geleden beslist om over de meerjareninvesteringsplannen bij de NMBS-Groep een vergadering te houden, zodra deze in de verschillende raden van bestuur zijn goedgekeurd. Wij vernemen dat dit zo goed als rond is. Vorige week werd mij tijdens de regeling van de werkzaamheden nog gevraagd wanneer die materie in de commissie konden worden behandeld.

Mijnheer de minister, ik weet dat u op 27 november naar deze commissie komt en misschien kan die bespreking alsdan worden gevoerd. Het is tevens mijn bedoeling om te vermijden dat een heleboel vragen worden gesteld over dit onderwerp, en dus is het belangrijk dat deze commissie wordt ingelicht via een debat over de materie. Kunt u dit misschien even nakijken?

19 Questions jointes de

- **Mme Juliette Boulet au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le PPI de la SNCB et ses conséquences dans la région de Mons Borinage" (n° 13822)**
- **M. Christophe Bastin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la cession prochaine de l'entretien de certaines lignes de chemin de fer" (n° 13920)**
- **M. Christophe Bastin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'état d'avancement des grands chantiers de la SNCB" (n° 13921)**
- **Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réduction du plan d'investissement 2013-2025 de la SNCB" (n° 13953)**
- **M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "de grands projets dans le plan pluriannuel d'investissement" (n° 13964)**
- **M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les annonces d'économie qui pèseront sur le futur PPI du Groupe SNCB" (n° 13985)**
- **M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan d'investissement 2013-2025 du Groupe SNCB" (n° 13991)**

19 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Juliette Boulet aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en

Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het MIP van de NMBS en de gevolgen ervan voor de regio Bergen-Borinage" (nr. 13822)

- de heer **Christophe Bastin** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het stopzetten van de onderhoudswerken op bepaalde spoorlijnen" (nr. 13920)

- de heer **Christophe Bastin** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stand van zaken met betrekking tot de grote bouwwerken bij de NMBS" (nr. 13921)

- mevrouw **Linda Musin** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het terugschroeven van het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS" (nr. 13953)

- de heer **David Geerts** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "grote projecten in het meerjareninvesteringsplan" (nr. 13964)

- de heer **Ronny Balcaen** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aangekondigde besparingen en de gevolgen ervan voor het meerjareninvesteringsplan van de NMBS-Groep" (nr. 13985)

- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep" (nr. 13991)

19.01 Juliette Boulet (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, avant la pause d'été, les 4 partis démocratiques de la région de Mons-Borinage se réunissaient afin de faire le point sur l'état du rail et des infrastructures ferroviaires dans notre région en vue des négociations du nouveau plan pluriannuel d'investissement 2013-2025.

En effet, ce plan va déterminer les investissements pour les 12 années qui viennent. Il est donc fondamental que le ministre soit informé des défis et des besoins de chaque région. C'est pourquoi les quatre partis démocratiques de notre région s'étaient réunis afin de mettre en évidence toutes les priorités pour un rail accessible et ancré dans les défis de mobilité du XXI^e siècle.

Un document exhaustif vous a été remis à la mi-juillet et une rencontre devait être programmée avant la fin de l'été mais, jusqu'à aujourd'hui, nous n'avons pas encore eu l'occasion de vous rencontrer.

Dès lors, monsieur le ministre, mes questions sont les suivantes.

Avez-vous pris connaissance du document que nous vous avons remis au nom des 4 partis démocratiques de la région de Mons-Borinage?

Pourriez-vous nous faire part de l'état actuel des négociations autour du PPI 2013-2025, ainsi que les engagements prévus pour la région de Mons-Borinage?

19.02 Christophe Bastin (cdH): Monsieur le ministre, il me revient que, lors des discussions relatives au budget d'investissement 2013 d'Infrabel qui ont eu lieu au cours du dernier conseil d'administration de la société ce 8 novembre, un document concernant la réduction des investissements pour la maintenance du réseau a été présenté.

Dans ce document, il est notamment question de prendre toute une série de mesures d'économie sur le programme de renouvellement des infrastructures ferroviaires (voies, caténaires, éclairage). Ces mesures concerneraient les voies les moins utilisées en Région wallonne.

En d'autres termes, ces mesures signifieraient un démantèlement progressif d'une partie du réseau, sans le présenter de la sorte.

Dès lors, monsieur le ministre, confirmez-vous ces informations quant à la limitation, voire la cession d'entretien de certaines lignes?

Quelles sont les lignes qui sont visées par ces mesures d'économie?

Ces lignes sont-elles uniquement situées en territoire wallon?

Quel est votre point de vue sur la situation et les mesures à prendre, mais également sur les alternatives pour le navetteur?

Ma seconde question porte sur les grands chantiers en cours ou à venir, tels que les travaux du RER et également la modernisation de l'Axe 3 Bruxelles-Luxembourg.

Si aucune date n'a apparemment été évoquée, l'on parle néanmoins du report de la clôture de ces deux grands chantiers, qui ont déjà pris pas mal de retard, si l'on considère le dossier du RER.

Certains documents avanceraient les années 2021 pour la finalisation de l'Axe 3 et 2025 pour le RER.

Monsieur le ministre, qu'en est-il exactement? Pouvez-vous apporter des précisions concrètes quant à ces deux chantiers et à leur calendrier? Confirmez-vous le report des travaux?

19.03 Linda Musin (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, ce 9 novembre, la presse annonçait la volonté du Groupe SNCB de réduire son plan d'investissement 2013-2025 pour respecter les exigences du gouvernement en matière d'économies. Bien sûr, nous connaissons le contexte budgétaire plus que difficile et la volonté de réduire ou compresser l'ensemble des dépenses, mais une telle annonce engendre quand même un flot de questions et certaines inquiétudes à la fois chez les cheminots et chez les usagers, exprimées notamment sur le site navetteurs.be.

La presse relevait aussi certaines mesures envisagées. La SNCB commanderait moins de trains que prévu dans les prochaines années, Infrabel envisagerait de ne plus investir dans la maintenance de plusieurs lignes régionales. Il serait également question d'un arrêt des investissements dans des gares de triage en Wallonie, dont Liège, et de la constitution de réserves pour des projets non définis pour près de 2 milliards d'euros.

Monsieur le ministre, pouvez-vous préciser globalement les intentions du Groupe SNCB quant à ces mesures d'économie? Quelles sont les réductions de dépenses envisagées? Quels sont les projets menacés de suppression ou de retard?

Quels sont les critères déterminant le choix des mesures envisagées? Le cas échéant, à quelles fins seraient prioritairement affectés les 2 milliards d'euros pour lesquels on constituerait des réserves? Existe-t-il un échéancier quant aux mesures d'économie demandées?

Enfin, quelles peuvent être les répercussions de cette réduction du plan d'investissement de la SNCB sur les investissements en matière de sécurité? Des investissements essentiels pour sécuriser l'ensemble du rail belge restent-ils garantis?

La semaine dernière, nous avons reçu les trois CEO en commission Sécurité du rail pour leur demander le suivi par le Groupe SNCB des 109 recommandations de la commission en matière de sécurité. Ils nous ont assurés de la poursuite de l'installation du TBL1+ et de l'ETCS, de même qu'en matière d'engagement de techniciens et de cheminots par souci de la pyramide des âges.

Il nous reste l'impression que les dernières informations concernant les réductions du plan d'investissement se télescopent avec divers éléments entendus en réunion. Qu'en est-il exactement?

19.04 David Geerts (sp.a): Zoals de voorgaande sprekers vind ik dat het meerjareninvesteringsplan eigenlijk één grote catalogus is, die naar voren geschoven wordt zonder dat er effectief prioriteiten gesteld worden. Binnen het budgettaire moeilijke kader moeten zeker keuzes gemaakt worden.

Het lijkt me dat sommige projecten een moeilijk aantoonbare meerwaarde hebben. Ik heb twee voorbeelden opgesomd in de schriftelijke neerslag, om het debat te voeren over het meerjareninvesteringsplan, namelijk de tweede havenontsluiting en de verbinding naar Gosselies.

Wat de havenontsluiting betreft, is de hoeveelheid cargo de voorbije drie jaar enorm gedaald. Met hoeveel procent is dat? Is er dan nog steeds een capaciteitsprobleem wat cargo betreft? Wanneer verwacht men een heropleving? Welke capaciteit is er nodig? Wat is de kostprijs van de tweede havenontsluiting? Wat zijn de maatschappelijke kosten?

Wordt in het meerjareninvesteringsplan ook de vraag gesteld of het effectief nodig is zulke grote projecten te starten?

