

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

du

MARDI 29 JANVIER 2013

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 29 JANUARI 2013

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.26 uur en voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.
La séance est ouverte à 14.26 heures et présidée par M. Jef Van den Bergh.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, ik heet u welkom voor uw eerste commissievergadering.

01 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stopplaats Beringen" (nr. 14750)

01 Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'arrêt de Beringen" (n° 14750)

01.01 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag dateert van 11 december. Dat is al eventjes geleden. Een en ander zal hopelijk al achterhaald zijn.

Op 9 december werd de nieuwe treinstopplaats Beringen in gebruik genomen. De persmededeling luidde als volgt: "Voortaan zullen Limburgse reizigers gebruik kunnen maken van de nieuwe, klantvriendelijke onthaalinfrastructuur."

Dat was een redelijk cynische mededeling, vermits op dat ogenblik nog een en ander ontbrak. De metalen trappen die naar de perrons leiden, zouden met antislipbekleding en handgrepen uitgerust moeten zijn, maar voorlopig is er enkel een afsluiting van dunne planken getimmerd, die zeker geen veilige indruk geeft. Bovenaan de trap deed een alledaagse multiplexplaat dienst als afsluiting, maar dat probleem zou ondertussen opgelost zijn.

Ook de perrons waren nog niet helemaal in orde. Zitbanken waren er nog niet. Er waren schuilhuisjes, maar die hadden nog geen dak. De schepen van Mobiliteit van Beringen heeft via de pers meegedeeld dat de NMBS verzekerde dat alles in de volgende week zou zijn afgewerkt. Quod non.

Ik stelde eerder al een schriftelijke vraag over de infrastructuurwerken aan die stopplaats. Toen werd geantwoord dat de uitvoering gepland was in de periode van augustus tot november 2012, wat dus niet het geval bleek te zijn, vermits het station in gebruik genomen werd op een ogenblik dat het voor gebruik absoluut nog niet veilig was.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen. Zijn de infrastructuurwerken ondertussen afgerond? Zo nee, wanneer zal het laatste stukje afgerond zijn? Hebt u een verklaring voor de opgelopen vertragingen?

Acht u de situatie, zoals die op 9 december was, veilig voor de reizigers?

Voor de mindervaliden waren er op 9 december 2012 geen oplossingen. Ondertussen zijn die er misschien wel? Op welke voorzieningen zullen mindervaliden die van de stopplaats gebruik wensen te maken een beroep kunnen doen?

01.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: De NMBS-Groep meldt mij dat de infrastructuurwerken nog niet volledig afgerond zijn. Het einde van de werken is gepland voor eind januari 2013. De opgelopen vertraging

werd veroorzaakt door problemen met de levering van het staal en door de slechte weersomstandigheden.

De NMBS Groep meldde mij ook dat de situatie voor de reiziger echter veilig is en dat de perrons al uitgerust zijn met blindegeleideltegels voor blinden en slechtzienden.

Om een netwerk van toegankelijke stations te realiseren, zijn honderd stations door de NMBS Groep uitgekozen die, conform het beheerscontract, integraal toegankelijk zullen worden gemaakt. Het doel is overal een toegankelijk station te kunnen bereiken binnen een straal van 15 kilometer. Het aanbrengen van liften of aanleggen van lange hellingen in deze honderd stations is, gezien de grote investeringen die ervoor nodig zijn, prioritair.

Aangezien Beringen helaas niet behoort tot deze honderd stations en er geen personeel aanwezig is om rolstoelgebruikers op de trein te helpen, werd door de NMBS Groep beslist om op dit moment geen liften of hellingen te bouwen naar de perrons.

01.03 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik zal mij gaan vergewissen van de huidige toestand van de stopplaats; dat is niet ver van waar ik woon. Ik kan u in elk geval verzekeren dat voor iemand met enig gevoel voor risicobeheersing de stopplaats bij ingebruikname absoluut niet veilig was. De stopplaats was niet geëigend voor normaal gebruik en dit lijkt mij toch een zware tekortkoming. Ik heb er totaal geen begrip voor als er wordt gezegd dat de werken uitlopen tot eind januari, terwijl aanvankelijk sprake was van november van het jaar voordien.

Wat betreft de integrale toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers of mensen die slecht te been zijn, heb ik alle begrip voor beleidskeuzes die door de NMBS Groep worden gemaakt. Ik meen echter dat daarover beter open en vrijuit wordt gecommuniceerd zodat betrokkenen zich niet tekortgedaan voelen, maar effectief weet hebben van de interne politiek die wordt gehanteerd. Op het vlak van communicatie is er dan ook nog wel wat werk aan de winkel.

