

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

du

MARDI 27 NOVEMBRE 2012

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 27 NOVEMBER 2012

Namiddag

Le développement des questions et interpellations commence à 14.52 heures. La réunion est présidée par M. Christophe Bastin.

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 14.52 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Christophe Bastin.

01 **Vraag van de heer Bert Schoofs aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de problemen bij het afhalen van aangetekende zendingen door ondernemers" (nr. 13711)**

01 **Question de M. Bert Schoofs au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les problèmes rencontrés par les indépendants lors de la réception d'envois recommandés" (n° 13711)**

01.01 Bert Schoofs (VB): Mijnheer de minister, aan het begin van de zomer heeft VOKA-KVK Limburg in een persbericht erop gewezen dat ondernemers, zelfs indien zij bedrijfsleider van een eenmanszaak zijn, hun aangetekende zendingen niet persoonlijk in ontvangst kunnen nemen op het moment van de postbedeling tijdens hun aanwezigheid in het bedrijf, zelfs niet indien zij hun identiteit kunnen staven aan de hand van de statuten en door middel van hun identiteitskaart.

Er kan weliswaar een kosteloze volmacht via de Kruispuntbank voor Ondernemingen worden bekomen, die voor 3 maanden geldig is. Paradoxaal genoeg is de volmacht die wordt verstrekt aan een personeelslid om in naam van de bedrijfsleider aangetekende zendingen in ontvangst te nemen geldig gedurende 3 jaar. Dat is een heel verschil met de gewone volmacht waarvoor zij moeten betalen.

Mijnheer de minister, dat is een anomalie. Bent u op de hoogte van deze toestand? Vindt u niet dat een dergelijke regeling van administratieve complexiteit en overlast getuigt? Welke oplossing stelt u in het vooruitzicht om een definitieve regeling te treffen en tegen wanneer?

01.02 Minister Paul Magnette: Mijnheer Schoofs, ik verwijs in de eerste plaats naar de antwoorden op de mondelinge vragen nr. 5989 van David Geerts van 7 september 2011 en nr. 13134 van Miranda Van Eetvelde van 12 juli 2012, alsook naar de uitgebreide informatie over dit onderwerp op de website van bpost.

Bij de overhandiging van een ingeschreven zending, gericht aan een onderneming of vereniging, is bpost verplicht te controleren of de persoon die de zending wil ontvangen, gemachtigd is om op te treden namens het bedrijf of de organisatie in kwestie. Dit kan alleen worden nagegaan aan de hand van officiële documenten van het bedrijf of de organisatie.

Het voorleggen van een identiteitskaart is niet voldoende omdat die geen informatie bevat over de bevoegdheid van een persoon om op te treden namens een bedrijf of een organisatie.

Om te vermijden dat de klant telkens deze officiële documenten moet voorleggen, heeft bpost een systeem van volmachtkaarten uitgewerkt. Op voorlegging van officiële documenten aan een loket van bpost kan een kaart worden bekomen die attesteert dat de nodige controle is gebeurd en dat de houder van de kaart

gemachtigd is om namens een vereniging of onderneming ingeschreven zendingen te ontvangen. Deze kaart kan dan aan de postbode op ronde, in een postkantoor of een postpunt worden voorgelegd.

De regulering met betrekking tot de volmachtkaarten werd door bpost reeds herhaalde keren bijgestuurd, waarbij gestreefd werd naar een optimaal evenwicht tussen de noodzakelijke controle en een eenvoudige, klantvriendelijke regeling.

Zo werd enige tijd geleden een alternatief uitgewerkt met de Kruispuntbank van Ondernemingen, waarbij personen via de beveiligde website van de KBO gratis kunnen worden gemachtigd om aangetekende zendingen voor het bedrijf of organisatie in ontvangst te nemen.

Recent heeft bpost de volmachtprocedure verder aangepast om de ontvangst van aangetekende zendingen op naam van een organisatie maximaal te versoepelen. Een wettelijke vertegenwoordiger kan nu ook in de postpunten een aangetekende brief voor zijn organisatie krijgen door de statuten voor te leggen. Dat was al het geval in de postkantoren.

De geldigheidsperiode van de volmacht via de Kruispuntbank van Ondernemingen bedraagt voortaan drie jaar. De volmachtkaart is vanaf nu niet meer op naam en kan dus door meerdere personen worden gebruikt.

Met deze aanpassingen streeft bpost een optimaal evenwicht na tussen de noodzakelijke controle en een eenvoudige en klantvriendelijke benadering.

01.03 Bert Schoofs (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Wij worden op onze wenken bediend. Ik moet meer vragen stellen in deze commissie, want vandaag publiceert bpost op haar website dat dit probleem is opgelost.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 Samengevoegde vragen van

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de besparingen bij de NMBS-Groep" (nr. 14022)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de besparingen bij de NMBS-Groep" (nr. 14283)

- de heer Willem-Frederik Schiltz aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het energiecontract van de NMBS" (nr. 14204)

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de te dure elektriciteitsrekening van de NMBS" (nr. 14223)

02 Questions jointes de

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les économies prévues dans le Groupe SNCB" (n° 14022)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les économies prévues dans le Groupe SNCB" (n° 14283)

- M. Willem-Frederik Schiltz au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le contrat de fourniture d'énergie de la SNCB" (n° 14204)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la facture d'électricité trop élevée de la SNCB" (n° 14223)

02.01 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, twee weken geleden zou de Ministerraad het eens

geworden zijn over een totaal van 591 miljoen. Intussen blijkt het iets meer te zijn. In elk geval, de NMBS zou nu goed zijn voor een besparing van 131 miljoen. Er zou onder andere gedacht worden aan een heronderhandeling van de energiecontracten, waardoor men de komende drie jaar alleen al 50 miljoen hoopt te winnen.

Mijnheer de minister, dit is voor de NMBS-Groep, die sowieso financieel noodlijdend is, een belangrijke uitdaging. Vandaar mijn volgende vragen.

Hoe worden de besparingen verdeeld over de onderdelen van de groep? Waar zal men precies besparen? Betekent dit dat het investeringsplan 2013-2025, dat op dit moment ter tafel zou liggen, nog verder wordt aangescherpt, of worden er investeringen uitgesteld? Ik kijk uit naar uw antwoord.

02.02 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het federaal kernkabinet heeft op 20 november 2012 een akkoord bereikt over de begroting voor 2013, en over een pak relancemaatregelen. De regering moest immers op zoek naar 3,44 miljard euro om de Europese afspraken na te leven, maar zocht nog zo'n 300 miljoen extra voor relancemaatregelen.

Ongeveer 2 miljard werd gevonden door besparingen in de primaire uitgaven en via diverse inkomsten. Het kernkabinet rekent onder meer op een uitzonderlijk dividend van 50 miljoen euro van de NMBS, en op een onderbenutting van 81 miljoen euro bij de spoorwegen.

In de marge hiervan konden wij op 13 november vernemen dat de regering ook van plan is opnieuw te onderhandelen over het bestaande contract tussen de NMBS en Electrabel, wat een besparing zou moeten opleveren van 50 miljoen euro. Die heronderhandelingen kunnen echter ook een boete opleveren van 30 miljoen euro. Dan blijft er slechts 20 miljoen euro winst over.

Gelet op de maatregelen in het licht van de begroting voor 2013 en gelet op de relancemaatregelen verneem ik graag van u op welke concrete wijze er zal worden bespaard bij de NMBS?

In welke mate zal deze besparing worden gerealiseerd door de wijziging van het bestaande energiecontract met Electrabel?

Welke gevolgen zullen de besparingen bij de NMBS hebben voor de geplande investeringen?

02.03 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik had het genoeg vorige week een vraag te stellen aan minister Vande Lanotte over het contract dat de NMBS heeft gesloten met Electrabel om de spoorwegen van elektriciteit te voorzien. Er blijkt echter een probleem te zijn, in die zin dat minister Vande Lanotte in de pers heeft gelanceerd dat het contract te duur zou zijn.

Persoonlijk heb ik niet meteen informatie over het waarom. Ik heb aan minister Vande Lanotte dan gevraagd op basis van welke informatie hij die uitslatingen heeft gedaan. Hij kon daarop niet antwoorden en zei dat u de voogdijminister bent van de overheidsbedrijven. En dus vraag ik nu aan u of het juist is dat het contract dat Infrabel onderhandeld heeft met Electrabel te duur is.

Het is uiteraard zeer interessant om dat contract te kunnen herzien en een lagere kostprijs voor de elektriciteit te bedingen in het licht van de besparing bij de overheidsbedrijven. Is dat evenwel mogelijk?

Ik had begrepen uit de mededeling van Electrabel zelf en uit andere bronnen dat in het contract dat Infrabel gesloten heeft met Electrabel een aantal ontbindingsvergoedingen en dergelijke meer zijn, wat trouwens niet ongebruikelijk is. Als de regering van plan is om Infrabel aan te sporen dit contract te heronderhandelen, hoe realistisch is dit?

02.04 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, een aantal jaren geleden verschenen er persberichten waarbij de NMBS meedeelde zeer goed te hebben onderhandeld en ongelooflijk goede tarieven te hebben gekregen voor elektriciteit.

Daarna werd hier in de commissie gezegd, bij de bespreking van een aantal resultaten, dat die prijzen stelselmatig verhoogd zijn omdat er slechts één leverancier is die voor de NMBS kan leveren. Dat is het verhaal over de elektriciteit dat hier gedurende jaren voor waar werd beschouwd.

Is het juist dat het contract slecht werd onderhandeld en dat men te veel betaalt?

Was er, bijvoorbeeld door een opsplitsing van de offerte, geen mogelijkheid om de concurrentie te laten spelen? Dan kunnen immers ook andere leveranciers gedeeltelijk leveren.

Hoe kan in de toekomst worden vermeden dat er te veel wordt betaald?

02.05 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer de voorzitter, collega's, het federale kernkabinet heeft deze maand besloten om 50 miljoen euro extra te besparen op het budget voor 2013 van de NMBS-Groep. Dit bedrag komt bovenop de besparing van 90 miljoen die tijdens het conclaaf van december 2011 werd bepaald voor de NMBS-Groep. Bovendien zijn de geraamde uitgaven in 2013 voor het GEN-fonds 81 miljoen euro kleiner dan oorspronkelijk gebudgetteerd. Dit betekent dus een globale besparing van 221 miljoen voor de NMBS-Groep.

De verdeling van de inspanning van 140 miljoen, dus 90 miljoen plus 50 miljoen, tussen de drie bedrijven van de NMBS-Groep wordt nog besproken.

De besparingen die tijdens de eerste jaren van het investeringsplan gebeuren, worden tijdens de latere jaren van het plan gecompenseerd. Het zou dus geen impact hebben op het totaal bedrag van het plan.

Wat betreft het voorstel van de onderhandelde energiecontracten, vraagt de regering aan Infrabel om het contract met Electrabel opnieuw te onderhandelen om de elektriciteitsfactuur met 10 miljoen euro te verlagen. Dit bedrag maakt deel uit van de globale verlaging van 50 miljoen.