Aangezien ik mijn vragen, communautair beschouwd, netjes moet verdelen, stel ik ook een vraag over Gosselies. Men kiest ervoor om een spoor te leggen naar Gosselies. Dan vraag ik me af hoeveel reizigers daar vandaag met het openbaar vervoer heen gaan? Wat is het percentage hiervan? Is er al onderzocht of een betere ontsluiting van het bestaande station met bussen geen rendabelere en wenselijkere oplossing is? Wat is de kostprijs van zo'n treinontsluiting?

Dat zijn zeer concrete vragen, om aan te tonen dat er, wat mij betreft, voortgediscussieerd moet worden over een aantal grote projecten en dat hierop bespaard kan worden.

19.05 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, tout d'abord, je vous sais gré de continuer à essayer de mettre à l'ordre du jour un débat un peu plus large sur ce plan pluriannuel d'investissement (PPI). Il est tout à fait normal que nous puissions être au courant. Certains collègues disposent peut-être d'informations très précises; ce n'est pas mon cas à l'heure actuelle. Il serait bon de mettre tout cela en commun, et de discuter ensemble du PPI, en abordant ses aspects "projets", ainsi que la nécessité de réaliser une série d'économies.

Monsieur le ministre, en effet, de lourdes menaces pèseraient sur la capacité du Groupe SNCB à remplir ses missions de service public vis-à-vis des usagers quotidiens. C'est en tout cas ce qui ressort des informations délivrées dans le journal *L'Écho* vendredi dernier, concernant les mesures d'économie envisagées par les entités du Groupe: suppression de trains et de lignes, moindres investissements dans la maintenance de lignes régionales, menaces sur les gares de triage, reports dans l'acquisition de nouveau matériel roulant. C'est à une véritable régression de la politique de mobilité que l'on assisterait si les projets d'économies, imposés par le gouvernement, devaient être mis en œuvre dans le cadre du plan pluriannuel d'investissement 2013-2025.

Je n'ai pas été tout à fait étonné par la sortie de ces informations, puisque Luc Lallemand avait déjà donné le ton mercredi en commission spéciale sur la Sécurité du rail, en évoquant des problèmes dans l'accroissement de la capacité du réseau. Les efforts devraient être réduits à cause de la crise budgétaire. Ce sont les objectifs de capacité, de confort, de ponctualité, voire de sécurité, qui seraient remis en cause. On risque bien d'assister à une régression généralisée des services aux voyageurs.

Monsieur le ministre, mes questions seront très précises. Elles émanent de quelqu'un qui aujourd'hui ne dispose pas des projets du plan pluriannuel d'investissement. Quel est le montant des économies exigées par le gouvernement dans le cadre des discussions budgétaires? Comment ces montants-là affectent-ils les montants figurant dans les projets de PPI, année par année?

Quelles sont les pistes d'économies envisagées par les entités du Groupe? Ces pistes ont-elles déjà été entérinées par les conseils d'administration respectifs?

Comment justifier par ailleurs l'existence d'une enveloppe de deux milliards, non comprise dans les montants du PPI? À quoi vont servir ces deux milliards? Quels seront les critères de choix des projets qui seront soutenus?

Le projet de PPI garantit-il le respect des clés 60-40? Nous l'avons évoqué tout à l'heure dans un autre débat. A-t-on évalué l'impact sur la mobilité des citoyens des économies que réaliserait le Groupe?

19.06 Tanguy Veys (VB): Het was al een tijdje uitkijken naar het investeringsplan. Nog zeer recent hebben we de 3 CEO's daarover tijdens een ontmoeting bevraagd. Eind vorige week verschenen in de pers berichten dat het investeringsplan rond zou zijn.

In eerste instantie hebben de drie entiteiten van de NMBS, de Holding, NMBS en Infrabel, begin dit jaar reeds een eerste investeringsplan opgemaakt met hun verlanglijstje voor de periode 2013-2025. Men kwam op dat moment aan een totaal kostenpakket van 40 miljard euro. Al gauw hebt u als minister een beetje de feestvreugde vergald door te stellen dat daar geen sprake van kon zijn. Gelet op de budgettaire situatie zou u onmogelijk akkoord kunnen gaan met een kostenplaatje van 40 miljard euro en stelde u dat men dat zou moeten herleiden tot 25 miljard.

Eind vorige week is dan toch een cijfer bekend geworden. Men zou aan 24,4 miljard euro komen. Hierbij zouden Infrabel 13,5 miljard euro, de NMBS 6,3 miljard euro en de Holding 2,8 miljard euro voor hun

rekening nemen. Zeer kort nadat die berichten bekend werden, heeft Infrabel al te kennen gegeven dat er nog geen definitief akkoord was over het investeringsplan. Men wenste dus nog een aantal vraagtekens te plaatsen bij het totale kostenplaatje van 24,4 miljard euro.

Hoe zit het eigenlijk met de realisatie van een aantal projecten? Men heeft namelijk in het verleden al een aantal investeringen voor die periode in het vooruitzicht gesteld. Hoe concreet is het investeringsplan? Welke keuzes werden er gemaakt en wat werd er geschrapt? Als men van 40 naar 24,4 miljard euro gaat, vermoed ik immers dat er toch in heel wat projecten gesnoeid is. Kunt u daar toelichting bij geven? Over welke concrete projecten gaat het? Gaat men dan werken met alternatieve financiering, stelt men de realisatie van sommige projecten gewoonweg uit, heeft men ze geschrapt of heeft men ze herbekeken?

Het is alvast belangrijk om zo snel mogelijk te weten wat er concreet is beslist over de specifieke projecten die de collega's hebben opgesomd.

Ten tweede, in welke mate zal de communautaire verdeelsleutel uit het verleden gehanteerd worden? Zal men die projecten in die mate inkleuren?

Tot slot, mijnheer de minister, wijs ik erop dat het personeel zich zorgen maakt en vreest dat via het afgeslankte investeringsplan nog verder in het treinaanbod zal worden gesnoeid wat uiteindelijk ook voor hen gevolgen zal hebben. Ik verwijs onder meer naar de schrapping van 170 nationale en 23 internationale treinen, hetgeen daarnet aan bod kwam. Er wordt ook gezegd dat Infrabel zou overwegen om niet meer te investeren in het onderhoud van verschillende regionale lijnen in het zuiden van het land. Ook daarover had ik graag enige duidelijkheid gekregen.

19.07 Paul Magnette, ministre: Madame la présidente, chers collègues, je suis, bien entendu, toujours à disposition pour que l'on ait un jour un débat plus approfondi sur ce plan pluriannuel d'investissement qui, évidemment, est un élément extrêmement important, puisqu'il va conditionner la politique ferroviaire pour les douze prochaines années.

Les réponses que je peux vous donner aujourd'hui sont très hypothétiques et très conditionnelles, puisqu'il n'y a pas encore de budget 2013 et, *a fortiori*, de budget 2014. On ne peut pas savoir. Un certain nombre de rumeurs circulent, mais il n'y a pas de décision budgétaire, comme vous le savez.

On connaît les décisions du conclave budgétaire de décembre 2011, en application de l'accord de gouvernement, ainsi que les économies qui avaient été demandées pour les années 2013 et 2014, mais rien de plus. De même, le plan pluriannuel d'investissement n'existe pas à ce stade. Un certain nombre de projets circulent mais rien n'a encore été approuvé par les instances des différentes sociétés du Groupe SNCB et, moins encore, par le gouvernement. Nous sommes donc là, vraiment, dans des hypothèses. Je vais néanmoins essayer de vous répondre.

Le Groupe SNCB m'a transmis, en avril dernier, un projet de plan pluriannuel d'investissement pour la période 2013-2025, dont la version finale devra être approuvée un jour par le Conseil des ministres après consultation des Régions. Ce plan doit couvrir, pour cette période, des investissements importants en matière de sécurité, de renouvellement des installations existantes qui arrivent en fin de vie, l'acquisition de nouveau matériel roulant ainsi que des extensions de capacité pour faire face à la croissance attendue du nombre de voyageurs.

Dans un premier temps, la version qui m'a été transmise était d'un montant de 40 milliards d'euros. Mais ce n'est pas un plan pluriannuel d'investissement. Les sociétés du Groupe s'étaient simplement fait plaisir, elles avaient fait la liste de tous les investissements que l'on pourrait faire dans le meilleur des mondes. Voilà ce que ça coûterait si on pouvait tout faire: 40 milliards d'euros, c'est-à-dire à peu près le double de ce qu'est la dotation actuelle. Tout le monde sait que ce n'est pas réaliste aujourd'hui.