Ik dank u alvast voor uw antwoord.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Questions jointes de

- **M. André Frédéric au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'amende de 37 millions d'euros infligée à bpost" (n° 14781)**

- **Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'amende infligée à bpost par le Conseil de la concurrence" (n° 14900)**

02 Samengevoegde vragen van

- **de heer André Frédéric aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de boete van 37 miljoen euro voor bpost" (nr. 14781)**

- **mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de boete opgelegd aan bpost door de Raad voor de Mededinging" (nr. 14900)**

02.01 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Mijnheer de minister, op 11 december 2012 raakte bekend dat de Raad voor de Mededinging bpost een boete heeft opgelegd ten belope van 37,4 miljoen euro. Die instantie waakt, in haar hoedanigheid van concurrentiewaakhond, over het goede functioneren van de marktwerking in België. In de motivering stelt de auditeur-generaal dat het autonoom overheidsbedrijf zich bezondigde aan misbruik van machtspositie.

Meer bepaald betreft het activiteiten van bpost in de routagesector, een marktsegment waarin het overheidsbedrijf eveneens actief is, naast het eigenlijke afleveren van brieven. In deze specifieke subsector zijn eveneens verschillende andere, weliswaar private, spelers actief. Bpost heeft echter, zo oordeelt de Raad, discriminerende voorwaarden opgelegd aan die concurrerende sorteerders en hun klanten. Immers, grote klanten die rechtstreeks met bpost werken, krijgen voor hun postzendingen kortingen, soms tot vijftig procent van het basistarief. Bedrijven die hun zendingen verstuurden via een van de honderd *routeurs*

krijgen die kortingen niet. Doordat bedrijven die bpost gebruiken voor *routage* goedkopere tarieven voor de verzending van brieven en pakjes kregen, deden zij minder een beroep op onafhankelijke tussenpersonen. Onder meer Link2Biz ging daardoor overkop.

Bpost loopt daarmee voor een tweede keer op een jaar tijd tegen de lamp, want het BIPT legde bpost in 2011 al een boete op van 2,3 miljoen euro voor exact hetzelfde kortingsysteem.

Mijnheer de minister, gaat bpost tegen deze uitspraak in verweer voor het hof van beroep te Brussel? Op welke manier valt het volgens u te verantwoorden dat een autonoom overheidsbedrijf, deels gefinancierd met publieke middelen, zich vergrijpt aan dergelijke ernstige inbreuken ter attentie van private personen?

Bezondigt bpost zich ook vandaag nog aan een dergelijk systeem van kortingen? Zo ja, is het niet raadzaam dat dit systeem onverwijld wordt stopgezet? Wanneer plant u dit te stoppen?

Vreest u geen bijkomende veroordeling door de Europese Commissie, die eveneens bevoegd is voor het opleggen van boetes bij inbreuken op het vlak van mededinging. Hoe beoordeelt u de hoogte van de boete? Dit geld vloeit immers terug naar de schatkist. Meet de overheid zichzelf hier geen comfortzone aan?

Was de raad van bestuur op de hoogte van het advies van de mededingingsautoriteit daterend van april 2011? Waarom hebben de bestuurders, die grotendeels afgevaardigden zijn van de federale regering, geen actie ondernomen?

02.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mevrouw Van Eetvelde, bpost meldt mij dat zij beroep zal aantekenen tegen de beslissing van de Raad voor de Mededinging. Bpost is van oordeel dat de beslissing van de Raad en de argumentatie economisch en juridisch ongegrond is en dat zij zich in geen geval schuldig heeft gemaakt aan een ernstige inbreuk ten aanzien van privépersonen.

Het door de Raad voor de Mededinging afgewezen tariefmodel wordt niet meer toegepast. Het betwiste tariefmodel werd in juli 2011 door het BIPT veroordeeld en werd daarna door bpost afgeschaft.

Wat de raad van bestuur betreft, de leden van de raad van bestuur werden over de beslissing van het BIPT van juli 2011 geïnformeerd. Zoals hierboven reeds gezegd, werd het tariefmodel als gevolg van de beslissing van het BIPT niet meer toegepast.

02.03 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Dit is toch de tweede keer in een jaar tijd dat bpost die veroordeling oploopt. Die boete is er wel.

In het kader van een veelgebruikte term als goed bestuur is het raadzaam dat een overheidsbedrijf niet zondigt tegen de wetten die de overheid in het leven heeft geroepen. In dit geval is het raadzaam dat u de vertrouwelingen in de raad van bestuur van bpost opdraagt ervoor te zorgen dat bpost dit boekjaar niet nogmaals tegen de lamp loopt.

Gezien haar machtige marktpositie zou het verder uit de markt duwen van privébedrijven de vrijmaking van de sector verder hinderen. Het is positief dat dergelijke praktijken vandaag aan de kaak kunnen worden gesteld. Dat toont aan dat wij over enkele sterke concurrentiewaakhonden beschikken.

Daarin dreigt evenwel verandering te komen, want zoals dat het geval is bij de CREG, zien wij dat de regering een wetsontwerp indient dat de Raad voor de Mededinging aan de ketting legt, zowel op organisatorisch vlak als op het vlak van personeel. Dat wetsontwerp staat deze namiddag op de agenda.