Ik heb gevraagd dat de regering op de hoogte zou worden gehouden van het resultaat van deze heronderhandeling tijdens de budgettaire controle van 2013.

Ik herinner er evenwel aan dat dit contract door Infrabel is gesloten via een aanbesteding in het kader van haar bestuursautonomie.

Om het risico van een schommelende energieprijs te vermijden, koopt Infrabel de tractie-energie aan per schijf van drie jaar. Deze strategie ligt in de lijn van het prijzenbeleid van de NMBS. Weinig schommelende energieprijzen maken de ticketverkoop aan vaste prijzen mogelijk, die jaarlijks herzienbaar zijn.

02.06 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik zal de collega's specifiek over het energieprobleem laten repliceren.

Als u 140 miljoen zoekt, ken ik iemand die een goede tip heeft voor u. U moet het bedrag zelfs niet meer verdelen noch erover onderhandelen. In verschillende kranten heeft de heer Haek immers al meermaals laten verstaan dat hijzelf sowieso een besparing van meer dan 100 miljoen euro kan doen. Ik zou hem op zijn woord nemen en gaan naar een effectieve, duidelijk tweesplitsing van het bedrijf, of naar een duidelijke afbakening van de bevoegdheden en verantwoordelijkheden. Ik denk dat u dan heel snel uw 140 miljoen zult hebben en er waarschijnlijk nog iets bovenop zult kunnen doen.

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

Het verwondert mij altijd een beetje dat men toch steeds geld blijft vinden in een of andere lade van de NMBS, ook al hebt u vorige week in de plenaire vergadering verklaard dat de rek op het vlak van gewone uitgaven eruit is en dat u wat creatiever moet zijn om nog geld te vinden bij de NMBS. Blijkbaar slaagt men er nog altijd in, ondanks de hoge schuldenberg, om nog te besparen op de noodlijdende NMBS. Dat blijft mij verbazen.

Een tweede punt van verbazing betreft het contract van Electrabel. De collega's hier hebben er terecht op gewezen dat men ineens het ei van Columbus heeft uitgevonden. Alleen rijst de vraag waarom men dat nu pas vindt? Waarom had men hierop niet vroeger kunnen reageren? Dat dure contract loopt ondertussen al een tijdje. Men had al veel sneller kunnen ingrijpen.

Plots heeft men dat gevonden. Misschien zat dit ook in de hoed van de heer Haek. Het getuigt niet echt van

zorgvuldig bestuur dat men daar nu pas mee op de propfen komt, terwijl men al veel langer weet had van dit dure probleem.

02.08 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Meneer de minister, ik begrijp dus dat Infrabel goed onderhandeld heeft door voor een vaste prijzenformule te kiezen. Dat kan zo zijn. Ik heb daar zeker en vast begrip voor. Maar dan betekent dit ook dat er eigenlijk geen probleem is en dat het contract niet te duur is? Of toch wel?

Het is het een of het ander: als Infrabel goed onderhandeld heeft en er een correct contract is gesloten volgens een openbare aanbesteding, dan begrijp ik niet waar de regering het vandaan haalt om, op het moment dat er besparingen zijn en er een begroting moet worden opgesteld, ineens te zeggen dat het contract 10 miljoen of meer te duur is.

Dit lijkt me een moeilijke situatie. Zeker omdat — en als gewezen minister van Energie kent u het probleem voldoende — de verhouding tussen Electrabel en de regering niet meteen amicaal is of vlot verloopt. Er worden tegenwoordig voldoende discussies gevoerd over tal van andere dossiers, zonder dat men nu een hocus-pocustrukje rond de begroting in de schuif van Electrabel moet proberen te duwen.

Het is vreemd dat minister Vande Lanotte dergelijke uitspraken doet en de bal naar u terugkaatst wanneer een lid van het Parlement hem daarover ondervraagt. Mij lijkt dat dan een probleem van overheidsbedrijven te zijn, maar nu weerlegt u deze stelling.

Ik zal opnieuw een vraag indienen bij minister Vande Lanotte. Ik zal hem vragen waarop hij zich baseerde toen hij via de pers meedeelde dat het contract met Electrabel slecht onderhandeld zou zijn.

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

Ik vind de suggestie van collega Vandeput goed. Ik heb hier reeds meermaals gezegd dat de overheidskost binnen de NMBS veel te hoog is.

Wat het debat over de elektriciteit zelf betreft, het volgende. In het verleden werd er gezegd dat er slechts één leverancier op de markt is voor de hoeveelheid die wij nodig hebben en dat de prijs kunstmatig hoog wordt gehouden door deze monopoliesituatie. Welnu, is het niet mogelijk dergelijke contracten op te splitsten, zodat er meer concurrentie kan worden georganiseerd?

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

03 Question de M. Bruno Van Grootenbrulle au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite, notamment en gare d'Enghien" (n° 13569)

03 Vraag van de heer Bruno Van Grootenbrulle aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toegankelijkheid van de stations voor personen met een beperkte mobiliteit, en meer bepaald van het station Edingen" (nr. 13569)

03.01 Bruno Van Grootenbrulle (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, l'accessibilité aux gares pour les personnes à mobilité réduite (PMR) reste encore d'actualité malgré les 123 millions d'euros alloués en 2009 par la SNCB Holding pour aménager certaines gares.

En gare d'Enghien, des travaux d'accessibilité ont été réalisés mais l'installation d'un ascenseur, qui avait été prévue, n'a toujours pas eu lieu. Actuellement, les personnes à mobilité réduite qui souhaitent y prendre le train doivent en faire la demande 24 heures à l'avance, alors que le service d'assistance de la SNCB à ces personnes connaît de nombreux dysfonctionnements, comme la non-assurance de l'assistance malgré une réservation dans le délai ou un manque fréquent de coordination en cas de correspondance!

Le contrat de gestion 2008-2012 de la SNCB prévoyait 114 gares accessibles à tous. Force est de constater que ce n'est toujours pas le cas alors que les délais impartis à l'engagement initial seront bientôt dépassés.

Monsieur le ministre, qu'en est-il de l'état d'avancement de ce dossier propre à la gare d'Enghien? De qui dépend, entre la SNCB, la SNCB Holding et Infrabel, la responsabilité de ce dossier? Plus globalement, qu'en est-il de la mise en œuvre du contrat de gestion 2008-2012 de la SNCB en ce domaine? Quid de l'accessibilité aux PMR de 114 gares, tel que prévu dans ce contrat de gestion? Quels sont les efforts mis en œuvre par la SNCB en vue d'améliorer l'accessibilité des services aux PMR? Qu'en est-il d'une possibilité de réduction du délai de 24 heures relatif à la demande des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles souhaitent prendre le train, qu'il s'agisse de la gare d'Enghien ou de tout autre gare non correctement équipée? Une nouvelle requête, suite à celle de 2010, a-t-elle été déposée en ce sens par le Centre pour l'égalité des chances?

03.02 Paul Magnette, ministre: Monsieur Van Grootenbrulle, le projet d'amélioration de l'accessibilité en gare d'Enghien a fait l'objet d'un phasage. Seul le quai 1 a été réalisé actuellement. Les gaines d'ascenseur des autres quais seront réalisées à l'occasion des travaux de rehaussement desdits quais. La réalisation dépendra du budget d'investissement. Les travaux sont inscrits dans le plan pluriannuel d'investissement 2013-2025, en cours de négociation. Il est encore trop tôt pour donner un planning de réalisation.

Cela dit, depuis la rénovation du bâtiment de la gare en 2010, celui-ci présente des accès de plain-pied à la salle des pas perdus, un sanitaire et un guichet adapté aux personnes à mobilité réduite et des lignes guides. La SNCB Holding étudie actuellement l'automatisation des portes, afin d'améliorer encore l'autonomie des personnes à mobilité réduite. La SNCB Holding est en charge de l'accessibilité des bâtiments de gare et des parkings ainsi que des cheminements internes.

Le cheminement aux abords des gares est réalisé suivant les cas de figure en collaboration avec les villes et communes ainsi qu'avec les sociétés régionales de transport. La SNCB est responsable de l'assistance aux personnes à mobilité réduite, de l'assistance en gare et de l'achat de matériel roulant. Infrabel est propriétaire des quais et des accès aux quais. Les travaux de réalisation des ascenseurs sont à sa charge. Vous constaterez que la simplification de la société à laquelle nous sommes attachés n'est pas inutile!

Dans son contrat de gestion 2008-2012, la SNCB Holding s'est engagée à rendre accessibles 52 bâtiments de gare pour 2012.

Un bâtiment de gare est considéré accessible aux personnes à mobilité réduite s'il remplit toutes les conditions suivantes: au moins un accès au hall de gare et au guichet, voire un guichet adapté et libre d'obstacle depuis la voirie publique, au moins un accès entre le hall et le domaine Infrabel libre d'obstacle, des lignes guides présentes pour les personnes malvoyantes, un sanitaire adapté présent lorsque la gare est équipée de sanitaires publics et des places de parking réservées en nombre suffisant dans les parkings voyageurs.

Fin 2012, 43 bâtiments de gare rempliront ces cinq critères. Ces bâtiments accueillent 55 % des voyageurs montés sur l'ensemble du réseau. L'objectif de 52 bâtiments devrait être rencontré au premier semestre 2013.

La SNCB fait mieux que ce qui était prévu dans l'article 44 du contrat de gestion où il était stipulé que "l'assistance devait être organisée dans 103 gares". Actuellement, toute personne à mobilité réduite peut bénéficier d'une aide à l'embarquement et/ou au débarquement dans 114 gares, 7 jours sur 7, du premier au dernier train. Dans 17 gares, une collaboration est organisée avec des sociétés de taxis pour le transport de personnes en chaise roulante d'une gare sans assistance vers une gare offrant une assistance. Cela représente donc au total 131 gares pour lesquelles une solution est offerte.

Pour bénéficier du service d'assistance, les personnes à mobilité réduite doivent effectuer la demande au moins 24 heures à l'avance auprès du service clientèle, soit par téléphone soit via un formulaire *on line*. Alors que le règlement européen 1371 préconise une demande d'aide 48 heures au préalable, la SNCB s'est arrangée pour pouvoir la réaliser en un délai de 24 heures.

La volonté de SNCB Mobility n'est pas d'imposer une mesure contraignante ou discriminatoire, mais d'offrir à la personne à mobilité réduite un service de qualité, en toute sécurité, dans la gare de départ, de correspondance éventuelle et d'arrivée. Le délai de 24 heures est mis à profit pour vérifier la faisabilité de la demande d'assistance: personnel en suffisance dans les gares de départ, d'arrivée ou de correspondance, places disponibles dans les trains sollicités, etc.