Je leur ai donc demandé de refaire l'exercice en tenant compte d'un budget. Mais ce budget ne serait pas constant, contrairement à ce que l'on dit dans la presse où l'on affirme que l'on réduit le budget de 40 milliards à 25 milliards. C'est ridicule! Le budget existant, à budget constant, tourne autour des 21 milliards. Je dis que cela me paraît insuffisant; on va demander des efforts trop importants, donc je vous propose de tenir compte de la réinstallation d'une norme de croissance au-delà de l'inflation pour la période après 2015 (quand on sera revenu à l'équilibre budgétaire), ce qui donne un budget global de l'ordre de 25 milliards. C'est l'enveloppe globale que j'ai demandée aux sociétés du Groupe de prendre en considération.

Le Groupe a donc fait évoluer ce projet de plan, pour le rendre conforme à ce cadre financier.

Il faut également souligner, je l'ai déjà dit tout à l'heure dans une réponse à un certain nombre de questions posées que la clef 60/40 – oui, monsieur Balcaen – ça pose problème, surtout quand elle est appliquée sur une base annuelle. Tout comme vous, je souhaite qu'on réfléchisse à un assouplissement de la manière dont on calcule la clef 60/40, parce que, certaines années, c'est un véritable cauchemar pour permettre son application stricte. Quand on a des travaux comme le RER, l'Axe Bruxelles-Luxembourg, le maintien de la sécurisation du réseau ferroviaire wallon en particulier, qui est aussi important que le réseau flamand, c'est très compliqué. Quand, en plus, on doit faire des investissements très importants – qui sont en cours – pour le matériel roulant et pour des infrastructures ferroviaires très lourdes comme pour le RER, la ligne 50A, le Diabolo; quand, en plus de cela, on a prévu des enveloppes extrêmement importantes – mais tout à fait nécessaires – pour les frais en matière de sécurité des voyageurs, pour répondre aux recommandations de la commission Buizingen, vous mesurez bien que toutes les enveloppes sont explosées.

À un moment donné, il faut rétablir des priorités et faire des choix. En outre, le plan pluriannuel se base sur les données budgétaires du SPF et sur les décisions du conclave budgétaire 2011, qui imposaient une réduction complémentaire des dotations pour 2013 et 2014. Ce budget peut encore évoluer en fonction des dernières décisions du gouvernement.

Bij het doorgeven van haar ontwerpplan herinnerde de NMBS-Groep me aan de formele toezegging die in 2005 in het Overlegcomité werd genomen voor drie dossiers.

Ten eerste, de aansluiting van de luchthaven van Gosselies. Zij was van mening dat deze toezegging moest worden nagekomen. Ten tweede, er werd ook gevraagd actief te zoeken naar een oplossing voor de capaciteitsproblemen op de Noord-Zuidverbinding, evenals, ten derde, bijzondere aandacht te besteden aan de tweede toegang tot de haven van Antwerpen en de reactivering van de IJzeren Rijn. Beide investeringen zijn nodig voor de ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor. Deze drie projecten waren echter niet gebudgetteerd in de eerste versie van het plan dat mee werd doorgedreven. Dat is de reden waarom een budget van circa 2 miljard euro werd gereserveerd om aan deze drie verwachtingen te voldoen. Dat was in een eerste fase.

Rekening houdend met de huidige budgettaire context werd dit budget echter teruggebracht tot 1,5 miljard euro met beschikbare middelen vanaf 2017 en stijgend tot in 2025, zonder afbreuk te doen aan de investeringen in het begin van het investeringsplan. Daarnaast opende de algemene beleidsverklaring een bijkomende piste via de medefinanciering die aan de Gewesten wordt voorgesteld, nadat de federale overheid een meerjareninvesteringsplan heeft goedgekeurd. Het regeerakkoord voorziet in een voldoende financiering en respecteert de 60/40-sleutel. De Gewesten zullen voor een bijkomende financiering kunnen zorgen voor de aanleg, aanpassing of modernisering van de spoorlijnen. Deze bijkomende Gewestelijke financiering zal een evenredigheid ten aanzien van de federale financiering moeten naleven. Deze evenredigheid zal door een verplicht samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de betrokken Gewesten moeten worden vastgelegd. Dit samenwerkingsakkoord zal dus de voorwaarde vormen voor de bijkomende gewestelijke financiering.

Afin de permettre aux Régions de participer à ces cofinancements, une enveloppe de l'ordre de 1 milliard d'euros avait également été réservée pour la part fédérale. Il y a donc un paquet global dont une partie représente la part fédérale de ce cofinancement avec les Régions, à supposer que les Régions annoncent un montant. À l'origine, il s'agissait de 1 milliard mais, là aussi, vu le contexte budgétaire et après une série de contacts avec les Régions, cette enveloppe a été ramenée à 500 millions d'euros, avec des moyens disponibles à partir de 2017 et croissant jusqu'en 2025, sans préjudice des investissements prévus en début de plan. Ces deux enveloppes, l'une de 1,5 milliard pour les trois projets qui n'avaient pas été budgétisés et l'autre de 500 millions pour le cofinancement avec les Régions, ne sont donc pas une réserve; elles sont bien inscrites dans le plan mais sont dédiées à ces dépenses spécifiques pour financer des projets prioritaires pour le développement du rail dans les trois Régions du pays.

Il est actuellement prématuré de commenter plus en détail le projet de plan d'investissement puisqu'il ne s'agit que d'un document de travail qui doit encore évoluer, notamment suite à un examen de mon département et du gouvernement, en concertation avec les Régions. À ce stade, les projets de plan n'ont pas été approuvés par Infrabel et la SNCB.

Je puis toutefois vous assurer que tous les moyens nécessaires pour la sécurité ferroviaire, afin de répondre

aux recommandations de la commission Buizingen, seront affectés et qu'aucune économie ne sera réalisée en la matière. Je travaille à la mise en place d'un fonds pluriannuel pour permettre de répondre à ces demandes et épargner ce poste de toute économie éventuelle à l'avenir.

En ce qui concerne votre question, madame Boulet, je puis vous affirmer qu'un contact a été pris par mon cabinet afin de convenir d'un rendez-vous pour débattre du document qui m'a été transmis.

Wat de vraag van de heer Geerts betreft, de daling van de cargoactiviteit van de voorbije drie jaar is te wijten aan de algemene economische crisis. Denken we maar aan de negatieve invloed van de sluiting van Ford Genk en de problemen bij ArcelorMittal op de cargoactiviteiten.

Ik verwijs hiervoor naar mijn voorgaande antwoorden over het dossier NMBS Logistics. Het overleg met de Gewesten over de strategische grote projecten ten behoeve van de mobiliteit van personen en goederen is nog maar pas begonnen; de strategische projecten moeten nog verfijnd en bevestigd worden.

De verbinding via het spoor met de luchthaven van Gosselies is een prioriteit vastgelegd in 2005 door het Waals Gewest. De luchthaven van Gosselies meet inderdaad een significante verhoging van het aantal passagiers. De trein blijft het enige vervoersmiddel om een groot passagiersaantal te vervoeren, net zoals dat het geval is op de diaboloverbinding. Op dit ogenblik bestaan er verschillende ramingen naar gelang van de opties, zoals bijvoorbeeld een mogelijk publiekprivaat partnerschap, waarbij reizigers bijdragen in de kosten van dergelijke infrastructuurwerken, indien men samen met de Gewesten beslist die verbinding te realiseren.

19.08 Juliette Boulet (Ecolo-Groen): Madame la présidente, je remercie le ministre pour ses réponses. Je laisserai mon collègue Balcaen répliquer plus globalement.

J'ai entendu qu'une consultation des Régions serait organisée, mais l'initiative que nous avons prise à Mons-Borinage me semble aussi intéressante. Des contacts auraient été pris, mais je n'étais pas au courant, bien que mon parti ait contribué à la rédaction de cette note. J'espère donc que l'information sera rapidement transmise aux partis démocratiques qui y ont pris part.

Je sais que la situation budgétaire n'est pas simple. Cela dit, j'espère que le ministre sera aussi attentif à la nécessité de connecter ces grands projets aux grandes zones concernées, car il importe que nous nous attelions à une mobilité de proximité pour tous les citoyens.

19.09 Christophe Bastin (cdH): Madame la présidente, tout d'abord, je tiens à remercier le ministre pour sa réponse ainsi que pour sa disponibilité. Je pense justement que nous devons débattre ensemble de ce plan pluriannuel.