Volgens mij is dat een zeer te betreuren evolutie. De regering moet zich richten op de inbreker en niet op de blaffende hond.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Questions jointes de

- Mme Muriel Gerken au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gare du Palais à Liège" (n° 14904)
- Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement,

chargé des Grandes Villes, sur "la rénovation de la gare du Palais à Liège" (n° 15484)

03 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Muriel Gerkens aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het station Luik-Paleis" (nr. 14904)

- mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de renovatie van het station Luik-Paleis" (nr. 15484)

03.01 **Linda Musin** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, située à Liège entre "le Cadran" et les annexes du palais de justice, avec lesquelles elle devrait être connectée, la gare du Palais est, d'un point de vue géographique, idéalement située par rapport à l'hyper-centre de Liège. La station est fréquentée par de nombreux navetteurs et touristes, avec un trafic quotidien de plus de 3 000 voyageurs. Malgré les derniers travaux réalisés, les lieux n'inspirent pas vraiment confiance, surtout la nuit.

Pour des raisons budgétaires, le projet qui en prévoit une rénovation en profondeur tarde. Attendu depuis près de dix ans, redessiné pour correspondre notamment à un budget revu à la baisse de 10 à 5 millions, il reste en souffrance. Le projet de plan d'investissement 2013-2025 qui doit encore être soumis aux Régions et au fédéral prévoirait que le Groupe SNCB étale sa part d'investissement de 3,8 millions entre 2014 et 2016, mais qu'Infrabel ne liquiderait la sienne – 2,5 millions – qu'entre 2019 et 2021, une contradiction dans les programmations qui ne rassure pas vraiment les Liégeois.

Monsieur le ministre, mes questions sont les suivantes. Ne devrait-on pas prévoir dans le futur plan d'investissement pluriannuel une meilleure conciliation entre les programmations des entreprises du Groupe SNCB? De manière pragmatique, quand peut-on espérer le début réel du chantier de rénovation de la gare du Palais?

03.02 **Jean-Pascal Labille**, ministre: Chère collègue, le Groupe SNCB m'informe que les travaux actuellement en cours ou à venir dans cette gare du Palais à Liège sont liés à la rénovation du faux plafond, de l'éclairage, de l'installation d'éclairages de secours et de boutons d'alarme, ainsi que de l'aménagement d'une sortie de secours. Ce sont donc essentiellement des aménagements liés à la prévention incendie, autrement dit des investissements qui doivent être réalisés pour assurer la sécurité des voyageurs et ne peuvent attendre la construction d'un nouveau bâtiment.

Des aménagements légers, tels que la peinture, la signalétique, la décoration, ont été réalisés à moindre frais pour améliorer l'accueil des voyageurs et accroître le sentiment de sécurité. La gare est, en outre, équipée de caméras de sécurité qui permettent une surveillance 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, à partir d'une *control room*, située à Liège-Guillemins. En cas de besoin, les services de police ou des brigades Securail sont avertis immédiatement et envoyés sur place dans les plus brefs délais.

En outre, les patrouilles de Securail visitent la gare systématiquement au moins deux fois par jour.

Le plan d'investissement 2013-2025 dont nous parlerons tout à l'heure prévoit la construction du bâtiment voyageurs entre 2014 et 2021. Le projet inclut l'accessibilité de la gare pour les personnes à mobilité réduite. Toutefois, je rappelle qu'il s'agit d'un projet de plan d'investissement et que ce dernier doit être examiné et approuvé par le Conseil des ministres, notamment après la consultation dans les prochaines semaines des Régions et des partenaires du gouvernement.

03.03 **Linda Musin** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Cela paraît effectivement une bonne chose que des travaux soient actuellement réalisés en urgence au niveau sécurité-prévention.

En termes de mobilité, cette gare, de par sa situation au cœur de Liège, son utilité et son rôle, mérite vraiment qu'on s'y attelle. Cela passe par un projet d'investissement adapté.

J'espère donc qu'on pourra, en ce qui concerne ce plan d'investissement, arriver rapidement à une conclusion positive pour cette gare qui est si utile, tant pour les touristes que pour les Liégeois.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de Mme Katrin Jadin au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le service de retenue du courrier de bpost" (n° 15069)

04 Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de postbewaarservice van bpost" (nr. 15069)

04.01 **Katrin Jadin** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, jusqu'il y a peu, bpost offrait à ses clients la possibilité, contre rémunération, de retenir leur courrier pendant une période déterminée avant qu'il ne soit remis à son destinataire à la date désirée par celui-ci. Ce service était fréquemment utilisé par les petites et moyennes entreprises pendant leurs fermetures annuelles. Ce système a été abandonné, et le courrier, s'il n'est pas reçu, est aujourd'hui obligatoirement retenu au bureau de poste du lundi au vendredi. Ainsi, les entreprises qui ont, par exemple, fermé leurs portes entre le 26 décembre et le 1^{er} janvier ont dû attendre le lundi 7 janvier pour prendre possession de leur courrier.