Une réduction de ce délai nécessiterait une concentration des moyens disponibles sur un nombre limité de gares et ne permettrait donc plus une présence suffisante du personnel pour assurer l'assistance dans l'ensemble des gares. Cela irait à l'encontre de la volonté de SNCB Mobility non seulement de maintenir le nombre actuel de gares accessibles aux personnes à mobilité réduite, mais aussi de l'étendre à un plus grand nombre de gares et aux trains internationaux.

L'extension de l'assistance à un nombre supérieur de gares et aux trains internationaux est incompatible avec la diminution des délais de réservation. L'aide offerte sur les réseaux limitrophes et avec les sociétés de taxis s'effectue en général sur base d'un préavis de 48 heures conformément au règlement européen.

Dans le cas où la personne à mobilité réduite n'est pas en mesure de réserver son assistance 24 heures à l'avance, SNCB Mobility s'efforce, dans la mesure du possible, de lui fournir une assistance pour lui permettre de voyager dans les meilleures conditions, mais, dans ce cas-là, un service ne peut être garanti.

En ce qui concerne Infrabel, le contrat de gestion 2008-2012 prévoyait que 38 gares à l'horizon 2012 seraient équipées d'ascenseurs ou de plans inclinés pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Au 31 décembre 2011, on en était à 37 gares et points d'arrêt accessibles, qui recouvraient 49,5 % du nombre total des voyageurs.

De nombreuses initiatives sont mises en place pour améliorer en permanence l'accessibilité des services aux personnes à mobilité réduite: des boucles d'induction pour faciliter la compréhension des malentendants aux guichets, des bornes d'assistance dans les gares, des rampes mobiles, des recherches de solutions alternatives pour l'assistance, etc.

Le Groupe SNCB est présent aux réunions du Conseil supérieur national des Personnes handicapées et aux différents groupes de travail organisés chaque trimestre.

L'accessibilité du matériel roulant constitue aussi un point d'attention particulier. Lors de l'achat de nouveau matériel roulant, les points suivants sont pris en compte: le matériel doit être sans escalier, les toilettes adaptées, des places prévues pour les chaises roulantes, des espaces multifonctionnels.

L'ensemble des informations relatives aux services d'assistance est disponible sur le site de la SNCB qui présente également les facilités offertes dans chaque gare. Une brochure dédiée aux services d'assistance est disponible et existe dans différents formats adaptés aux personnes malvoyantes ou aveugles.

03.03 Bruno Van Grootenbrulle (PS): Monsieur le président, je remercie le ministre pour la réponse.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Questions jointes de

- M. Josy Arens au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'avenir de la circulation ferroviaire en province de Luxembourg" (n° 14151)

- M. Josy Arens au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'avenir du rail en province du Luxembourg" (n° 14178)

- M. André Perpète au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la politique ferroviaire en province de Luxembourg face aux mesures d'économie annoncées par le Groupe SNCB" (n° 14260)

04 Samengevoegde vragen van

- de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toekomst van het spoorwegverkeer in de provincie Luxemburg" (nr. 14151)

- de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toekomst van het spoor in de provincie Luxemburg" (nr. 14178)

- de heer André Perpète aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het spoorbeleid in de provincie Luxemburg in het licht van de door de NMBS-Groep aangekondigde besparingsmaatregelen"

(nr. 14260)

04.01 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, tout d'abord, je voudrais vous féliciter car, tous les jours, nous recevons des communiqués de l'agence Belga qui nous annoncent que vous resterez membre de ce gouvernement tant que le dossier de la SNCB ne sera pas résolu. Je trouve cela très courageux car, dès lundi, vous pourriez dire que cela en est fini pour vous. Aux autres le problème! Je sais que mes questions ne sont que des problèmes supplémentaires. Je m'en excuse mais je suis obligé de vous les poser.

À la suite des questions qui vous ont été posées lors de la commission de l'Infrastructure du 13 novembre dernier concernant le plan d'investissement de la SNCB et des rumeurs de fermeture ou de cession d'entretien de certaines lignes moins fréquentées, permettez-moi de vous interroger aujourd'hui plus particulièrement sur l'avenir du rail belge en province de Luxembourg. Cette province, que vous connaissez, est périphérique et à faible densité de population, loin de tous les centres.

Si l'on en croit la presse et les différents interlocuteurs investis dans le secteur, la province de Luxembourg serait le parent pauvre de ce plan d'investissement. En effet, au vu des cartes du réseau publiées dans la presse, aucune des lignes situées dans notre province ne recevrait d'investissements pour améliorer son bon fonctionnement.

Parmi les lignes qui seront simplement entretenues sur le court terme, à savoir maximum cinq ans, sans amélioration ni innovation, on retrouverait deux axes luxembourgeois: la ligne 162 Namur-Luxembourg et la ligne Athus-Meuse via Bertrix-Virton-Aubange.

Enfin, quatre axes feraient partie des lignes condamnées à très court terme, puisque aucun investissement ni entretien n'y seraient prévus. Ces quatre axes sont les liaisons Athus-Arlon, Bertrix-Libramont, Marloie-Liège et Gouvy-Liège.

Monsieur le ministre, je connais le contexte budgétaire particulièrement difficile dans une situation globale d'austérité mais les citoyens de notre province ont droit à une offre optimale de transport public ferroviaire qui ne les contraint pas à devoir parcourir de nombreux kilomètres pour rallier la gare la plus proche ou, pire, à devoir investir dans l'achat d'un véhicule pour se rendre à l'université ou au travail.

Certes, aucun secteur n'est épargné et il faut se serrer la ceinture partout. Monsieur le ministre, même si les informations circulant dans la presse restent hypothétiques, puisque ni le budget, ni le plan pluriannuel d'investissement (PPI), ni les nouveaux contrats de gestion des sociétés, ni la réforme du Groupe SNCB n'ont été réalisés, je souhaiterais vous poser les questions suivantes. Les lignes les moins fréquentées sont sacrifiées, lit-on dans la presse. Sur quelles statistiques vous basez-vous pour les lignes de la province de Luxembourg qui, pour la ligne 42, par exemple, sont bien souvent le seul canal dont disposent de très nombreux étudiants et navetteurs pour rallier leur université ou leur lieu de travail? Peut-on disposer de chiffres réels de fréquentation de ces lignes? Dans l'optique malheureuse où ces lignes seraient bien abandonnées, quelles alternatives prévoyez-vous pour que les navetteurs puissent continuer à se déplacer dans des conditions optimales? Pouvez-vous chiffrer l'économie qui serait réalisée par la fermeture des lignes luxembourgeoises?

Monsieur le président, je poursuis avec ma deuxième question qui est plus ancienne et qui a dû se perdre dans les services du parlement. Comme elle date de septembre, certaines données ne sont plus tout à fait d'actualité mais j'imagine que le ministre saura largement corriger tout cela.

Monsieur le ministre, vous avez récemment confirmé par voie de presse que les guichets des gares de Florenville et de Neufchâteau seraient supprimés et remplacés par des guichets automatiques.

Il semblerait que les mêmes menaces pèsent sur la gare de Virton. Monsieur le ministre, je vous invite à examiner une carte du réseau ferroviaire belge. Prenez ensuite les horaires et examinez la fréquence de passage des trains en province de Luxembourg. Recoupez ces informations avec les décisions prises par le CA de la SNCB concernant la suppression de lignes et des guichets de gares et vous connaîtrez l'avenir du rail en province de Luxembourg, c'est-à-dire aucun.

Les guichets et les trains sont supprimés, dites-vous, lorsque leur fréquentation n'est pas élevée. Mais, si les fréquentations sont rares, c'est parce que l'offre n'est pas assez intéressante. Il y en aura encore moins

demain quand les investissements se réduiront davantage. Cela fait des années que nous nous battons - navetteurs, associations, syndicats, représentants politiques - pour faire comprendre aux autorités compétentes que la province de Luxembourg est en demande et a besoin du rail pour dynamiser son tissu économique, son tourisme, permettre la mobilité des jeunes et des moins jeunes, des travailleurs, des étudiants, éviter à nos enfants de prendre leur voiture en soirée et favoriser la sécurité routière. Non seulement nous avons l'impression de ne pas être écoutés, mais de surcroît, le désinvestissement continue: les dépôts sont concentrés à Bruxelles, des trains sont supprimés ou détournés - parmi lesquels des trains très fréquentés comme ceux qui traversent la frontière et nous relient au Grand-Duché de Luxembourg -, des points d'arrêts et des lignes sont supprimés - et maintenant, c'est au tour des guichets -, le nombre de membres du personnel diminue, etc. Où va-t-on s'arrêter? Quel est sérieusement le projet du CA de la SNCB pour l'avenir du rail en province de Luxembourg? Je vous le demande officiellement: il nous faut un projet spécifique et ambitieux de réinvestissement dans le rail concernant notre province si l'on ne veut pas le voir disparaître complètement.

Encore une fois, je vous demande de prendre une carte et de constater par vous-même: tout le réseau ferroviaire est concentré dans le nord et dans le centre du pays. Les périphéries sont nécrosées. Ce n'est pas comme cela qu'on gère une mission publique ni qu'on gèrerait une entreprise privée.

Monsieur le ministre, quelles sont les mesures spécialement prévues pour le rail en province de Luxembourg dans le plan d'investissement 2012-2025 de la SNCB? À combien s'élèvent ces investissements, proportionnellement aux autres provinces du pays? Confirmez-vous la suppression définitive des guichets des gares de Neufchâteau et de Florenville? Les pouvoirs locaux et les membres du personnel de ces gares ont-ils été officiellement et directement prévenus par la SNCB de ces fermetures? Pourquoi les intéressés - gares, personnel, pouvoirs locaux, navetteurs - ne sont-ils pas renseignés quant à l'avenir de leur gare et de leur situation dès que commencent les travaux qui suggèrent ce changement? Comment se fait-il que tout le monde apprenne par la presse la suppression d'un service public, d'un emploi? En 2011, le CA de la SNCB a prévu que chaque fermeture de guichet serait soumise à trois conditions: que le client puisse acheter un billet via un distributeur automatique, qu'un espace reste accessible en période hivernale et qu'une concertation sociale soit prévue avant la réaffectation du personnel. Je vois mal à quoi va ressembler une concertation sociale lorsqu'on impose les mutations et que l'on prévient à la dernière minute des suppressions de poste. En quoi consistera cette concertation sociale? Combien de réunions sont-elles prévues? Quelles seront les possibilités soumises au personnel?

Combien d'économies sont-elles censées être réalisées avec ces différents projets? Combien coûteront l'achat, l'entretien et les réparations suite au vandalisme de ces machines? Combien coûteront l'entretien et le chauffage des salles qui resteront ouvertes en hiver? Ne craint-on pas aussi qu'elles soient vandalisées? Qu'en est-il de l'avenir du guichet de la gare de Virton? D'autres guichets sont-ils encore menacés dans notre province? Pour quelles raisons l'actuel chantier d'entretien sur la ligne 162 ne se terminera-t-il qu'en 2022?