Comme vous l'avez indiqué, il s'agit d'un document de travail, mais, en tant que défenseur du monde rural, je serai toujours au taquet pour que ce monde rural ne devienne pas une réserve d'Indiens. Et je puis vous dire, monsieur le ministre, que nous n'allons pas nous contenter de diligences conduites par des chevaux!

19.10 Linda Musin (PS): Madame la présidente, je voudrais remercier le ministre pour sa réponse.

D'une part, nous pouvons être rassurés par les informations relatives aux investissements en termes de sécurité. Nous n'imaginons pas qu'après Buizingen, l'affectation des moyens en faveur du TBL1+ et de l'ETCS soit remise en question.

D'autre part, nous connaissons le contexte budgétaire particulièrement difficile. À côté de la politique d'austérité demandée par l'Europe pour réduire notre déficit, comme partout ailleurs, nous savons que le gouvernement veut une politique de relance. Parmi les mesures reprises dans le plan d'investissement de la SNCB, j'aimerais insister sur celles qui sont utiles en termes de relance de l'emploi et de l'activité économique. Il me paraît indispensable de le noter.

Enfin, je suis rassurée que les Régions soient consultées, car cela me semble impératif.

19.11 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, over de investeringen in veiligheid heb ik vorige week tijdens de hoorzitting al gezegd dat het belangrijk is dat er een fonds, weze het niet in de strikte zin van het

woord zoals wij dat hier kennen, wordt gebruikt om de investeringen veilig te stellen. De toevallige voorbeelden van Antwerpen en Gosselies die ik aanhaalde om mijn verhaal te staven en scherper te stellen, gaan natuurlijk over het feit dat er een keuze moet worden gemaakt over de vandaag de dag beschikbare middelen.

19.12 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. J'y vois un peu plus clair dans cette "réserve" de 2 milliards d'euros. Je vous remercie en particulier pour ces éléments-là.

J'avais compris que, la semaine dernière, les conseils d'administration se penchaient, chacun pour ce qui le concerne, sur le projet de PPI. Vous ne semblez pas confirmer cette information. On a entendu M. Lallemand la semaine passée ainsi que M. Haek. On se doute bien que cela négocie ferme entre les entités et entre les entités et le gouvernement. Ce premier examen du dossier est important et j'espère qu'il pourra être rapidement suivi d'un débat un peu plus large sur la question.

Je rejoins à 100 % ce que dit notre collègue, Mme Musin. Des économies ont déjà été demandées ces dernières années à la SNCB. La Cour des comptes nous a expliqué, voici quelques semaines, combien ces économies ont augmenté le niveau d'endettement du Groupe et combien ce niveau d'endettement devient particulièrement inquiétant. Des économies doivent effectivement être demandées mais on doit aussi tenir compte du volet "relance". Or, quoi de plus légitime en matière de relance que de soutenir et de favoriser une mobilité alternative! C'est un secteur à la fois industriel, de missions de service public.

Monsieur le ministre, il faut donc plaider pour que la SNCB fasse partie de ce plan de relance et obtienne les budgets nécessaires pour jouer ce rôle dans notre système économique.

19.13 Tanguy Veys (VB): Het is goed dat er verduidelijking is gekomen. Als commissie moeten we evenwel kort op de bal spelen. Wij hebben nood aan informatie zodat we klaarheid krijgen.

Ik begrijp dat er financieringsmaatregelen werden genomen. Ik begrijp ook dat de minister voor bepaalde engagementen uit het verleden van voorgangers of andere niveaus op zoek moet naar alternatieve vormen van financiering. Ik waarschuw echter voor te grote euforie over alternatieve financiering. In het bedrijfsleven zit men daar niet echt op te wachten.

Aan projecten zoals Diabolo hangt ook een prijskaartje. De gebruiker wordt geconfronteerd met een gewijzigd aanbod en hogere tariefformules die niet altijd de gewenste oplossing bieden. Daarom dring ik aan op duidelijkheid over het investeringsplan.

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

20 Questions jointes de

- Mme Juliette Boulet au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le suivi du projet de nouvelle gare à Mons et ses aspects énergétiques" (n° 13823)

- Mme Juliette Boulet au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le suivi du projet de nouvelle gare à Mons et ses aspects budgétaires" (n° 13831)

- Mme Catherine Fonck au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le coût total des travaux de la gare de Mons" (n° 13945)

20 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Juliette Boulet aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het opvolgen van de plannen voor het nieuwe station te Bergen en de energieaspecten ervan" (nr. 13823)

- mevrouw Juliette Boulet aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het opvolgen van de plannen voor het nieuwe station te Bergen en de budgettaire aspecten ervan" (nr. 13831)

- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de totaalprijs van het nieuwe station van

Bergen" (nr. 13945)

20.01 **Juliette Boulet** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, en fait, il s'agit d'une seule question. Une modification dans l'intitulé de la question a été interprétée comme le dépôt d'une deuxième question.

Monsieur le ministre, j'observe l'évolution du projet de la gare de Mons depuis ses débuts. J'ai interrogé, interpellé vos prédécesseurs à plusieurs reprises à ce sujet, en particulier Mme Vervotte, raison pour laquelle ma question s'adresse à Mme la ministre, par habitude. Je vous demande de bien vouloir m'en excuser.

Monsieur le ministre, j'aurais souhaité avoir quelques clarifications au sujet de l'évolution du projet. On craint notamment des dépassements de budget. En 2007, il était question d'un budget initial de 37 millions d'euros. En 2008, on parlait déjà de 110 millions d'euros. Le Groupe SNCB Holding annonce un montant de 150 millions d'euros pour la gare, la passerelle, les parkings souterrains et la maintenance du site ferroviaire. Suivant des informations fournies dernièrement par la RTBF, ce budget pourrait être largement dépassé, notamment en raison du fait que le projet serait saucissonné en plusieurs phases. Ce saucissonnage aurait pour objectif d'intéresser plus d'entrepreneurs pour l'adjudication publique et de faire, évidemment, jouer la concurrence. Ce pari nous semble risqué, notamment en raison des coûts de gestion supplémentaires qui pourraient être induits, mais également en raison des retards supplémentaires que cela pourrait entraîner. Néanmoins, Eurogare affirme que, tant au niveau des budgets que des délais, tout semble être en ordre.

Considération faite du cas de la gare de Liège, dont le budget avait quand même explosé en passant de 100 à 400 millions d'euros et dont l'architecte n'était autre que M. Calatrava, également aux commandes du projet montois, et compte tenu des augmentations successives enregistrées au fil du temps, il apparaît que les prévisions budgétaires ne pourront pas tenir la route.

Monsieur le ministre, le budget de 150 millions apparaît-il encore réaliste aujourd'hui? Avez-vous de nouvelles informations à ce sujet? Qu'en sera-t-il du saucissonnage des travaux en trois lots? Quelle est votre position quant à ce choix? Quelle augmentation du budget est-elle prévue? Qui la prendra en charge? Considération faite des difficultés budgétaires de la SNCB et les priorités que sont la sécurité, la ponctualité, la régularité des trains, etc., estimez-vous possible de payer encore ce surcoût tout en répondant aux enjeux futurs du rail? Cela signifierait-il éventuellement l'abandon d'autres projets? Selon vous, est-il possible que les travaux soient terminés en 2015? Vous savez combien cette date butoir est importante pour la Ville de Mons, mais aussi pour toute la région puisque cette ville deviendra capitale européenne de la culture et qu'il semble que les deux projets étaient très liés?

20.02 **Catherine Fonck** (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, les grandes lignes ont déjà été évoquées. Je ne développerai donc pas toute ma question afin d'éviter les redondances.

Il faut néanmoins retenir ces modifications successives dans les budgets énoncés: on est bien loin des 37 millions en 2007. De plus, Eurogare tablait sur 155 millions puis, plus récemment, sur 190 millions vu le montant de l'offre la plus basse; en effet, aucune entreprise intéressée à exécuter les travaux ne présentait d'offre inférieure à 190 millions.

Par ailleurs, la possibilité de travailler sur des lots distincts a été évoquée pour faire jouer la concurrence et baisser les prix. Néanmoins, le saucissonnage des travaux risque de ne pas accélérer les timings, et ce au détriment des navetteurs.

Monsieur le ministre, mes questions sont centrées sur le volet budgétaire.

Quel sera le budget alloué à cette gare?

Des balises ont-elles été précisées d'un point de vue budgétaire?

Si non, n'est-il pas temps d'en placer et de s'y tenir?