Monsieur le ministre, pour quelle raison ce service a-t-il été supprimé? Étant donné les ennuis causés par ce nouveau mode de fonctionnement moins flexible, ne serait-il pas opportun de proposer une autre solution, quitte à la facturer à ses utilisateurs?

04.02 **Jean-Pascal Labille**, ministre: Madame Jadin, bpost m'informe que, lorsqu'un particulier est temporairement absent de son domicile ou, pour reprendre votre exemple, quand une entreprise ferme ses portes pendant une période de vacances, le destinataire peut demander que son courrier soit réexpédié à une autre adresse, à une boîte postale, ou conservé dans un bureau de poste. La société déclare que la réexpédition ou la conservation du courrier est une procédure complexe, qui se déroule manuellement et qui exige une vérification journalière. Elle a pu observer que cette méthode a auparavant débouché sur de nombreuses plaintes à cause d'erreurs de manipulation.

En novembre 2012, bpost a décidé d'adapter ses services pour des raisons opérationnelles, en vue de simplifier et d'améliorer la procédure. Dorénavant, tous les services de réexpédition ou de conservation du courrier commencent le lundi pour se terminer le vendredi – autrement dit, il s'agit de jours fixes et non de jours flottants. Cette approche permet de réduire le contrôle manuel et donc de limiter les erreurs.

Cette nouvelle procédure apporte aussi une certaine souplesse. Pendant la récente période de fin d'année, la correspondance pouvait être conservée à la demande du client au bureau de poste, à titre exceptionnel, du lundi 24 décembre 2012 au mardi 1^{er} janvier 2013.

La dérogation sera également appliquée dans d'autres cas tels que les longs week-ends. Bpost reconnaît cependant que l'information à destination des clients devrait être améliorée afin d'éviter les malentendus.

Bpost est également d'avis que la nouvelle procédure, introduite en novembre 2012, constitue un juste équilibre entre la nécessité de se doter de procédures opérationnelles simples, avec un risque minimum d'erreurs et un maximum de fiabilité et de qualité, mais aussi d'avoir une flexibilité suffisante pour répondre aux besoins des clients. Dans l'optique d'une amélioration permanente des services offerts par bpost, il entre dans les intentions de l'entreprise, lorsque la technologie sera disponible, d'automatiser la procédure afin d'offrir à nouveau une flexibilité totale de ce service – début et fin de service aux jours choisis par le client.

04.03 **Katrin Jadin** (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses relativement complètes.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de M. Damien Thiéry au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la sécurité juridique liée au nouveau modèle du Groupe SNCB" (n° 15122)

05 Vraag van de heer Damien Thiéry aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de rechtszekerheid die geboden wordt door de nieuwe structuur van de NMBS-Groep" (nr. 15122)

05.01 **Damien Thiéry** (FDF): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous souhaite la bienvenue

dans vos nouvelles compétences. Je ne pense pas qu'il s'agisse d'un cadeau, mais nous verrons dans quelle mesure, à terme, vous pourrez redresser la barre au sein du Groupe SNCB.

Je voudrais revenir sur la sécurité juridique liée au nouveau modèle de structuration de la SNCB. Sur le modèle approuvé mercredi dernier en kern et à propos duquel votre prédécesseur s'est exprimé en séance plénière de la Chambre voilà quelques semaines, il est un point qui n'a pas, à ma connaissance, été soulevé.

Dans la note interne relative au schéma de restructuration du Groupe SNCB et présentée au kern du 15 juin 2012, il était clairement établi que le retour à une entité unique n'était pas envisageable au motif que les recours pendants de la Commission européenne à l'encontre de certains États membres étaient clairs et révélateurs de la position de la Commission.

À l'époque, il a été dit qu'"opter pour un retour à un modèle intégré qui serait porté devant la Cour de Justice des Communautés européennes créerait une grande incertitude pour l'ensemble du Groupe SNCB et son personnel. Cela empêcherait de rétablir la sérénité et l'établissement d'une vision à long terme dont le Groupe a besoin".

Or il me revient très directement, et cela a d'ailleurs été évoqué dans la presse, que rien n'indique que cette insécurité juridique que la Commission européenne fait planer comme une épée de Damoclès serait effective et que, par ailleurs, le modèle à deux entités – bicéphale – serait *ipso facto* synonyme d'une plus grande transparence en termes de gestion.

En effet, dans le cadre d'une procédure contentieuse initiée par la Commission européenne à l'encontre de l'Allemagne et l'Autriche, l'avocat général de la Cour de Justice des Communautés européennes recommande le rejet des recours de la Commission contre ces deux pays qui ont adopté une structure de type holding. Selon l'avocat général, l'Union européenne n'impose pas de séparation stricte entre l'opérateur ferroviaire historique et le gestionnaire indépendant exerçant les fonctions dites essentielles et a donc conclu que la directive autorise le système intégré.