04.02 **André Perpète** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, l'inquiétude face aux mesures d'économie annoncées par le Groupe SNCB est réelle. En province de Luxembourg, figurant déjà comme un parent pauvre en matière de politique ferroviaire, cette crainte se transforme et balance désormais entre colère et résignation.

Depuis de longues années, l'ensemble des acteurs de la province de Luxembourg se rassemblent et se mobilisent pour tenter de sauvegarder les infrastructures ferroviaires existantes et pour demander que l'on réinvestisse dans une politique de mobilité durable qui trouve tout son sens dans une région rurale et étendue comme la nôtre.

Monsieur le ministre, je sais que l'on vous a interrogé dernièrement sur les possibles mesures d'économie du Groupe SNCB dans le cadre du futur plan pluriannuel d'investissements. Je ne reviendrai pas sur les mesures relayées par la presse, aucune décision n'ayant été prise à ce jour. Cependant, je souhaiterais vous interroger et attirer votre attention sur certains points cruciaux pour notre province. Par exemple, on parle beaucoup d'un arrêt complet des investissements sur de petites lignes, appelées lignes régionales, mais qui sont cruciales en régions rurales si l'on souhaite maintenir une mobilité durable, voire une mobilité tout court!

Monsieur le ministre, confirmez-vous le fait qu'Infrabel procède à une classification des lignes en trois catégories:

- A, les lignes prioritaires,
- B, les lignes à entretenir
- et C, les lignes condamnées?

Certains journaux résumaient cela par la mise sur pied d'un rail à trois vitesses!

Le cas échéant, pouvez-vous nous transmettre une cartographie complète du rail belge ainsi classifié, particulièrement en province de Luxembourg? Pouvez-vous nous indiquer les critères utilisés pour parvenir à une telle subdivision potentielle?

Si rien n'est encore décidé quant aux futures mesures d'économie, pouvez-vous m'indiquer quels seront les critères définitifs qui seront retenus par la SNCB et par le gouvernement pour sélectionner les mesures d'économie demandées par le Groupe SNCB? Comment tiendra-t-on compte des spécificités des zones rurales, telles que la province de Luxembourg, à l'heure des choix? Globalement, quid des investissements prévus initialement dans le plan 2013-2025 du Groupe SNCB pour le Luxembourg?

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

04.03 Paul Magnette, ministre: Le plan pluriannuel d'investissement pour la période 2013-2025 est toujours en cours d'examen par les organes de gestion du Groupe SNCB. Il pourra seulement ensuite être approuvé par le Conseil des ministres, après consultation des Régions. Il est donc beaucoup trop tôt pour fournir des informations précises sur son contenu et sur les montants affectés, trop tôt pour répondre sur la classification des lignes et sur les conséquences que cela pourrait avoir sur telle ou telle ligne.

Je vous inviterais d'ailleurs, puisqu'un certain nombre d'informations semblent venir de là-bas, à recevoir directement - puisque c'est une entreprise publique autonome - les responsables d'Infrabel. Ils pourraient venir vous expliquer leur méthodologie. Mais rien, à ce stade, n'est décidé.

Je peux aussi vous confirmer que la modernisation de l'axe 3 — les lignes 161 et 162 — et les projets TBL1+ et ETCS restent prioritaires.

Pour ce qui concerne les gares de Florenville et Neufchâteau, le Groupe SNCB me confirme que les guichets seront définitivement fermés dans les semaines à venir. On m'indique que la fermeture du guichet de la gare a été communiquée par la SNCB en juin 2011 déjà aux organisations représentatives du personnel et en juillet 2011 à l'administration communale de Neufchâteau. En principe, la gare de Florenville ne sera plus desservie à partir du 21 décembre 2012. Cette confirmation étant toute récente, l'information sera communiquée au nouveau conseil communal dans les prochains jours.

Le Groupe SNCB souligne également que les informations qui circulent dans la presse à propos de la fermeture des lignes moins fréquentées ne sont actuellement pas confirmées. Aucune suppression de ligne n'a été décidée à ce stade. Par ailleurs, le groupe indique que les bourgmestres des communes concernées ont toujours été prévenus par courrier dès qu'une décision était connue.

En ce qui concerne l'information du personnel, il n'y avait plus d'agent affecté à la gare de Neufchâteau. En l'absence d'effectif titularisé, la fermeture d'un guichet ne nécessite pas de concertation sociale, selon le Groupe SNCB. En termes de personnel, l'économie réalisée suite à la fermeture du guichet de la gare de Neufchâteau est de 1,3 équivalent temps plein. À ces économies, il faut encore ajouter les coûts d'entretien, de remplacement et d'exploitation du matériel et d'occupation du local. Le coût d'achat et d'installation d'un distributeur automatique est de 32 000 euros. Les coûts d'exploitation sont estimés à 4 000 euros par an. Pour ce qui concerne l'entretien et le chauffage des salles qui restent ouvertes en hiver, on m'indique qu'il s'agit de coûts marginaux. Quant à la possibilité que les automates soient vandalisés, il s'agit d'une issue qui ne peut être évaluée à ce stade mais qui semble maîtrisée par le groupe.

Enfin, le Groupe SNCB m'informe qu'il ne prévoit pas la suppression du guichet de la gare de Virton. Par contre, les activités commerciales dans les gares de Melreux-Hotton et de Bomal risquent, à terme, de disparaître. Il faut toutefois relever qu'un distributeur automatique sera installé dans chaque gare desservie, ainsi que dans chaque point d'arrêt de la province de Luxembourg.

04.04 Josy Arens (cdH): Je vous remercie, monsieur le ministre, pour cette réponse très complète et je me dis que nous avons bien fait, mon collègue André Perpète et moi-même, de poser ces questions aujourd'hui,

puisque vous êtes le ministre de tutelle de cette entreprise autonome, ce qui est important. Comme les décisions ne sont pas encore prises, nous comptons vraiment sur votre influence au sein du gouvernement et auprès de la société SNCB pour éviter que le Luxembourg ne devienne, au niveau du rail, un véritable désert. Je rappelle que c'est une région périphérique qui a besoin de ces transports en commun et que c'est aussi – il ne faut pas l'oublier – une région à faible densité de population. Or, dès que l'on doit faire des économies, ce sont davantage ces régions à faible densité de population qui risquent de pâtir, puisqu'il y a dès le départ un potentiel de voyageurs moindre, sans compter tout le reste.

Je vous remercie d'être attentif à ce dossier et je compte vraiment sur votre influence auprès du Groupe SNCB.

04.05 André Perpète (PS): Je remercie M. le ministre pour sa réponse, monsieur le président.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Vraag van mevrouw Minneke De Ridder aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het station van Groenendaal" (nr. 14179)

05 Question de Mme Minneke De Ridder au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gare de Groenendael" (n° 14179)

05.01 Minneke De Ridder (N-VA): Mijnheer de minister, het treinstation van Groenendaal in Hoeilaart behoort waarschijnlijk tot de meest verwaarloosde, ongebruikte stationsgebouwen in dit land. Het station heeft te lijden onder vandalisme, brandstichting, verwaarlozing en gebrekkig onderhoud. Nochtans heeft het door zijn ligging fenomenale mobiliteitstroeven. Het is gelegen aan de Brusselse ring en biedt toeristisch veel voordelen, zo vlak naast het Zoniënwoud.

Met de toekomst van het GEN zijn er grootschalige renovatiewerken bezig voor die halte. De verloederde aanblik van leegstaande stationsgebouwen zal schril afsteken tegen de comfortabele moderne halte Groenendaal. Aan de voorkant van het gebouw is er een parking voor de gebruikers. In de plannen in de GEN-studies is er sprake van het aantal parkeerplaatsen af te bouwen. Een uitbreiding van de parking zou dus niet tot de opties behoren. Dat signaal is tegenstrijdig, omdat de huidige capaciteit van de parking veel te klein is. Ook een nieuw ingerichte parking aan de GEN-halte Hoeilaart zal waarschijnlijk snel overbezet zijn. Door de ligging in het Zoniënwoud zal de houtvester waarschijnlijk ook zijn mening hebben over het project.

Mijnheer de minister, welke plannen heeft de NMBS met het stationsgebouw? Welke actoren geven advies in het dossier? Welke toekomst is er weggelegd voor de goederenkoer? Kan die als parking worden ingericht voor de overbezette parking? Wat zijn de huidige jaarlijkse onderhoudskosten voor het gebouw?

05.02 Minister Paul Magnette: Mevrouw De Ridder, het gemeentebestuur van Hoeilaart wenst het voormalige stationsgebouw van Groenendaal opnieuw een aantal functies te geven en gaf hiervoor opdracht aan Haviland om een haalbaarheidsstudie te maken. Bij de studie werd uitgegaan van het onderbrengen van volgende functies in het gebouw: een portaal voor het Zoniënwoud, een brasserie, een kleine voedingswinkel, een virtueel kantoor, een wachtruimte voor de treinreizigers en eventueel een fietsverhuurpunt.

De NMBS-Holding verleent hieraan haar volle medewerking en participeert in het project van herbestemming en renovatie. Op 10 oktober 2012 werd een vergadering gehouden met alle actoren, waarbij het eerste ontwerp van de haalbaarheidsstudie van 4 oktober 2012 van Haviland werd besproken. De verschillende actoren, die ook vertegenwoordigd waren op de vergadering van 10 oktober 2012, zijn: het gemeentebestuur van Hoeilaart; Haviland; het Vlaamse Gewest Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed; het Agentschap Natuur en Bos; en de NMBS-Holding.

Op basis van voorgaande vergaderingen, besprekingen en de nieuwe adviezen zal Haviland zijn haalbaarheidsstudie bijsturen. De NMBS-Holding zal de modaliteiten bekijken om het gebouw over te dragen aan de gemeente via een erfpachtovereenkomst.

In de plannen voor het GEN is bepaald dat de huidige parking zal worden heraangelegd. In het kader van de structuurvisie voor het Zoniënwoud heeft het Agentschap Natuur en Bos recent de wens uitgedrukt om de parking uit te breiden in de richting van de Ring tot aan de door het Agentschap Wegen en Verkeer geplande omleiding van de Terhulpsessesteenweg.

Het ontwerp van het Agentschap Natuur en Bos wordt besproken met de NMBS-Holding. Vectris, dat het mobiliteitsplan uitwerkte voor de gemeente Hoeilaart, wordt hierbij betrokken. Het ANB en de NMBS-Holding zullen de modaliteiten en de ontwikkeling van de parking bedoeld voor zowel treinreizigers als bezoekers van het Zoniënwoud, verder uitwerken, rekening houdend met een eventueel nieuwe tunnel onder de goederenkoer, die de Terhulpsessesteenweg zal verleggen.

Begin 2013 zal nieuw overleg plaatsvinden op basis van een eerste ontwerp van de parking op de goederenkoer. De NMBS-Holding heeft de afgelopen jaren geen onderhoudswerken uitgevoerd aan het gebouw. Het gebouw wordt wel op regelmatige basis gecontroleerd op water- en winddichtheid, om verdere degradatie tegen te gaan.