Pouvez-vous nous en dire plus quant aux discussions relatives à une augmentation de ce montant? Est-ce en cours ou à l'ordre du jour?

Où en est la nouvelle procédure d'appel d'offres après celle de l'été dernier qui ne présentait aucune offre inférieure à 190 millions d'euros?

Enfin, une question existentielle et principale du dossier: au vu de l'importante augmentation du budget initial, dans le contexte des 4 milliards d'économies, dans le contexte de la crise plus globale que nous vivons, n'estimez-vous pas indécent d'envisager des budgets aussi élevés par rapport à d'autres rénovations ambitieuses de gares qui, elles, ont coûté de trois à quatre fois moins?

20.03 Paul Magnette, ministre: Madame Fonck, madame Boulet, il faut préciser que le coût des travaux de la gare de Mons, annoncé fin 2010, était de 150 millions d'euros, exprimé en euros 2010. Il y a souvent un glissement lié au fait qu'on prend des euros de référence d'années différentes, qui tiennent compte de l'inflation, de l'augmentation des coûts des travaux, etc.

Hormis l'actualisation du montant en euros courants, le coût n'a donc pas évolué et correspond bien au budget inscrit dans le projet de plan d'investissement pluriannuel du Groupe SNCB.

En ce qui concerne les chiffres antérieurs à 2010 que vous mentionnez, la SNCB Holding m'indique qu'ils ne correspondent en rien au programme de gare multimodale translatrice telle que répondant à l'étude d'incidence d'environnement et au permis de construire.

Ce montant de 150 millions comprend 4 volets: la gare ferroviaire, c'est-à-dire la gare passerelle et l'infrastructure ferroviaire, la gare routière (les quais de bus, de taxis, de dépôt-minute qui sont intégrés dans la gare), deux parkings souterrains et leurs accès et les abords.

Pour la compréhension du dossier, la SNCB Holding m'affirme que le chantier de la gare de Mons comprend plusieurs marchés de travaux dont celui relatif, je cite, "au gros-œuvre de la gare-passerelle et à la modernisation des infrastructures ferroviaires". Ce marché a fait l'objet d'une procédure d'attribution durant le premier semestre 2012 qui, en raison de prix jugés trop élevés, a été déclarée sans suite. Le conseil d'administration de la SNCB Holding du 20 juillet 2012 a décidé de relancer une nouvelle procédure pour ledit marché, procédure qui a été organisée cette fois en lots. Les résultats de cette nouvelle procédure sont actuellement à l'examen.

Quant au timing, l'objectif poursuivi est toujours bien de mettre la gare-passerelle en service à la mi-2015.

20.04 Juliette Boulet (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, par rapport aux chiffres que j'ai évoqués, Eurogare ne sait peut-être plus lire les appels d'offres qu'elle a lancés en 2006 à l'attention des architectes. Mais en tout cas, ce sont bien les chiffres que j'ai mentionnés, document à l'appui, lorsqu'ils ont annoncé le concours et l'ont proposé à différents architectes.

Certains architectes de la région se sont même étonnés de voir l'augmentation des budgets par la suite, car certains avaient été recalés pour avoir proposé des montants trop élevés.

Cela dit, je veux bien tenir compte de la différence entre l'euro 2006 et l'euro 2012. Cela étant, en 2006, l'on pouvait déjà prévoir, étant donné l'augmentation du prix des matières premières, que ce budget allait augmenter de façon très conséquente. En tout cas, j'espère que tout sera entrepris pour que les délais soient respectés, sous peine de nous trouver, en 2015, face à un chantier, qui ne sera absolument pas accessible. Ceci jouera en défaveur de Mons, capitale européenne de la culture.

Pour le reste, je suivrai avec attention l'évolution de ce dossier, mais je vous avoue éprouver de nombreux doutes, d'une part, sur le respect des budgets et, d'autre part, des délais.

20.05 Catherine Fonck (cdH): Monsieur le ministre, cette somme de 37 millions n'était pas un mirage. Preuves à l'appui, c'est effectivement le montant qui avait été annoncé lors de l'appel à projets.

Depuis le début, le choix qui a été fait pour la gare de Mons est singulièrement interpellant. La rénover était indispensable. En faire une gare utile et pratique pour le quotidien des navetteurs est une chose mais je ne peux suivre le choix d'en faire une gare de prestige avec un palais des glaces!

Le budget est excessivement élevé en comparaison avec celui d'autres gares. L'évolution du dossier, avec l'annonce d'un chiffre qui pourrait atteindre 190 millions voire plus, devient indécente. Je pense qu'on peut en appeler à un sursaut de responsabilité de votre part et de l'ensemble des décideurs dans ce dossier. Des balises claires doivent être déterminées et il ne peut être question de dérapage sur le plan budgétaire.

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

21 Questions jointes de

- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la nouvelle suppression de la liaison à grande vitesse sur la dorsale wallonne" (n° 13903)

- Mme Catherine Fonck au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suspension de la liaison Thalys Mons-Paris" (n° 13944)

- M. Denis Ducarme au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la dorsale wallonne du Thalys" (n° 13984)

21 Samengevoegde vragen van

- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het opnieuw afschaffen van de hogesnelheidsverbinding op de Waalse as" (nr. 13903)

- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de tijdelijke schrapping van de Thalysverbinding Bergen-Parijs" (nr. 13944)

- de heer Denis Ducarme aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Thalystreinen op de Waalse as" (nr. 13984)

21.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, depuis hier, le Thalys à destination de Paris ne circule plus sur la dorsale wallonne ni sur la dorsale flamande. La société Thalys International a annoncé que les rames devaient faire l'objet de maintenance une fois de plus et que la situation ne serait pas rétablie avant la fin mars 2013. Durant cette période, les usagers au départ de Namur, Charleroi et Mons devront prendre leur train à Bruxelles.

Ce n'est pas la première fois que la dorsale wallonne se voit ainsi privée de sa liaison à grande vitesse vers Paris. Je vous avais interpellé à ce propos en mai dernier en soulignant l'augmentation du prix et du temps de parcours pour les usagers. Je m'interrogeais également sur le maintien à long terme de l'offre en Thalys sur la dorsale wallonne. Les faits semblent aujourd'hui donner raison à ceux qui se montrent les plus pessimistes quant au maintien à long terme de cette desserte, en dépit des dénégations de la société en question. Vous annonciez alors que vous alliez prendre contact avec votre homologue français et que vous continueriez à plaider auprès de la SNCB, actionnaire minoritaire de Thalys International, pour qu'elle défende cette offre sur la dorsale wallonne.

Monsieur le ministre, comment justifier une nouvelle suspension de l'offre en Thalys? Le travail de maintenance effectué de mi-juillet à fin août n'était-il pas suffisant? Pourquoi ces quatre ou cinq mois supplémentaires semblent-ils si importants? Le problème n'est-il pas plutôt posé par le nombre insuffisant de rames? Certains projets pourraient d'ailleurs l'aggraver. Je me demande si le dossier Fyra, qui a été évoqué longuement par mes collègues et par vous-même dans cette commission aujourd'hui, n'augmente pas la pression sur la SNCB en termes de rames disponibles.

N'était-il pas envisageable de conserver quelques trains sur la dorsale ou d'en affecter d'autres en guise de remplacement, afin d'éviter une suspension totale de l'offre? Je pense, à tout le moins, au train du lundi matin en direction de Paris et au train retour du vendredi soir, qui sont les plus fréquentés.

À court terme, quelle solution allez-vous apporter en ce qui concerne les coûts supplémentaires qu'implique le fait de devoir se rendre à Bruxelles pour prendre son Thalys? Des compensations sont-elles prévues?

Avez-vous plaidé auprès de la SNCB pour le maintien de l'offre en Thalys sur la dorsale wallonne? Avez-vous pris contact avec votre homologue français? Comment pouvez-vous garantir le maintien de l'offre à moyen et long termes?

Enfin, le contrat de gestion de la SNCB précise que, complémentirement à la dotation annuelle d'exploitation, la SNCB reçoit les dotations visant à compenser les coûts associés aux dessertes intérieures

par des trains à grande vitesse. Pour l'année 2012, ce montant serait de 6,1 millions d'euros. Qu'en est-il de la révision à la baisse de cette dotation, la mission n'étant plus assurée correctement?

21.02 Catherine Fonck (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, voilà donc cinq mois de suspension pour la liaison Thalys à destination de Paris!

La raison avancée par la société pour justifier cette suspension est le respect des délais du programme de maintenance à grande échelle de ses rames. Si mes informations sont correctes, ce programme de maintenance aurait déjà été effectué en Roumanie tout récemment; il serait pourtant à refaire.