Si la Cour de Justice suit l'avis de l'avocat général, cela remettra indubitablement en cause la réforme de structure, même si aucun recours n'est introduit formellement par la Commission européenne contre le gouvernement belge.

En conséquence, monsieur le ministre, voici deux questions spécifiques.

A-t-il été tenu compte de cet avis de l'avocat général de la Cour de Justice dans le cadre des discussions autour du projet de réforme?

Si la Cour de Justice soutenait la position de l'avocat général, quel serait l'avenir de la réforme bicéphale telle que présentée si nous étions en désaccord avec la Commission européenne?

05.02 Jean-Pascal Labille, ministre: Monsieur le président, dans le cadre de cette réforme, plusieurs documents d'analyse, des avis ainsi que les rapports d'audition de la commission de l'Infrastructure ont été analysés. Il en va de même pour les avis juridiques rendus par l'avocat général ainsi que les documents relatifs au *Recast* et au quatrième paquet ferroviaire. Bien que l'avocat général ne remette pas en cause l'existence de certains modèles holding, je tiens à rappeler que la Cour des comptes a mis en évidence les faiblesses du modèle holding belge, notamment son manque de transparence. Tenant compte de l'ensemble de ces éléments mais aussi des nombreuses réunions de travail avec les partenaires de la majorité, il a été décidé d'opter pour un modèle garantissant une délimitation claire et univoque des responsabilités de l'opérateur ferroviaire, la SNCB, et du gestionnaire d'infrastructure, Infrabel. Cette répartition des activités est une simplification devant conduire à une amélioration notoire de la satisfaction des passagers sur le volet de l'offre de mobilité intégrée, sur la ponctualité, sur l'information, sur l'accueil. Le passager, le client, est placé au centre du modèle.

La SNCB est chargée d'être le seul point de contact avec les clients, tandis qu'Infrabel peut se concentrer sur ses métiers de base que sont la gestion et l'exploitation du réseau ferroviaire.

En conclusion, je suis d'avis que cette réforme offre la stabilité nécessaire aux chemins de fer belges pour les années à venir.

05.03 Damien Thiéry (FDF): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse, à laquelle je

m'attendais un peu. Nous parlons d'une simplification mais tout le monde s'accorde à dire qu'elle était nécessaire. Je constate que dans d'autres pays européens, comme la France et l'Allemagne, on a opté pour une structure intégrée. Les Pays-Bas sont en train de faire marche arrière et optent à nouveau pour une structure intégrée. En définitive, je comprends bien qu'on essaye d'améliorer le service aux clients. C'est vraiment nécessaire, il suffit de prendre le train tous les jours pour s'en rendre compte!

J'espère, au vu de tout ce que j'ai pu lire dans la presse et de tous les documents qui m'ont été transmis, qu'on s'oriente bien vers un système bicéphale qui sera plus efficace que le précédent et qui apportera les garanties auxquelles les travailleurs ont droit. J'espère également que cette décision n'a pas été prise dans la précipitation parce qu'un ministre a dû rejoindre sa ville, alors qu'il restait un travail énorme à réaliser au sein de son cabinet.

Monsieur le ministre, j'espère que vous prendrez la relève de la meilleure manière qui soit.

05.04 Jean-Pascal Labille, ministre: Monsieur le président, je voudrais ajouter que des contacts ont déjà été pris avec les organisations syndicales. Maintenant que l'accord est entériné, il convient de se focaliser sur la matérialisation de cette réforme, donc sur les textes, en concertation avec l'ensemble des partenaires concernés. Un point me paraît extrêmement fondamental, et je serai très attentif voire même intransigeant à cet égard, c'est la gouvernance qui sera mise en place au sein de cette réforme. Ceci me paraît être un élément crucial car, seule une gouvernance efficiente et de qualité permettra aussi d'assurer la qualité du service à laquelle l'utilisateur a droit.

05.05 Damien Thiéry (FDF): Monsieur le ministre, je me réjouis bien entendu de savoir que ce domaine fera l'objet d'une bonne gouvernance. Je rappelle très simplement qu'en définitive, cette entité bicéphale dont nous parlons est associée également à une troisième entité, provisoire probablement: les ressources humaines. La question de savoir s'il ne s'agit pas d'une restructuration déguisée peut être posée. Nous verrons cela dans le futur et nous vous faisons confiance. Je reviendrai certainement vers vous à ce sujet dans les plus brefs délais.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

06 Question de M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'existence d'un dépôt provisoire de déchets verts sur le site de l'ancienne ligne Ath-Blaton à Maffle (Ath)" (n° 15097)

06 Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de tijdelijke opslagplaats voor groenafval op de site van de vroegere NMBS-lijn Aat-Blaton in Maffle (Aat)" (nr. 15097)

06.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le président, je voudrais signaler qu'il s'agit d'une question que j'avais déposée sous forme écrite il y a déjà bien longtemps. Comme elle n'a pas obtenu de réponse, je me permets de venir en séance avec cette question qui, il est vrai, a un caractère assez local.