05.03 Minneke De Ridder (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik ben alvast blij te horen dat de gemeente hieraan wil meewerken en dat de Holding een erfpacht zal verlenen aan de gemeente om het station een goede bestemming te geven. Dat zal een goed signaal zijn. De Holding heeft 90 volledig leegstaande gebouwen zoals het station Groenendaal.

Daarvan is het station Groenendaal wellicht het meest verloederd. Het zou dus goed zijn, mochten hier op korte termijn werken worden uitgevoerd. Hopelijk zal dat ook bij de andere stations gebeuren.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Zo komen wij aan punt 12 van onze agenda, waarvoor zelfs internationale belangstelling bestaat.

06 Samengevoegde vragen van

- de heer Willem-Frederik Schiltz aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de onduidelijkheid met betrekking tot de Benelux-trein en de Fyra-hogesnelheidstrein" (nr. 14225)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "een abonnementsformule voor de Fyra" (nr. 14288)

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Fyra" (nr. 14324)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Benelux-trein en de Fyra" (nr. 14325)

- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de afschaffing van treinen naar Amsterdam" (nr. 14326)

06 Questions jointes de

- M. Willem-Frederik Schiltz au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la confusion relative au train Benelux et au train à grande vitesse Fyra" (n° 14225)

- 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 "une formule d'abonnement pour le Fyra" (n° 14288)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le Fyra" (n° 14324)

- 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 Benelux et le Fyra" (n° 14325)

- M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression de trains vers Amsterdam" (n° 14326)

06.01 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Mijnheer de minister, deze vragen gaan over een heikel punt, met name de treinverbinding met Amsterdam.

Het is een beetje de kroniek van een lang aangekondigde dood, na een even langdurig als protestvol sterfproces. De populaire intercity tussen Brussel en Amsterdam, ook wel de Benelux-trein genoemd, wordt op 8 december, dus zeer binnenkort, afgeschaft. Het enige alternatief is een nieuwe hogesnelheidstrein, die de naam Fyra draagt.

Wij hebben allemaal in de krant kunnen lezen dat de tarieven en de reserveringsmodaliteiten zo mogelijk nog stringenter zijn, en alleszins consumentonvriendelijker, dan die van de Thalysverbinding met Parijs.

Deze problematiek is niet nieuw. Een aantal aspecten was al bekend. Zo is er nog geen vergunning voor de hogesnelheidslijn in Nederland. De Nederlandse minister van Infrastructuur en Milieu, Melanie Schultz van de VVD, zou nog geen groen licht gegeven hebben. Bovendien zouden er gesprekken zijn tussen Nederland en België om te voorzien in een vervangende verbinding tussen Antwerpen en Breda, waarvan de exploitatiekosten zouden gedeeld worden door België en Nederland. Ook daar is echter geen nieuws over.

Terecht maken talloze pendelaars, toeristen en andere reizigers zich zorgen over het verdwijnen van de gebruikelijke trein en over het invoeren van de nieuwe trein. Uiteraard roert de Vereniging voor Trein- Tram- en Busgebruikers zich, maar ook de toeristische sector in Antwerpen, met name de Antwerp Hotel Association (AHA) vreest voor een zeer negatieve impact op het toerisme in Antwerpen wanneer de bestaande verbinding tussen Nederland en België op die manier verdwijnt.

Mijnheer de minister, graag wil ik u de volgende vragen stellen.

Werd het Belgische compromisvoorstel om de exploitatiekosten van een nieuwe verbinding Antwerpen-Breda te delen aanvaard? Graag uw bevindingen ter zake.

Wanneer zal de nieuwe Fyrahogesnelheidstrein operationeel zijn? Ik stel die vraag omdat er, ondanks de aankondiging dat hij op 8 december van start zou gaan, blijkbaar nog steeds problemen zijn met de exploitatievergunningen.

Hoelang zal de Benelux-trein nog operationeel zijn? Met andere woorden, is er een overlappingperiode of niet?

Wat zal de impact zijn van de petitie die trein-, tram- en busgebruikers gelanceerd hebben, samen met de gemeente Den Haag? Zal naar hen geluisterd worden? Zal die petitie een invloed hebben op het compromisvoorstel dat België gelanceerd heeft?

Zullen er in het kader van de vrijmaking van het internationaal reizigersvervoer en de keuzevrijheid nog operatoren bijkomen op de nieuwe hogesnelheidslijn?

Zal België blijven investeren in het alternatieve tracé tussen Antwerpen en Amsterdam? Denkt u dat Nederland bereid is te blijven investeren in alternatieve tracés tussen Antwerpen en Amsterdam? Op basis van welke gegevens staat u uw bevindingen? Ik ben benieuwd.

06.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, mijn vraag is een vervolgvraag op de vraag die ik u twee weken geleden reeds voorgelegd heb.

Het is inderdaad een vervolgverhaal van een langdurig aangekondigde dood, zoals de heer Schiltz het noemde. Ik heb het eens nagekeken en het blijkt de negentiende vraag te zijn die ik over deze zaak stel sinds 2005. Het is maar om duidelijk te maken dat dit dossier al zeer lang loopt.

Dit neemt niet weg dat minder dan twee weken voor de Fyraverbinding van start gaat, de problematiek nog steeds levendig is en er nog veel onduidelijkheid bestaat. Duidelijkheid zou net een essentieel gegeven moeten zijn.

Een zijdelingse opmerking die ik ook aan de heer Schiltz wil maken, is dat er vandaag reeds een Thalys naar Amsterdam rijdt. Fyra is uiteraard niet de enige trein op die hogesnelheidslijn.

Dit neemt niet weg dat men Fyra, dit verwondert mij eveneens vanuit commercieel oogpunt aangezien die internationale trein natuurlijk moet renderen, naast Thalys als een soort Thalys Light ontworpen lijkt te hebben. Meer specifiek heeft de Fyra eveneens een reserveringsplicht, kent weinig haltes, enkel in de grootste steden en hanteert vrij dure tarieven die een heel stuk hoger liggen dan het tarief dat wij vandaag kennen voor de internationale trein. Dit verwondert mij.

Wanneer wij hierover lezen, zien wij dat de woordvoerder van de NMBS in een krant stelt dat marktonderzoek heeft uitgewezen dat formules met abonnementen en dergelijke niet nodig zijn. Dit lijkt erg in tegenspraak met wat wij elke dag opvangen en kunnen lezen. Zo loopt er ook een petitie aangaande de mogelijkheden die de Benelux-trein vandaag biedt en die de Fyra in de toekomst niet zal bieden. De nood aan abonnementsformules is wel degelijk erg groot, zowel voor werkenden als voor grensoverschrijdende pendelaars en studenten.

Over de tarieven is al veel geschreven. Als men leest dat iemand vandaag 370 euro per maand betaalt om vanuit Antwerpen in Amsterdam te gaan werken, en dat dit in de toekomst tot 1000 euro per maand zou oplopen, dan hoeven wij daar geen tekening bij te maken. Dan kunnen wij stellen dat Europa het grensverkeer wel opent voor auto's, maar niet voor treinen. Wel integendeel, het wordt per trein alleen maar moeilijker en de grenzen worden alleen maar harder.

Mijnheer de minister, ik heb dan ook een aantal opvolgingsvragen op mijn vraag van twee weken geleden.

Ten eerste, de woordvoerder van de NMBS verwees naar een marktonderzoek. Over welk marktonderzoek gaat het?

Ten tweede, op basis waarvan argumenteert men dat abonnementsformules niet nodig zouden zijn? In tegenstrijd daarmee engageerde u zich twee weken geleden wel in antwoord op mijn vraag om te bekijken of abonnementen mogelijk of wenselijk zijn en of dit nog kan worden gerealiseerd tegen 9 december. Mijn vraag is heel concreet: in hoeverre zult u het engagement dat u veertien dagen geleden bent aangegaan respecteren? Wat zijn daarvan de mogelijke besluiten?

Ten derde, vindt u zelf dat Fyra een volwaardig alternatief kan betekenen voor de Benelux-trein van vandaag voor de pendelaars tussen België en Nederland?

Tot slot, ik heb twee weken geleden heel uitdrukkelijk gevraagd naar de koppeling tussen de Fyra Amsterdam-Brussel en de trein Breda-Antwerpen en of die allebei op 9 december van start zouden gaan. Ondertussen is er een akkoord dat op de laatste handtekeningen wacht.

Ik heb begrepen dat de trein Breda-Antwerpen toch niet op 9 december van start zou gaan. Misschien kunt u wat meer duidelijkheid geven over wanneer de trein Breda-Antwerpen van start zal gaan. Ik ga ervan uit dat dit niet 9 december zal zijn.

06.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, de heren Van den Bergh en Schiltz hebben de context al geschetst.

Ook in voorgaande commissievergaderingen hebben wij het hierover al gehad. Enerzijds, is het een goede zaak dat men sneller vanuit Antwerpen naar Amsterdam raakt, maar, anderzijds, is het heel reizigersonvriendelijk dat men moet reserveren en dat er geen abonnementsformule bestaat.

Zoals collega Van den Bergh al heeft gezegd, moeten de reizigers 600 euro per maand meer betalen als ze hun werk willen behouden. Eigenlijk is de boodschap aan die mensen dat ze ander werk moeten zoeken, aangezien ze drie vierde van hun tijd moeten werken om hun verplaatsing te betalen en de laatste week nog iets overhouden om hun boterhammen mee te kopen.

De reizigersorganisaties TreinTramBus en Rover hebben u een alternatief voorstel bezorgd met betrekking tot een klassieke IC-verbinding. Zij hebben ook klacht ingediend tegen het misbruik van de monopoliesituatie van de NMBS en de Nederlandse Spoorwegen.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen.

Wat vindt u van de mogelijkheid om toch een klassieke IC-verbinding Brussel-Amsterdam in te voeren, naast

Fyra? Bestaat hiervoor reizigerspotentieel? Werd dit onderzocht?

Andere private operatoren zouden eveneens de ambitie hebben om op die lijn treinvervoer te organiseren.

Hebt u kennis genomen van de argumenten bij de klacht inzake de kunstmatige prijsopdrijving die vandaag gebeurt door de NMBS en NS? Wat is uw mening daaromtrent?

06.04 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik was ook een van de Parlementsleden die u twee weken geleden, op 13 november, ondervroeg omtrent de toekomst en de realisaties in verband met de hogesnelheidstrein Fyra en onder meer het van start gaan ervan op 9 december. Toen maakte u zich sterk dat het project op 9 december van start zou gaan, want u zei toen: "De bal ligt momenteel in het Nederlandse kamp. Gisteren" - dat was dan op 12 november - "heeft de NMBS een voorstel ingediend bij de Nederlandse minister, mevrouw Schultz." Dat is een citaat uit uw antwoord.