En attendant, les navetteurs empruntant cette ligne sont piégés, avec des conséquences non négligeables en termes d'allongement du trajet et de coûts supplémentaires.

Mes premières questions, monsieur le ministre, portent sur la raison de cette décision. Comment en est-on arrivé là? Quelles positions ont-elles été tenues par la SNCB, qui siège au conseil d'administration de la société Thalys? A-t-elle marqué son accord sur cette décision? La SNCB a-t-elle demandé et obtenu des éclaircissements sur ces histoires de rames qui auraient été révisées mais qui devraient être réexaminées? Avez-vous pris contact avec votre homologue français?

J'en arrive à mon deuxième train de questions – c'est le cas de le dire. Je suis une pragmatique. N'y avait-il pas un plan B? Pourquoi n'est-il pas possible d'affecter l'un des Thalys faisant la liaison Bruxelles-Paris à la dorsale wallonne, même à fréquence réduite? Ceux qui circulent entre Bruxelles et Paris ont en effet une cadence d'un Thalys toutes les demi-heures entre 6 h 00 et 21 h 00. Sont-ils si fréquentés qu'on ne puisse en céder un le temps de la maintenance? Un accord avec la SNCF n'était-il pas envisageable pour la location de rames TGV?

Troisièmement, quelles sont les mesures prévues pour compenser le préjudice des navetteurs? J'ai vu qu'il existait une possibilité pour ceux qui avaient acheté leur ticket avant le 26 octobre. C'est certes intéressant pour les Namurois mais d'autres compensations ne sont-elles pas possibles, par exemple pour les Hennuyers, de pouvoir aller sur Valenciennes et sur Lille où des rames TGV sont disponibles? Ce n'est pas le Thalys mais rappelons tout de même que la SNCF est présente au sein de Thalys International.

Enfin, certaines rumeurs évoquent la possibilité que cette suspension n'en soit pas une mais qu'elle devienne une suppression pure et simple pour des questions de rentabilité. Qu'en est-il?

21.03 Denis Ducarme (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, mes deux collègues ont parfaitement exposé le dossier et posé les questions centrales. Je me contenterai de rappeler que nous n'en sommes pas à notre première inquiétude par rapport au Thalys. Nous avons déjà rencontré des problèmes sous votre prédécesseur avec les changements d'horaires et une offre de moins en moins attractive. Les Thalys étaient donc déjà alors de moins en moins empruntés.

Aujourd'hui, vous nous confirmerez sans doute que, sur seize mois, nous aurions pratiquement huit mois durant lesquels le Thalys dorsale wallonne ne sera pas opérationnel. C'est énorme et voilà qui nous inquiète: il s'agit pour cette ligne rapide sur le territoire wallon de devenir pérenne demain. Au-delà de la suppression, au-delà des entretiens, c'est ce point qui nous occupe principalement, comme vous l'aurez constaté à nous entendre aujourd'hui.

Pourrez-vous nous apporter des éléments aptes à nous rassurer quant à cette pérennisation de la ligne? C'est ce que nous attendons de vous.

Par ailleurs, pour traiter la question de manière directe, pourriez-vous nous informer des compensations en termes financiers et en termes de transport qui seront proposées aux navetteurs victimes de ces désagréments à répétition?

Conformément au contrat de gestion, une dotation doit-elle être versée auprès de Thalys en cas de non-opérationnalité de la dorsale wallonne? Que fera-t-on de cette dotation? Sera-t-elle attribuée à des navettes supplémentaires permettant aux navetteurs de rejoindre Bruxelles pour s'inscrire sur le Thalys Bruxelles-Paris?

Chez Thalys, on dit qu'il s'agit d'un problème de rotation et d'entretien de rames. Suivez-vous ce problème

de rames, bien connu, dénoncé par Thalys? Êtes-vous informé du fait que des lignes supplémentaires sont proposées par Thalys vers l'Allemagne et vers d'autres destinations?

J'ai reçu une information selon laquelle l'offre en Allemagne allait être revue à la hausse alors qu'on stoppait les rames pendant cinq mois sur les dorsales wallonne et flamande. Cela m'interpelle.

Monsieur le ministre, avez-vous des précisions sur cet aspect? Avez-vous pu manifester votre mécontentement auprès de la SNCB et auprès de votre homologue français quant à la suppression de la ligne dorsale Thalys en Wallonie et en Flandre?

21.04 Paul Magnette, ministre: Madame la présidente, chers collègues, comme vous, je déplore vivement ce nouvel allègement du plan de transport de Thalys. Je comprends le mécontentement des clients, des familles qui avaient réservé leur voyage et qui le voient maintenant remis en question, surtout en cette fin d'année. Je le comprends d'autant mieux que j'ai été un utilisateur très régulier de cette dorsale pendant une dizaine d'années, lorsque j'enseignais dans la magnifique capitale du pays voisin.

Cela étant dit, il ne faut pas perdre de vue que Thalys International est une société privée dont la SNCB est un actionnaire minoritaire et que la SNCB est une entreprise publique autonome. Vous comprendrez donc que le lien entre le gouvernement et Thalys est extrêmement ténu.

La SNCB m'a informé du fait que le conseil d'administration de Thalys International, en concertation avec les directions de NS Hispeed, avait décidé d'une nouvelle vague de suppressions de trains Thalys sur les dorsales wallonne et flamande pour une longue période, de manière à pouvoir faire face aux problèmes de disponibilité et de fiabilité du matériel Thalys. L'effort de réduction de l'offre est partagé entre les différents axes sur lesquels Thalys est actif, à savoir:

- du 12 novembre 2012 au 30 mars 2013, suppression des Thalys sur les axes dorsale wallonne et dorsale flamande, réduction de 10 % vers les Pays-Bas et réduction de 9 % entre Paris et Bruxelles,
- entre le 31 mars 2013 et le 13 juillet 2013, reprise de la circulation des Thalys sur les deux dorsales mais maintien de la réduction de 10 % vers les Pays-Bas et de 5 % entre Paris et Bruxelles.

Le service Thalys sur les dorsales wallonne et flamande aura été interrompu pour des raisons techniques liées au matériel pendant les périodes suivantes:

- deux semaines, du 7 au 20 février 2012, au sortir de l'hiver 2011-2012, suite aux dégâts occasionnés par les conditions climatiques,
- un mois et demi au cours des vacances d'été, du 14 juillet au 25 août 2012,
- quatre mois et demi, du 12 novembre 2012 au 30 mars 2013.

Pendant une année entière, l'offre entre Paris, Bruxelles et Amsterdam aura été réduite de 10 %, de dix ou onze aller-retours quotidiens à neuf aller-retours quotidiens. Selon Thalys International, ces suppressions sont liées à plusieurs circonstances: des problèmes techniques rencontrés par le matériel, l'indisponibilité pour deux ans d'une rame dont les moteurs ont brûlé, la mise en place d'une chaîne spéciale de fiabilisation et la préparation du gros entretien à mi-vie des rames Thalys dans l'objectif d'améliorer la régularité des trains, le service aux voyageurs, ainsi que leur confort.

La SNCB m'informe avoir négocié fermement pour répartir les suppressions de la manière la plus équitable possible et pas seulement en fonction du nombre de voyageurs impactés ou des revenus perdus. Les clients en possession d'un billet Thalys entre Namur, Charleroi, Mons et Paris pour un voyage à partir du 12 novembre 2012 pourront soit se le faire rembourser sans frais dans leur point de vente habituel, soit utiliser leur titre de transport pour voyager gratuitement entre Namur, Charleroi, Mons et Bruxelles avec les trains du trafic domestique de la SNCB et ainsi pouvoir prendre un train Thalys en correspondance entre Bruxelles et Paris.

Des mesures commerciales spécifiques seront mises en place pour indemniser les voyageurs du retard encouru au-delà des prescriptions réglementaires en vigueur et des mesures identiques seront appliquées pour les voyageurs Thalys entre Ostende et Paris.

Thalys assure aujourd'hui cinq liaisons quotidiennes entre Paris, Bruxelles, Liège, Aachen et Köln. Une de ces liaisons est prolongée, chaque jour, vers Essen, via Düsseldorf et Duisburg. À partir du 9 décembre 2012, deux de ces trains, dont le terminus est aujourd'hui Cologne, seront prolongés vers Essen, sans besoin de matériel supplémentaire.