Monsieur le ministre, mon attention a été attirée, il y a pas mal de temps, par l'existence d'un dépôt provisoire de déchets verts sur le site de l'ancienne ligne de chemin de fer Ath-Blaton, entre la chaussée de Mons et le canal Ath-Blaton, à la frontière avec l'entité de Chièvres. Depuis plusieurs années, le site est en effet utilisé par plusieurs personnes (même s'il semble utilisé principalement par un jardinier professionnel) pour le déversement de déchets verts auxquels se mêlent d'autres déchets, comme par exemple des déchets de construction.

Je passe sur les détails et sur la situation engendrée par ce dépôt clandestin régulièrement visité par des particuliers qui viennent s'y débarrasser de leurs déchets sans aucun contrôle. J'ajoute que la zone est située à proximité d'une station de pompage de la Société wallonne des eaux et qu'elle pourrait plus utilement devenir une voie pour la mobilité douce entre Ath et Chièvres.

Monsieur le ministre, le Groupe SNCB est-il encore bien propriétaire du terrain constitué par l'ancienne ligne Ath-Blaton et situé entre la chaussée de Mons à Maffle et l'entité de Chièvres? Si oui, le Groupe SNCB est-il au courant de la situation? Met-il ce terrain en location et/ou autorisation a-t-elle été donnée à des particuliers de faire usage de ce terrain comme site provisoire de stockage de déchets verts? Un permis a-t-il

été sollicité et obtenu auprès des autorités compétentes afin de rendre réglementaire l'usage actuel qui est fait du site? Si oui, le Groupe SNCB contrôle-t-il la situation de près? Estime-t-il que les conditions de délivrance du permis sont respectées? Si non, que compte faire le groupe pour faire respecter la réglementation sur un terrain qui lui appartient? Quels sont, à terme, les projets du Groupe SNCB en ce qui concerne l'affectation de cette zone?

06.02 Jean-Pascal Labille, ministre: Monsieur le président, monsieur le député, bien que je pense que l'on soit à la marge des mes compétences, voire même un peu au-delà, j'ai interrogé qui de droit et je peux donc vous répondre.

La SNCB-Holding est bien toujours propriétaire du terrain constitué par l'ancienne ligne Ath-Blaton et a accordé une autorisation d'occupation à titre précaire d'un tronçon de ligne de 300 mètres de long sur 3 mètres de large. Les conditions d'occupation accordées stipulent que l'occupant, jardinier professionnel de son état, est autorisé à utiliser le terrain mis à disposition afin de stocker provisoirement des déchets verts.

Aucun permis n'a été sollicité étant donné que la capacité de stockage du site est inférieure à 30 tonnes. Néanmoins, des visites sporadiques du site sont régulièrement organisées. Il en ressort que les conditions du contrat d'occupation sont respectées, à l'exception toutefois de la présence de déchets de construction, comme vous l'avez souligné.

Un courrier a été adressé au client afin qu'il évacue ces déchets dans les plus brefs délais.

À ce jour, aucune affectation de cette zone n'est prévue. La SNCB-Holding est cependant disposée à remettre cette ligne à la disposition de la Région dans le cadre du RAVeL.

06.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Monsieur le ministre, je suis fort étonné. Mais je procéderai à une vérification précise quant aux conditions et m'assurerai qu'aucun permis n'a été sollicité pour une telle activité génératrice d'énormément de désagréments pour les riverains de la zone.

J'espère, en tout cas, que la SNCB sera plus consciente des désagréments engendrés et qu'elle fera en sorte d'y mettre fin.

Cela dit, je ne manquerai pas d'interroger d'autres autorités quant à la non-délivrance d'un permis pour cette activité.

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

07 Samengevoegde interpellatie en vraag van

- de heer Tanguy Veys tot de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de illegale forfaitaire vergoeding van 9 900 euro die NMBS-ombudsman Guido Herman jaarlijks van de NMBS-Holding ontvangt" (nr. 78)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de semestriële vergoedingen toegekend door de NMBS-Holding aan de ombudsmannen" (nr. 15321)

07 Interpellation et question jointes de

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'indemnité forfaitaire illégale de 9 900 euros que le médiateur de la SNCB, M. Guido Herman, reçoit chaque année de la SNCB-Holding" (n° 78)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les rémunérations semestrielles octroyées par la SNCB-Holding aux médiateurs" (n° 15321)

07.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ook ik wil u eerst feliciteren met uw nieuwe dossiers. Hopelijk slaagt u erin om, in tegenstelling tot uw voorganger, meer resultaten te boeken met de hervorming van de NMBS en andere dossiers.