Ik heb toen mijn scepticisme al geuit en gevraagd of het allemaal wel zo snel zou gaan als u hoopte. Ook vandaag bestaat daarover nog geen duidelijkheid en het zal afwachten zijn of 9 december wordt gehaald. Ook nu moeten daar de nodige kanttekeningen bij worden geplaatst.

De afschaffing van de Benelux-trein, de modaliteiten waarop een beroep kan worden gedaan en de kostprijs van Fyra zorgen voor de nodige kritiek. Daaromtrent heeft collega Geerts onder meer verwezen naar de reizigersverenigingen TreinTramBus en Rover die ter zake niet alleen een klacht hebben ingediend bij de Europese Commissie, maar die ook vragende partij zijn om zowel te sleutelen aan het prijskaartje, dus de abonnementsformule, als om te laten nagaan of er geen interesse bestaat vanuit de private sector om in een klassieke IC-trein te voorzien ter aanvulling van de snelle maar toch wel dure Fyra. Zij verwijzen onder meer naar private bedrijven als Arriva of Veolia die een verbinding kunnen voorstellen met Roosendaal of Breda.

Los van de voorstellen en de kritieken van de reizigersverenigingen, wil ik opmerken dat in het huidig concept de Fyra in Breda stopt, maar Breda is een kopstation. Dat betekent dat de voorkant van de trein de achterkant wordt. De treinbestuurder moet de trein helemaal doorlopen om opnieuw in de bestuurderscabine plaats te nemen, wat een vertraging van 15 minuten oplevert.

Wanneer wij verwijzen naar een aantal alternatieven, om toch tegemoet te komen aan de kritiek, zowel over het schrappen van een aantal verbindingen als over het prijskaartje, dring ik erop aan dat dit wordt onderzocht.

Ik verwijs bijvoorbeeld naar voorstellen die men mij overgemaakt heeft. Zo is er het voorstel van een verbinding Brussel Zuid-'s Hertogenbosch via de hogesnelheidslijn Zuid, een lijn met een duidelijk internationaal karakter, in het kader van de toepassing van het derde spoorwegpakket. De verbinding Antwerpen Centraal-Noorderkempen-Breda is vanaf 2015 mogelijk. Vanaf dan mogen private vervoerders immers gebruik maken van de hogesnelheidslijn Zuid.

Een ander voorstel is een verbinding Brussel Zuid-'s Hertogenbosch via Roosendaal. Het moet natuurlijk een trein met internationaal karakter zijn om het derde spoorwegpakket te kunnen toepassen. Hier gaat het dan over een trein met haltes in Antwerpen Centraal, Roosendaal, Breda, Tilburg en 's Hertogenbosch en zijn er geen haltes tussen Antwerpen en Roosendaal. Ook dat zou mogelijk zijn bij het vierde spoorwegpakket.

Mijnheer de minister, dat zijn enkele suggesties. Er rust een belangrijke verantwoordelijkheid bij u en bij de NMBS om te zoeken naar een oplossing die tegemoetkomt aan de kritiek, want die is zeer terecht.

Houdt u rekening met de kritiek van TreinTramBus en Rover? Zo ja, op welke wijze en welke maatregelen werden er genomen? Zo nee, waarom niet?

Bent u van oordeel dat private bedrijven als Arriva of Veolia uitgenodigd moeten worden om een alternatief voor te stellen, zoals een IC-treinverbinding met Roosendaal of Breda? Zo ja, welke maatregelen werden genomen? Zo nee, waarom niet?

De **voorzitter**: De heer Van Hecke heeft zich laten verontschuldigen, hij is nog in de commissie voor de Financiën.

06.05 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer de voorzitter, collega's, op dit moment zijn de besprekingen rond de opstart van acht verbindingen Antwerpen-Breda en de lancering van de hogesnelheidslijn met Nederland nog aan de gang. Het is nog te vroeg om een startdatum voor deze verbinding aan te kondigen. De gesprekken vinden plaats in een constructieve sfeer en gaan hun slotfase in.

De start van de Fyra tussen Brussel en Amsterdam is gepland voor 9 december 2012. Alles staat op operationeel niveau klaar om Fyra te lanceren, op voorwaarde dat de Nederlandse minister groen licht geeft om de lijn te lanceren. Aan Belgische zijde wordt de Benelux-trein pas afgeschaft wanneer de Fyrdienst wordt gelanceerd. Dat gebeurt in principe dus op 9 december.

De pendelaars tussen België en Nederland kunnen met deze nieuwe dienst genieten van dezelfde frequentie als tegenwoordig met de Benelux-trein, maar winnen aan reistijd. De formule voorgesteld door de NMBS is vergelijkbaar met degene die vandaag bestaat voor pendelaars tussen Brussel en Parijs.

In verband met de mogelijkheid om een abonnement in te voeren voor de internationale verbindingen tussen België en Nederland, deze optie wordt momenteel bestudeerd door de twee spoorwegmaatschappijen. Persoonlijk ben ik hiervan voorstander. De NMBS bestudeert momenteel samen met haar Nederlandse partner hoe dit technisch geïmplementeerd kan worden en binnen welke termijn.

Ik heb nota genomen van de petitie van Rover en TreinTramBus. Ik beschouw het als een signaal aan de spoorwegmaatschappij die de vraag van de reiziger weergeeft over hoe over de internationale treinverbindingen te beschikken. Hoe het grensverkeer tussen België en zijn buurlanden kan worden verbeterd, zal zeker zorgen voor stof tot nadenken met het oog op de nieuwe beheerscontracten met de hervormde NMBS-Groep.

U vroeg naar de mogelijkheden voor andere exploitanten om de hogesnelheidslijn te gebruiken. Deze wordt nu al sinds december 2009 door Thalys International gebruikt.

Het internationaal personenvervoer is geliberaliseerd. Het spreekt voor zich dat ook andere exploitanten rijpaden bij Infrabel kunnen aanvragen, voor zover zij in België beschikken over een vergunning van de spoorwegonderneming en een veiligheidsattest.

Wat de alternatieve routes naar Nederland betreft blijft Infrabel de lijn 12 tussen Antwerpen en de Nederlandse grens in de richting van Roosendaal behouden. De vraag of dit ook het geval is aan de andere kant van de grens valt binnen de bevoegdheid van de Nederlandse infrastructuurbeheerder.

06.06 **Willem-Frederik Schiltz** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. U was bijzonder snel. Ik heb u nauwelijks kunnen volgen. U was net een Fyra.

Ik onthoud dat er geen alternatieve verbinding is. U zegt dat wij ons nu alleen moeten verhalen op een systeem dat vergelijkbaar is met de verbinding tussen Brussel en Parijs. Die verbinding is even tenenkruellend. Er is een totaal gebrek aan flexibiliteit. Eigen aan het nemen van een trein was tot nu toe dat men op dezelfde dag kon beslissen of men erop zou stappen of niet. Dat is nu niet meer mogelijk, tenzij mits betaling van een gigantische toeslag waardoor men de volgende maand alvast niet meer kan gaan.

Het heikele punt is natuurlijk wat de heer Geerts heeft gezegd en wat ook in de krant zo treffend aan bod kwam, met name een prijsstijging van ettelijke honderden euro voor mensen die dagelijks heen en weer willen pendelen. Dat is onaanvaardbaar. Ik ben een liberaal en ik pleit absoluut voor een vrije markt, maar dan moeten er wel alternatieven zijn en die zijn er niet. De Thalys is geen alternatief voor de Fyra en omgekeerd. Zij zijn in hetzelfde bedje ziek.

Ik verwacht dan toch dat de nationale spoorwegmaatschappijen in België en in Nederland een klein beetje moeite doen om in hun monopolie, het spoorwegnetwerk, te zorgen voor een ietwat flexibelere verbinding.

Over het alternatief waarnaar ik verwees, namelijk een verbinding tussen Antwerpen en Breda, heb ik u geen antwoord horen geven. Ik weet niet of u daarop wil of kan antwoorden, maar dat behoort niet exclusief tot de bevoegdheid van de Nederlandse minister. Hebt u informatie over de mogelijke piste die werd gelanceerd om alsnog in een verbinding tussen Antwerpen en Breda te voorzien? Tenzij ik het gemist heb, heb ik uw antwoord op die vraag niet gehoord.

06.07 Minister **Paul Magnette**: Wat betreft de alternatieve route, blijft Infrabel de lijn 12 in de richting van Roosendaal behouden.

06.08 **Willem-Frederik Schiltz** (Open Vld): Dit is natuurlijk geen volwaardig alternatief om op een deftige manier in Nederland te geraken. Ik hoop alsnog dat de NMBS, ingevolge de door u voorgestelde stof tot nadenken voor een nieuw bestuursakkoord, zal overwegen om tot een verbetering van het grensoverschrijdend verkeer te komen.

Meneer de voorzitter, u haalde het daarnet al treffend aan in uw vraag, het is inderdaad ondenkbaar dat met andere vervoersmodi Europa vrij is geworden, maar dat, wat het spoor betreft, Europa plots zou moeten terugplooiën op zijn nationale spoorweginfrastructuur.

06.09 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Daar kan ik mij alleen maar bij aansluiten, mijnheer Schiltz.

Mijnheer de minister, ik heb ook geen duidelijk antwoord gekregen op de vraag in hoeverre de start van de Fyra Amsterdam-Brussel met de verbinding Antwerpen-Breda zal samenvallen. Voor zover ik het begrepen heb, is er ook een goedkeuring nodig van het bijna-akkoord, zeg maar, door onze regering. Dit zou eerstdaags gebeuren, want ik heb opgevangen dat de voorverkoop voor Fyrtickets vandaag online van start zou gaan.

U verwijst naar een alternatief via lijn 12, dat is voor mij geen alternatief voor mensen die de grens willen oversteken om te gaan werken. Men past de L-trein 10 minuten aan vanaf 9 december om een betere aansluiting te geven op de treinen die vanuit Roosendaal vertrekken. Op zich is dit een goede tegemoetkoming, maar een trein die tussen Antwerpen en Roosendaal dertien keer stopt, is in niets te vergelijken met de huidige Benelux-trein. In die zin zou de trein tussen Antwerpen en Breda met een stop in Noorderkempem, een beter alternatief zijn want dan is men op minder dan een halfuur in Breda. Mochten er daar dan goede verbindingen zijn naar de rest van Nederland, dan zou die trein — mits een beetje goede wil en extra overstappen, wat natuurlijk nog altijd een stap achteruit is — min of meer een goed alternatief kunnen zijn voor de Benelux-trein. Dit gaat wellicht niet starten op 9 december waardoor wij jammer genoeg gedurende een vijftal maanden geen volwaardig, betaalbaar alternatief zullen hebben voor de Benelux-trein, en dat bovendien niet moet worden gereserveerd.

Het ware beter geweest om de Benelux-trein te laten rijden tot de verbinding tussen Antwerpen en Breda effectief klaar was. Immers, de verbinding Antwerpen-Breda loopt tot het eerstvolgende station over de grens en voldoet niet aan de criteria voor internationaal reizigersverkeer waardoor de tariefzetting op een andere manier gebeurt. Ik betreurt dat en heel wat reizigers met mij.