En ce qui concerne la dotation complémentaire versée pour la desserte intérieure par des trains internationaux, elle est proportionnelle au nombre de jours où la desserte est assurée. Le contrat de gestion qui lie l'État à la SNCB prévoit des mécanismes pour neutraliser la dotation les jours où la prestation ne serait pas assurée. Je veillerai, bien entendu, à ce que le contrat de gestion soit strictement appliqué suite à la suppression de la desserte par Thalys pendant cette période. De plus, si je dois prendre acte d'une telle décision dans le chef de Thalys International, étant donné la nature privée de la société, je peux néanmoins vous affirmer que j'ai écrit à sa direction pour lui demander que le service soit rapidement rétabli et que les demandes de clients lésés par cette décision soient traitées avec une extrême diligence.

21.05 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Vous ne citez pas de contacts éventuels avec votre homologue français et vos autres homologues, parties prenantes à Thalys International. Je suppose dès lors que ces contacts n'ont pas eu lieu.

Vous parlez d'un lien ténu entre le gouvernement et Thalys International. Ce lien ténu pèse néanmoins 6,2 millions d'euros. Ce sont les moyens dégagés pour assurer une desserte de la dorsale wallonne et de la dorsale flamande. Cela signifie quand même qu'il existe un intérêt, une volonté de relier certaines villes à la capitale française via les trains à grande vitesse! Aussi, je pense qu'il faut continuer à faire pression en la matière.

Par ailleurs, vous n'apportez aucune garantie et puisque vous considérez que le lien entre vous et Thalys International est particulièrement ténu, vous n'apportez aucune garantie quant à la survie de la desserte. Face aux autres demandes, aux autres projets, je ne peux que confirmer mes craintes de voir ces dessertes abandonnées à court terme.

21.06 Catherine Fonck (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, merci de nous avoir répondu. Ce dossier est assez affligeant et ubuesque. Au XXI^e siècle, se retrouver contraint de suspendre une liaison TGV pendant cinq mois entre deux pays comme la France et la Belgique est quelque chose de dingue.

J'entends bien que dans cet intervalle, on a réduit de 5 à 10 % la fréquence sur d'autres lignes TGV. Excusez-moi, mais entre une suppression à 100 % pendant cinq mois et 5 à 10 % de réduction de cadence, il y a une différence notable. Je trouve cela interpellant.

Je n'ai toujours pas reçu de réponse claire – et je ne sais pas si la SNCB elle-même est en possession de la réponse – sur la raison précise de cette suppression. J'ai entendu une histoire de révision antérieure au niveau de la Roumanie, mais je ne suis pas sûre que nous pourrions obtenir beaucoup plus.

Monsieur le ministre, en ce qui concerne le préjudice, il ne faudrait pas oublier que nous nous trouvons à la frontière, avec Valenciennes et Lille toutes proches. Pourrait-on envisager que les usagers qui ont déjà acheté leur billet aient la possibilité de prendre le TGV à Valenciennes ou Lille pour rejoindre Paris? Pourriez-vous transmettre cette demande à la SNCB, qui répercuterait la demande au niveau du Groupe Thalys?

J'ai bien retenu de votre réponse qu'il n'y avait pas eu de possibilité ou de volonté de développer un plan B, avec une utilisation des rames. C'est bien dommage.

Enfin, j'avoue qu'il me reste une crainte très importante et votre silence m'a semblé assourdissant en la matière. Vous n'avez pas pris position, alors que les trois intervenants ont clairement posé la question de savoir si cette suspension n'était pas l'arbre qui cachait la forêt, qui serait une suppression définitive.

Monsieur le ministre, même si vous avez peu à dire, le peu peut représenter beaucoup. J'attends donc de vous, personnellement comme ministre, et de la SNCB, que vous vous engagiez à vous opposer de façon claire et forte à une suspension qui pourrait devenir définitive. J'espère que vous défendrez une position claire et forte en la matière.

21.07 Paul Magnette, ministre: Madame Fonck, vous ne m'avez peut-être pas bien écouté, mais je vous ai répondu très exactement et très précisément qu'en dépit de la nature privée de la société, j'ai écrit en demandant que ce service soit rétabli dans les meilleurs délais. C'est un positionnement clair et ferme.

21.08 Catherine Fonck (cdH): J'avais bien entendu cette phrase-là. Mais elle n'indiquait pas clairement si

la reprise devait avoir lieu aussi vite que possible, dès l'achèvement de la maintenance des rames, ou si elle devait être organisée sur le long terme.

21.09 Paul Magnette, ministre: Cela ne se fait pas dans un délai de quinze jours...

21.10 Catherine Fonck (cdH): Donc, il faut rétablir le plus rapidement possible dans les cinq mois à venir? Tant mieux. J'espère que la position de la SNCB sera aussi ferme que la vôtre et que vous aurez des contacts privilégiés avec vos homologues français.

21.11 Denis Ducarme (MR): Madame la présidente, je vous remercie.

Il me semble qu'on n'a pas prévu de solution dans l'immédiat pour aider les navetteurs, qui vont souffrir de cette absence de connexion à Paris pendant cinq mois, à rejoindre Paris dans les délais les plus brefs. Comme nous tous, vous avez pris ce train, grâce auquel nous arrivons très vite à destination. Mais le temps est plus que doublé s'il faut passer par Bruxelles.

Dès lors, la SNCB ne pourrait-elle pas réfléchir à des propositions qui pourraient simplifier la vie de ces gens qui se lèvent le matin pour aller travailler à Paris et qui reviennent le soir? Monsieur le ministre, je vous demande donc d'envisager une solution, si ce n'est déjà fait.

J'en viens à Thalys et aux problèmes découlant de la diminution du nombre de rames en Belgique et aux Pays-Bas. Penchons-nous sur la publicité pour Thalys: "Thalys renforce sa liaison vers l'Allemagne au départ de Paris. Dorénavant, il y aura davantage de trains vers Düsseldorf, Duisburg et Essen". Et de nouvelles lignes seront proposées à destination de Bourg-Saint-Maurice d'ici la fin de l'année. Mais de qui se moque-t-on? Si des problèmes de rotation des rames se posent, pourquoi supprimer des services en Wallonie et en Flandre pour en proposer davantage ailleurs? Je ne comprends pas.

Et je pense que cela doit susciter une réaction de notre part. Nous devons les interroger sur ces questions. Il aurait d'ailleurs peut-être été utile que vous leur posiez des questions à ce sujet dans le courrier que vous leur avez adressé.

Par ailleurs, vous êtes un ministre qui prend les choses en mains. Vous avez répondu. Vous avez écrit. Vous avez fait savoir votre mécontentement. Vous avez demandé que cela soit rétabli dans les meilleurs délais. Mais comme Mme Fonck, je ne vous ai pas vu exprimer votre volonté de vous lever pour faire savoir que nous devons avoir une ligne rapide entre la Wallonie et Paris qui soit pérenne, qui s'inscrive dans la durée. Nous ne sommes donc pas rassurés et j'ai le sentiment que, fondamentalement, vous ne l'êtes pas non plus. Nous serons donc quelques-uns à prendre, en tant que parlementaires, des initiatives pour continuer à avancer sur ce dossier.

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

22 Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de pendelcrèches" (nr. 13927)

22 Question de M. Michel Doomst au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les crèches pour navetteurs" (n° 13927)

22.01 Michel Doomst (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, het idee van de pendelcrèches is interessant omdat dit ook voor andere vervoersmodi de aantrekkelijkheid van een aantal verkeerspunten in de toekomst kan verhogen.

In 2008 vroeg ik de toenmalige minister hoe de combinatie van arbeid en gezin hierdoor zou kunnen worden verbeterd. Toen werden de steden Charleroi en Gent genoemd. Later zijn daar nog Dendermonde en Luik bijgekomen. Uiteindelijk werd meer dan vier jaar later in Luik de eerste crèche voor kinderen van pendelaars voorgesteld. Les Petits Voyageurs telt 25 plaatsen en is al volgeboekt. De Holding investeerde 350.000 euro in dit project.

Kunt u meer toelichting geven hierover? Wat is de stand van zaken van soortgelijke initiatieven in andere

treinstations in België?

22.02 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, in 2010 heeft de NMBS-Holding op basis van verschillende criteria zoals het plaatsbezoek, het belang van de verschillende sites en de omvang van de uit te voeren aanpassingswerken, twee plaatsen geselecteerd voor de invoering van crèches in een pilootfase, namelijk de stations van Luik en Oudenaarde. In Luik-Guillemins heeft de NMBS-Holding het beheer van de crèche toevertrouwd aan de stad Luik. De crèche werd ingehuldigd in september 2012 en het project zal eind 2013 worden geëvalueerd.