De aanleiding waarom ik u vandaag wens te interpellieren, is het verontrustende nieuws van de voorbije weken in de media, zowel in de Franstalige als in de Nederlandstalige pers, dat de twee ombudsmannen, die tot voor kort ressorteerden onder de NMBS-holding, illegale forfaitaire vergoedingen hebben ontvangen, die intussen tot ongeveer 114 000 euro zouden zijn opgelopen.

Wat is de basis voor de vergoeding? Op voorstel van toenmalig minister van Mobiliteit en Vervoer, Isabelle Durant, heeft de Ministerraad van 4 april 2003 het ontwerp van KB inzake de benoeming van Guido Herman tot ombudsman van de Nederlandse taalrol bij de NMBS goedgekeurd. Guido Herman was op dat moment geen onbekende. Hij is nog steeds een prominente Brugse vrijzinnige. Zoals bij alle politieke benoemingen is hij van sp.a-signatuur.

Op 23 februari 2011 keurde voormalig staatssecretaris van Mobiliteit, Etienne Schouppe, op de Ministerraad een ontwerp van KB goed waarbij hij de ombudsmannen van de NMBS, van zowel de Nederlandse als de Franse taalrol, op vraag van de Europese Commissie wou overplaatsen naar de FOD Mobiliteit en Vervoer, precies omdat zij in volledige onafhankelijkheid moeten kunnen opereren. Dat is sinds december 2012 een feit en zij worden ook daadwerkelijk door de FOD Mobiliteit en Vervoer betaald.

In de aanloop van de transfer waren beide ombudsmannen niet zo happig om van hun mooie post onder de NMBS-vleugels naar de FOD Mobiliteit te gaan. Er was zelfs enige aarzeling, ook al was dat natuurlijk noodzakelijk om tegemoet te komen aan de visie van de Europese Commissie. Enige navraag leert dat vooral het financiële statuut van de ombudsmannen onder de NMBS-vleugels zeer aantrekkelijk was, wat bij de FOD Mobiliteit minder het geval zou zijn.

Bij de regeling voor de vergoedingen van de betrokken ombudsmannen had de inspectie van Financiën in een advies op 14 november, gevraagd door staatssecretaris Schouppe, al gezegd dat de forfaitaire som die Jean-Marc Jeanfils, ombudsman van de Franse taalrol, en Guido Herman, ombudsman van de Nederlandse taalrol ontvingen, niet zou voldoen aan het koninklijk besluit van 19 oktober 1992. Staatssecretaris Schouppe heeft het advies volgens de media bezorgd aan de CEO van NMBS-holding, de heer Jannie Haek, ook toevallig van sp.a-signatuur, en aan de voorzitter van de NMBS-holding, Jean-Claude Fontinoy, van MR-signatuur, met de vraag om een nieuwe overeenkomst met beide ombudsmannen op te maken, waarbij de illegale forfaitaire onkostenvergoeding werd stopgezet en de onterecht ontvangen bedragen zouden worden teruggevorderd.

Men moet ook weten dat de oorspronkelijke onkostenvergoeding die zij ontvingen ten bedrage van 4 950 euro per semester, in 2009 op vraag van de personeelsafdeling van de NMBS reeds was opgetrokken tot 6 197,50 euro, met ingang van 1 januari 2007. Blijkbaar maakten beide ombudsmannen veel onkosten. Wanneer de media naar de hoogte van de onkostenvergoeding polsten, luidde het antwoord dat hiermee werd betracht om ombudsman Guido Herman in staat te stellen het loon te behouden dat hij als administratief directeur bij het AZ Koningin Fabiola in Blankenberge genoot.

Overigens, voor de petite histoire, ik woon zelf in Blankenberge en heb het oor eens te luisteren gelegd waarom de heer Herman destijds daar zijn koffers heeft gepakt. Als administratief directeur heeft hij zeker geen medische fout gemaakt. Blijkbaar is hij er door een paar foute beslissingen niet in geslaagd het toenmalige stadsziekenhuis te fuseren met het AZ van Brugge, eveneens in vrijzinnige handen, tot ergernis van de liberalen, die dan maar een fusie zijn aangegaan met een katholiek ziekenhuis in Knokke.

Mijnheer de minister, volgens de persberichten en volgens mijn informatie is het advies van Financiën duidelijk. De vergoedingen die ze sinds 2003 hebben ontvangen, zijn illegaal. Ze hadden die nooit mogen krijgen. Waarom heeft men dat gedaan? Waarom zijn die nooit teruggevorderd? Hoe kon dat zo lang doorgaan, zeker nadat staatssecretaris Schouppe daarop gewezen had?

Na die persberichten is er op 18 januari een communiqué geweest van de NMBS Holding: "Conform de opeenvolgende koninklijke besluiten en reglementteksten hadden de ombudsmannen van 1993 tot en met 2012 recht op de verloning en de voordelen inzake sociaal statuut, verkeersvoordelen, vergoedingen... eigen aan een equivalente functie van de NMBS".