06.10 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, het positieve van het antwoord is natuurlijk dat de minister voorstander is van de abonnementsformule. Ik meen dat de volgende aflevering de indiening van vraag nr. 20 zal zijn, waarbij men te kennen zal geven dat de suggestie om lijn 12 te gebruiken niet goed is, dat men effectief tot een andere oplossing moet komen en dat men zolang de Benelux-trein moet behouden.

06.11 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik meen dat wij nauwelijks vooruitgang boeken in dit dossier.

Ik deel uw defensieve houding niet. U legt de bal in het kamp van de Nederlandse regering. De NMBS heeft haar voorstel gedaan op 12 november. Vandaag herhaalt u grotendeels wat u reeds op 13 november in de commissie zei. Op 16 november konden wij in de Nederlandse pers lezen dat de woordvoerder van minister Schultz niet kon bevestigen dat men het conceptvoorstel van de NMBS had ontvangen. Ik citeer de woordvoerder: "... maar het klinkt logisch dat wij in de gesprekken die wij voortdurend voeren, een dergelijk voorstel hebben gekregen".

De datum van 9 december nadert aan een iets sneller tempo dan de Fyra. Als er op die manier wordt onderhandeld, meen ik dat wij niet in staat zullen zijn een degelijke oplossing te vinden tegen die datum. Ik betreurt dan ook de huidige werkwijze, vooral gelet op de grote gevolgen.

Ik heb daarstraks een aantal suggesties van de reizigersorganisaties aangekaart. Ik dring erop aan dat u uw rol speelt zonder altijd in de richting van de Nederlanders te kijken. De gevolgen zijn te groot om ter zake te

staan toekijken als een koe naar een trein.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Question de Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le rapport du Service Sécurité et Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF)" (n° 14226)

07 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het verslag van Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS)" (nr. 14226)

07.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, nous avons reçu récemment le rapport 2011 du Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer (SSICF).

Il est interpellant de lire, dès les premières pages, que le nombre de dépassements illicites de signaux demeure préoccupant. Même si la conclusion se veut légèrement positive en annonçant que la sécurité de nos chemins de fer s'est légèrement améliorée, certains points capitaux pour continuer à améliorer la sécurité de nos transports publics semblent mériter une explication. Et en vérité, monsieur le ministre, en relisant le texte de ma question, je me rends compte que certains éléments concernent plutôt votre collègue de la Mobilité. J'imagine que vous allez m'éclairer à ce sujet!

Tout d'abord, nous pouvons constater que le nombre de gauchissements est en nette augmentation. Pourriez-vous nous donner une explication à ce sujet? Quelles sont les mesures à mettre en place pour diminuer ce phénomène?

Ensuite, dans les recommandations du rapport de la commission Sécurité du rail figurait la mise en place d'un audit concernant les dépassements de signaux. Les responsables du SSICF ont signalé ne rien voir venir. Où en est-on par rapport à cette recommandation? Avez-vous un planning à nous proposer pour une mise en place dans les meilleurs délais?

Enfin, une autre recommandation de la commission Sécurité du rail était d'augmenter les ressources humaines du SSICF. Le personnel devrait être porté à 46 équivalents temps plein en 2013. Seulement, le SSICF n'a pu commencer son recrutement pour 2012 qu'au mois de novembre. Apparemment, Il n'a pas pu utiliser son fond monétaire pour engager du personnel. Pourriez-vous nous dire si les dirigeants pourront utiliser ce fond rapidement afin de remplir leurs engagements pris devant la commission de Sécurité du rail?

07.02 Paul Magnette, ministre: Monsieur le président, madame De Bue, les incidents dus à des gauchissements, c'est-à-dire des déformations de la voie, entraînent une réduction immédiate de la vitesse – dans certains cas, la voie doit même être mise hors service. Infrabel confirme, en effet, que le nombre de gauchissements a augmenté en 2011 par rapport à 2010, en partie en raison des chaleurs extrêmes qui ont provoqué une forte pression thermique sur les rails après une année 2010 qui avait été relativement froide; 2011 reste dans les annales comme l'année la plus chaude depuis 1833. Les gauchissements sont dus par ailleurs à un affaissement de la voie en raison d'animaux qui creusent des tunnels sous les voies.

Infrabel a établi un plan d'action visant à augmenter la fréquence des contrôles périodiques de la géométrie des principales voies du réseau. Des analyses approfondies des causes des cas identifiés sont également effectuées.

En ce qui concerne la réalisation d'un audit concernant les dépassements de signaux, le troisième avenant au contrat de gestion avec les entreprises ferroviaires prévoit que cet audit sera mené par le SSICF en collaboration avec Infrabel et les entreprises ferroviaires.

Les entreprises du groupe ne restent par ailleurs pas inactives. Pour continuer à réduire en permanence le nombre de dépassements de signaux, Infrabel a établi un plan d'action global "Dépassements de signaux" qui comprend diverses actions et mesures, notamment quatre grands volets.

Un premier volet concerne la sensibilisation aux dépassements de signaux. Il inclut notamment le groupe de travail "Dépassements de signaux" qui traite de tout signal ayant été dépassé plus d'une fois depuis 2005.

Un deuxième volet concerne la gestion des risques liés aux dépassements. Le troisième volet est consacré au développement du *masterplan* ETCS. Le dernier volet comprend plusieurs autres initiatives, notamment l'interdiction d'utiliser le gsm pendant la conduite, des règles de design pour l'implantation des nouveaux signaux, une meilleure visibilité des signaux lumineux, etc.

En outre, dans le cadre du troisième avenant au contrat de gestion conclu entre l'État belge et Infrabel, cette dernière élaborera un plan d'action "Prévention des dépassements de signaux" commun avec les entreprises ferroviaires. Après quoi, il sera prévu un reporting régulier au SSICF ainsi qu'au ministre compétent. Une première réunion à ce sujet est prévue fin novembre 2012 entre Infrabel, le SSICF et l'ensemble des entreprises ferroviaires.

Enfin, en ce qui concerne les moyens humains attribués au SSICF et la réalisation de son plan de recrutement, je vous invite à interroger mon collègue de la Mobilité, car c'est lui qui exerce la tutelle sur le SSICF.

07.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour toutes ces explications et la clarté de votre réponse. Mais qui peut demander au SSICF de produire cet audit? Est-ce de votre responsabilité ou bien de celle de M. Wathelet?

07.04 Paul Magnette, ministre: De celle de M. Wathelet.

07.05 Valérie De Bue (MR): Je vous remercie, monsieur le ministre.

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 politique ferroviaire, notamment en province de Liège, face aux mesures d'économie annoncées par le Groupe SNCB" (n° 14249)

08 Vraag van de heer André Frédéric aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het spoorbeleid, met name in de provincie Luik, in het licht van de aangekondigde besparingsmaatregelen van de NMBS-Groep" (nr. 14249)

08.01 André Frédéric (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, j'ai pris connaissance des questions posées par mes collègues sur les pistes d'économie envisagées par le Groupe SNCB évoquées par la presse. Je retiens principalement qu'à l'heure actuelle, aucune décision n'est prise. Cependant, cela ne signifie pas que rien n'est envisagé. Ainsi, je m'interroge à nouveau sur la catégorisation des lignes par le gestionnaire d'infrastructure. En effet, elle m'apparaît plutôt interpellante.

Si j'en crois les informations dont on dispose, les lignes de catégorie A recevraient encore des investissements pour être maintenues en bon état à long terme. Les lignes B, quant à elles, seraient simplifiées et ne recevraient plus que des investissements réduits. Enfin, les lignes C se verraient privées de tout investissement et donc, de tout avenir!

Mes questions seront très précises. Confirmez-vous ce découpage tel que présenté par la presse? Confirmez-vous à l'avenir l'abandon de tout investissement pour les lignes classées C? À titre d'exemple, nous venons d'aborder la problématique de la province de Luxembourg, mais ce n'est pas la seule région rurale touchée. Des investissements seront-ils encore consentis à l'avenir pour les lignes Gouvy-Liège ou encore Liège-Marloie-Jemelle?

Comment explique-t-on ce découpage? S'agit-il d'une initiative unique du gestionnaire d'infrastructure avalisée par l'ensemble des acteurs du rail? Sur quels critères ce découpage a-t-il été ou sera-t-il réalisé: parle-t-on d'un découpage selon l'intensité du trafic, selon le nombre d'usagers ou selon un autre critère? Pouvons-nous disposer d'une classification détaillée de ce découpage ligne par ligne, province par province?

Enfin, ce découpage remettrait-il en question les investissements concernant la sécurité, à savoir le plan de

concentration des cabines mais aussi les installations du TBL1+ et de l'ETCS?

08.02 Paul Magnette, ministre: Monsieur le président, cher collègue, pour ce qui concerne les suppressions des lignes qui sont aujourd'hui confirmées, vous savez que les décisions ont été prises voici plus d'un an, autrement dit, avant ma prise en fonction et il me revient simplement d'en prendre acte. Pour ma part, je n'ai cessé de sensibiliser mes collègues du gouvernement au risque de demander de trop gros efforts budgétaires à la SNCB. En effet, cela pourrait finalement se traduire par une dépression très forte sur les investissements, et même par une nouvelle suppression de trains dont on sait les conséquences que cela entraîne, en particulier dans les régions rurales. J'ai ainsi obtenu que les efforts demandés à la SNCB soient raisonnables. Comme je l'ai indiqué tout à l'heure à l'occasion d'une autre réponse, les efforts consentis pourront être récupérés dans une phase ultérieure du plan d'investissement.

Pour le reste, comme vous, j'ai vu dans la presse que des classifications étaient étudiées par Infrabel. Mais, comme je l'ai dit en réponse aux questions de MM. Arens et Perpète, Infrabel étant une entreprise publique autonome, si nous voulons en savoir plus sur ce point, le mieux serait d'inviter ses responsables afin qu'ils nous expliquent leur méthodologie et leurs intentions.

Aujourd'hui, le plan pluriannuel doit encore recevoir l'approbation du conseil d'administration d'Infrabel. Il devra ensuite être consolidé avec les deux autres sociétés du Groupe. Après seulement, une consultation formelle devra être entamée avec les Régions. Lorsque toutes ces étapes auront été franchies, le plan sera soumis pour approbation au Conseil des ministres. Nous sommes donc très en amont d'éventuelles décisions telles que celles qui ont été évoquées. Pour l'heure, rien n'a encore été décidé.

Dans l'hypothèse où les moyens disponibles ne permettraient pas de conserver ou de développer toutes les lignes, dans une région ou l'autre, je rappelle la possibilité - confirmée dans la déclaration de politique générale du gouvernement -, de permettre aux Régions de les cofinancer. Dans le cadre du plan pluriannuel d'investissement, je prévois de réserver une enveloppe pour ces cofinancements avec les Régions, enveloppe dans laquelle le fédéral mettrait un montant à disposition de projets que les Régions désigneraient comme des priorités et pour lesquels elles apporteraient un complément de financement.