Momenteel ligt er een partnerovereenkomst voor ter ondertekening door de drie betrokken partijen, zijnde de stad Luik, l' Office de la Naissance et de l'Enfance en de NMBS-Holding. In die overeenkomst verbindt l' Office de la Naissance et de l'Enfance zich ertoe de stad Luik te subsidiëren voor de uitbating van de crèche, opdat de officiële tarieven zouden kunnen worden toegepast die evenredig zijn met het inkomen van de ouders.

Concreet wordt in Vlaanderen met de stad Oudenaarde bekeken of het opportuun is om kinderopvang aan het station van Oudenaarde verder uit te bouwen. Via een aanbestedingsproces is al een uitbater geselecteerd, met name Partena. Echter, het ontbreken van structurele ondersteuning maakt het moeilijk om tot een sluitende oplossing voor de kosten te komen.

In Wallonië loopt ook in het station Charleroi-Zuid een project van pendelcrèche. De onderhandelingen met de stad en met l' Office de la Naissance et de l'Enfance verlopen goed. De NMBS-Holding bestudeert momenteel nieuwe vestigingsplaatsen. Deze hangen af van de renovatie- of bouwprojecten, de dekkingsgraden door de steden en gemeenten, de verhouding tussen de onthaalplaats en de bevolking jonger dan drie jaar en de gebouwen of vrije ruimte in de stations.

22.03 **Michel Doomst** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik denk dat het bij gezinnen in elk geval een element is dat doorweegt in de keuze van hun dagelijks mobiliteitspatroon.

Is het mogelijk een beeld te krijgen van de mogelijke keuzeplaatsen, van waar de eventuele mogelijkheden voor een dergelijk project nog worden opgehouden?

22.04 Minister **Paul Magnette**: Ik zal navragen of dat mogelijk is.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

23 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Sabien Lahaye-Battheu** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de evaluatie van het protocolakkoord van 2008 inzake werkonderbrekingen bij de NMBS-Groep" (nr. 13948)

- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de evaluatie van het protocolakkoord van 2008 inzake werkonderbrekingen bij de NMBS-Groep" (nr. 13988)

23 **Questions jointes de**

- **Mme Sabien Lahaye-Battheu** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'évaluation du protocole d'accord de 2008 relatif aux arrêts de travail au sein du Groupe SNCB" (n° 13948)

- **M. Tanguy Veys** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'évaluation du protocole d'accord de 2008 relatif aux arrêts de travail au sein du Groupe SNCB" (n° 13988)

23.01 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de minister, de situatie is gekend. De werkonderbrekingen of de stakingen bij de NMBS-Groep, die wij spijtig genoeg morgen een zoveelste keer zullen meemaken, worden nog altijd geregeld door het akkoord van 2008, dat tussen de directie van de NMBS-Groep en de vakorganisaties is gesloten.

In het regeerakkoord hebt u of heeft de regering uitdrukkelijk bepaald dat het akkoord moet worden geëvalueerd. Indien een negatieve evaluatie volgt, zal de regering strengere maatregelen overwegen om de continuïteit van de openbare dienst te verzekeren.

Ik had u vandaag graag een stand van zaken gevraagd inzake de positie van de vakbonden, die zij moesten innemen ten opzichte van het voorstel dat zij hebben ontvangen. Ook kreeg ik graag een stand van zaken op het vlak van de timing die u ter zake naar voren kan schuiven.

23.02 Tanguy Veys (VB): Het toeval wil dat het antwoord op de schriftelijke vraag over het gemiddeld aantal stakingsdagen bij de NMBS van collega Lahaye-Battheu vandaag in de media is verschenen. Daaruit blijkt dat het in 2011 om 27 dagen ging, wat toch wel behoorlijk veel is.

Als de NMBS staakt dan zijn de gevolgen daarvan altijd zeer ingrijpend. Soms kan men zich daarop voorbereiden, maar de hinder blijft altijd. We worden nog te vaak geconfronteerd met de zogenaamde wilde stakingen waarmee het NMBS-personeel een bepaald ongenoegen over onvoorziene factoren kan ventileren. Ik wil er toch op wijzen dat er bestaande protocollen zijn, zowel bij de vakorganisaties als bij de NMBS, die moeten worden gerespecteerd. Als dat niet zo is dan moet er worden opgetreden.

Het regeerakkoord viert op 1 december 2012 zijn eerste verjaardag. Collega Lahaye-Battheu heeft al aangegeven dat de evaluatie van de bestaande protocollen erin wordt vermeld. U heeft in deze commissie al meermaals een stand van zaken gegeven. Gelet op het meermaals niet respecteren van de protocollen en gelet op het aantal keren dat u te kennen hebt gegeven dat er maatregelen werden genomen, is het toch duidelijk dat de vakbonden u uitdagen. Zij dreigen meermaals met het stakingswapen en confronteren de gebruiker meermaals met de zogenaamde wilde stakingen.

Wij wachten nu al bijna een jaar op de concrete realisatie van de bestaande protocollen. Het sturingscomité heeft al enkele vergaderingen gehouden. Als ik mij niet vergis, ligt de bal nu in het kamp van de vakorganisaties. Ik vind het echter te gemakkelijk om te wachten op een reactie van hen en te stellen dat men niet verder kan zolang de vakorganisaties niet met een reactie voor de pinnen komen. Het is duidelijk dat de bestaande protocollen onvoldoende garanties bieden om daartegen op te treden. Ook aan vakbondszijde geeft men vaak te kennen dat men zelfs die protocollen niet respecteert.

Mijnheer de minister, graag had ik dan ook van u vernomen wat de stand van zaken is in dat overleg.

Hoe lang zult u nog dulden dat men aanmoddert zonder dat er concrete resultaten uit de bus komen? Waarom werden er tot op heden nog geen resultaten geboekt?

Wat is de verdere planning?

23.03 Minister Paul Magnette: Enkele maanden geleden diende de NMBS-Groep een tekst in die bedoeld was om bij een werkonderbreking de sociale dialoog te versterken. Dat voorstel van wijziging van het protocol van sociaal akkoord omvat verschillende punten en vermeldt ook de zogenaamde alarmbelprocedure, om zo goed mogelijk op de mogelijke stakingsacties te anticiperen en zo snel mogelijk tot een oplossing te komen.

Het voorstel bevat ook een gedeelte met betrekking tot de toepassing van sancties in geval van niet-naleving van het protocol. Er is op dit moment geen akkoord over het voorstel. Er is een gebrek aan vertrouwen rond de tafel; ik kan het niet anders formuleren. Zodra het dossier "hervorming van de structuur van de NMBS-Groep", dat ik binnenkort aan het kernkabinet zal voorstellen, goedgekeurd is, zullen wij het dossier met betrekking tot de werkonderbrekingen opnieuw lanceren. Die moeten uitzonderlijk blijven. De constructieve en evenwichtige dialoog, met respect voor de treingebuiters, moet worden aangemoedigd.

23.04 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik hoop dat het dossier over de herstructurering binnenkort kan worden afgerond, want de link tussen het ene en het andere is er niet echt. De evaluatie van het protocolakkoord staat in het regeerakkoord en moet volgens mij even dringend en prioritair worden uitgevoerd. Voor vele reizigers veroorzaken de vele en wilde stakingen bij de NMBS immers veel ellende, zoals morgen nogmaals zal blijken. Wij zullen op dezelfde nagel blijven kloppen tot er een akkoord is.

23.05 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Ik meen dat u een beetje te gemakkelijk antwoordt dat het thema in het kader van de herstructurering van de NMBS mee aan bod komt. U hebt ter zake nog geen beslissing genomen en in geval van een negatieve evaluatie zal de regering strengere maatregelen overwegen. Ik meen dat er reeds voldoende argumenten zijn om die strengere maatregelen te nemen. U hoeft niet te wachten tot het dossier van de nieuwe structuur van de NMBS rond is om dat aspect aan te pakken. Het regeerakkoord is ter zake duidelijk. Elke nieuwe staking of zeker het niet respecteren van de protocollen inzake werkonderbrekingen bij de NMBS-Groep zou voor u een argument moeten vormen om daar onverwijld – om die term nog eens te gebruiken – tegen op te treden.

Zolang dat niet gebeurt, zal men de werkonderbreking als wapen blijven gebruiken. U moet het regeerakkoord ernstig nemen en ter zake onverwijld de nodige maatregelen nemen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Ik sluit onverwijld de vergadering.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.23 uur.

La réunion publique de commission est levée à 18.23 heures.