Voilà ce que je pouvais vous dire, à ce stade. Je répète que rien n'a été tranché. Je comprends les inquiétudes, mais il est trop tôt pour tirer des conclusions. En revanche, il serait temps et utile d'avoir un débat avec les responsables d'Infrabel au sujet de leur méthodologie et leurs intentions.

08.03 André Frédéric (PS): Je remercie le ministre pour sa réponse. Je me réjouis que rien ne soit encore complètement décidé, monsieur le ministre, mais vous ne pouvez pas m'empêcher de réagir. Quand on voit les cartes en couleur qui apparaissent dans la presse, on se dit qu'elles viennent bien de quelque part et on a l'affreux sentiment que, quelque part, dans un bureau, on a imaginé des désinvestissements dans le service des transports publics, pour certaines régions du pays et plus particulièrement en Wallonie et dans les zones rurales. On en a parlé tout à l'heure.

Il faudra dès lors que fasse son chemin l'idée de demander aux gestionnaires de réseaux qui projettent ces sous-investissements de venir s'en justifier au parlement ou d'au moins venir nous expliquer sur base de quels critères objectifs les choix sont formulés.

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

09 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de door Nederland geplande internationale spoortoppen" (nr. 14281)

09 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les sommets internationaux sur le rail que comptent organiser les Pays-Bas" (n° 14281)

09.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, de wijze waarop over het Fyradossier werd onderhandeld, zorgt ook aan Nederlandse zijde voor de nodige ergernis, in die mate dat de problematiek ook in het begrotingsdebat over de infrastructuur aan bod gekomen is. De Nederlandse meerderheidspartijen VVD en PvdA hebben op 23 november een motie ingediend omdat zij van oordeel zijn dat de Nederlandse

staatssecretaris Wilma Mansveld, die verantwoordelijk is voor het spoor, twee internationale spoortoppen moet organiseren.

Een Tweede Kamerlid van de Partij van de Arbeid, Albert de Vries, heeft de kwestie aangekaart omdat de internationale spoorverbindingen tussen Nederland en Duitsland en tussen Nederland en België maar moeilijk tot stand komen. Ik citeer het Tweede Kamerlid: "Er wordt al jarenlang gesproken over oplossingen, maar de resultaten blijven uit. Internationaal overleg moet de situatie rechtekken."

Een van de problemen is zeker de komst van de Fyra en het daaraan gekoppelde opheffen van de Benelux-trein. Wanneer er in Nederland vragen worden gesteld aan de betrokken minister, gaat het vooral over de financiering van de Fyra. Er is immers nog steeds geen beslissing over genomen.

Als Nederland internationale spoortoppen wil organiseren om het dossier weer op de rails te krijgen, is het misschien goed dat u als minister van Overheidsbedrijven de nodige initiatieven neemt. Ik wens van u te vernemen of u ook voorstander bent van internationale spoortoppen?

Bent u al in kennis gesteld van de Nederlandse beslissing en hebt u al maatregelen genomen om eraan tegemoet te komen? Stel dat de spoortoppen er komen, en dat zal wel zo zijn, want de initiële beslissing is al genomen, welke dossiers moeten daar volgens u aan bod komen?

Als u van oordeel bent dat België er niet aan hoeft mee te werken, verneem ik graag waarom.

09.02 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer de voorzitter, ik heb via de pers kennisgenomen van het initiatief van de nieuwe Nederlandse staatssecretaris om een ontmoeting te organiseren met mijzelf en met mijn Duitse collega over de kwestie van de internationale spoorverbindingen. Ik heb nog geen officiële uitnodiging ontvangen maar ik zal niet nalaten daar een positief antwoord op te geven.

Wat de dossiers over het passagiersvervoer betreft, is de lancering van de nieuwe hogesnelheidslijn tussen Brussel en Amsterdam gepland voor 9 december, alsook de verbetering van de verbinding tussen België en het zuiden van Nederland. Ik hoop dat de lopende besprekingen tussen de twee spoorwegmaatschappijen de komende dagen worden afgerond.

09.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord en voor uw positieve ingesteldheid.

Het verwondert mij een beetje dat u het dossier van de IJzeren Rijn niet noemt, want ik denk dat ook dit daar zeker aan bod zou moeten komen.

Collega Van den Bergh heeft daarnet gezegd dat hij sinds 2005 al 19 vragen over dit onderwerp heeft gesteld. Wij hebben ook al heel wat vragen gesteld over de IJzeren Rijn. Ook daar zou u misschien een initiatief ter zake kunnen nemen, zodat ook dit dossier eindelijk in een stroomversnelling komt.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de visietekst van de vakbonden over de toekomstige structuur van de spoorwegen" (nr. 14282)**

10 **Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le texte prospectif des syndicats concernant la future structure des chemins de fer" (n° 14282)**

10.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ook dit dossier sleept al een tijdje aan; het gaat tenslotte om een element uit het regeerakkoord van 1 december 2011. Wij zijn nu bijna een jaar verder en er is nog steeds geen witte rook. Het was wachten op het standpunt van de vakbonden.

Zij hebben u op 19 november een gemeenschappelijke visietekst over de toekomstige structuur van de NMBS overhandigd. De Franstalige versie van de tekst zelf staat op de website www.cheminots.be. Ook kan men via e-mail of via diverse andere kanalen de Nederlandstalige versie krijgen. Ik meen dat het zeer

belangrijk is een aantal elementen uit het voorstel mee te nemen.

Ik citeer uit de visietekst van het gemeenschappelijk vakbondsfront: “Rekening houdend met de bestaande wetenschappelijke studies en vaststellingen in buurlanden en buiten Europa, blijven wij ervan overtuigd dat een verticale scheiding op het operationele vlak geen garantie biedt op een optimale werking inzake dienstverlening aan de klanten, stiptheid, kwaliteit, regelmaat en veiligheid”.

Volgens de vakbonden biedt een geïntegreerde structuur daarentegen de beste garantie op de meest performante organisatie van het spoorverkeer in België: “Het ideale scenario bestaat uit slechts één onderneming met één beslissingsorgaan.” Zo’n structuur zou onder meer de communicatie ten goede komen, onnodige kosten vermijden en een centraal beheer van de schuld verzekeren. Zij zijn natuurlijk – dat is ook hun rol – vooral bezorgd over de eenheid van het statuut van het spoorwegpersoneel en willen er ook voor zorgen dat de Staat meerderheidsaandeelhouder blijft.

Mijnheer de minister, in de nota zijn dus een aantal essentiële zaken vervat. De commissie heeft zelf het voorstel gedaan om de vakbonden te horen en om hen niet enkel te vragen hun teksten door te sturen. Ik vind het jammer dat uw partij, de Parti Socialiste, daarin gesteund door de andere meerderheidspartijen, er geen voorstander van is de vakbonden te horen. Dat standpunt, ook van uw eigen partij, verwondert mij, omdat de vakbonden al diverse malen met hun stakingen het land bijna plat hebben gelegd. Wij moeten de gevolgen beperken en dus minstens het debat aangaan, ook als Parlement, maar u bent natuurlijk geen Parlements lid meer. U bent daarvoor dus niet persoonlijk verantwoordelijk.

Ik ben blij te vernemen dat u als minister, ook al zult u op 3 december de eed als burgemeester afleggen, te kennen hebt gegeven dat u, zolang de knoop in het herstructureringsverhaal van de NMBS niet werd doorgehakt, op post zult blijven. Enerzijds is dat een goede zaak, anderzijds duidt dat er toch op dat u nog niet direct aan de witte rook toe bent.

Mijnheer de minister, wat is uw standpunt over de visietekst? Zult u met de visietekst rekening houden bij het uittekenen van de toekomstige structuur van de spoorwegen? U hebt natuurlijk al uw visie, maar zult u die aanpassen? Zo ja, op welke manier? Zo neen, waarom niet? Wat is de planning voor de realisatie van de toekomstige structuur van de spoorwegen?

Wij hebben nu de tekst. U hebt die op 19 november ontvangen. Voor een keer ligt de bal wel in uw kamp. U kunt dat moeilijk ontkennen.

Op 3 december legt u de eed af als burgemeester. Ik vermoed dat u ook uw engagement tegenover de inwoners van Charleroi wilt nakomen. Ik denk dus dat het hoog tijd is om knopen door te hakken.

10.02 Minister **Paul Magnette**: De vakbonden hebben mij inderdaad een gemeenschappelijke nota overhandigd, die hun posities toelicht. Het eerste deel van de nota richt zich op het beheer van het personeelsbeleid en de organisatie van het sociaal overleg. Het tweede deel richt zich op de operationele aspecten. Het derde deel richt zich op het delen en het beheer van de schuld.

De nota bevat ook de visie van de vakbonden over de doelstellingen van de hervormingen. Tussen de naar voren gebrachte argumenten suggereren de vakbonden dat de gekozen structuur een antwoord moet bieden op de vraag van de sociale partners en zelfs dat de hervorming een kwaliteitsvol transport moet aanbieden tegen beperkte kosten.

De hervorming in het voorstel, waarvan u de grote lijnen voorgesteld kreeg, houdt rekening met die essentiële aspecten. Dat is in de eerste plaats de klantgerichtheid. De nieuwe structuur van de spoorwegen moet de klanten dienen. Het aanbod moet kwaliteitsvol zijn op het vlak van onthaal en informatie en zeker op het vlak van stiptheid. Voorts moeten de hervormingen het sociaal overleg versterken, om niet te zeggen herstellen.

Kortom, de nota verwoordt de duidelijke wil van de vakbonden om de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren. Wij zijn het over die doelstelling eens.

Ik zal binnenkort een nota aan het kernkabinet voorleggen over de structuren, die ik van plan ben op te zetten. Daarin zullen de tendensen worden weergegeven met betrekking tot klantgerichtheid, het sociaal overleg en de verdeling van de schuld.

In dat verband wil ik er ook graag op wijzen dat, in overeenstemming met het regeerakkoord, het eenheidsstatuut de bevoegdheid van het nationaal paritair comité zal blijven.

10.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben blij te vernemen dat de nota van de vakbonden op veel vlakken met uw visie overeenkomt. Uw visie is al zeer lang bekend bij het gemeenschappelijke vakbondsfront, maar dat heeft de vakbonden er toch niet van weerhouden de voorbije maanden op verschillende momenten te staken, met zeer ernstige gevolgen. Ik denk dat er nog een diepe kloof gaapt tussen uw visie en die van het gemeenschappelijk vakbondsfront.

U hebt het voornemen om met een voorstel naar de Ministerraad te gaan.

Ik hoop in elk geval dat u zult rekening houden met de argumentatie en de visie, want uit het huidige overlegmodel, waarbij men telkens naar het wapen van staking grijpt, is de rek uit.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.19 uur.
La réunion publique de commission est levée à 16.19 heures.*