Mijnheer de minister, ofwel komen ze niet in aanmerking voor die vergoedingen, wat volgens de pers het geval was, ofwel komen ze wel in aanmerking voor die vergoedingen, wat volgens de NMBS het geval was. Het is echter opvallend dat als zij ineens van dienst veranderen en voor de FOD Mobiliteit komen te werken,

zij plots geen recht meer hebben op een dergelijke onkostenvergoeding. Hier moet toch minstens enige duidelijkheid over komen.

Mochten de premies onwettig zijn, dan vind ik nog altijd dat ze moeten teruggevorderd worden. Vandaar dat ik de zaak ook in een interpellatie heb gegoten, zodat wij het onderwerp met de nodige aandacht kunnen volgen. Ik wil er toch op aandringen dat de onduidelijkheid over statuten en vergoedingen – er zijn immers nog andere ombudsmannen actief – in de toekomst wordt weggenomen en dat de regels goed vastgelegd en gecommuniceerd worden, zodat dergelijke zaken niet langer mogelijk zijn.

07.02 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, ik zal het hele verhaal niet herhalen, noch uitweiden, zoals de heer Veys heeft gedaan, maar ik wil een en ander toch situeren.

Volgens een brief van 19 januari 2009 van de toenmalige directeur Personeelszaken, de heer Tony Van den Berghen, van sp.a-signatuur, en van gedelegeerd bestuurder Jannie Haek, eveneens van sp.a, werd vanaf 1 juli 2003 een semesteriële vergoeding toegekend. In 2007 werd die vergoeding nog verhoogd. Volgens sommigen moet de verhoging gezien worden in het licht van het feit dat de heer Guido Herman, van sp.a, de functie van directeur-generaal Reizigers bij de NMBS, als opvolger van Leo Pardon, ook van sp.a., misgelopen was. Klaarblijkelijk is er toen intern een en ander fout gelopen. De vergoeding werd toegekend tot 1 december 2012, toen de ombudsmannen eindelijk effectief loskwamen van de NMBS-groep en van de loonlijst van NMBS Holding naar die van de FOD Mobiliteit werden verplaatst.

Volgens het advies van 14 november 2011 van de inspectie van Financiën was de vergoeding nochtans niet conform het koninklijk besluit van 9 oktober 1992 inzake de dienst Ombudsman in sommige autonome overheidsbedrijven. Artikel 6 van dat koninklijk besluit bepaalt de toelagen die toegekend worden aan ombudsmannen. De toelagen die toegekend werden door NMBS Holding, waren echter een stuk hoger dan de toelagen die worden toegekend door het koninklijk besluit. “De onafhankelijkheid strookt dan ook geenszins met de betaling door NMBS Holding van complementaire bedragen ten gunste van de ombudsmannen,” schreven de inspecteurs in hun verslag.

De heer Schouppe, destijds staatssecretaris van Mobiliteit en nooit vies van een beetje geregel, schreef uiteindelijk op 18 november 2011 aan de heer Haek, van sp.a, en aan de heer Fontinoy, van een andere kleur, dat de vergoedingen onwettig waren en vroeg hun een nieuwe overeenkomst te ondertekenen met de bepaling dat de betrokken vergoedingen ten laste genomen door de Staat, wegvalt.

Volgens de heer Herman gaat het om een persoonlijke afrekening. Hij kreeg immers intussen ook het bericht dat hij op 1 mei 2013 opnieuw een examen zal moeten afleggen om aan te tonen dat hij capabel is om zijn functie van ombudsman te behouden.

Mijnheer de minister, mijn vragen zijn de volgende.

Heeft de NMBS-Holding de overduidelijk onterechte vergoedingen teruggevorderd van de ombudsmannen waaraan ze werden uitbetaald? Indien niet, waarom zijn ze niet teruggevorderd?

Heeft de Staat die uiteindelijk de vergoeding moet betalen, op zijn beurt de onterechte vergoedingen teruggevorderd van de NMBS-Holding? Indien zulks niet het geval is, waarom heeft de Staat ze niet teruggevorderd?

Tot slot, welke maatregelen worden tegen de verantwoordelijken getroffen?

Ik kijk alvast graag naar een verhelderend antwoord uit.

07.03 Minister Jean-Pascal Labille: Mijnheer de voorzitter, collega's, u zult zeker niet blij, veeleer ontgoocheld zijn maar ik vestig uw aandacht erop dat de ombudsdienst rechtstreeks van de staatssecretaris voor Mobiliteit afhangt en dus niet binnen mijn bevoegdheden valt.

De **voorzitter:** De heer Veys lijkt het niet met uw standpunt eens te zijn.

07.04 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, uw antwoord is te gemakkelijk. Het klopt dat de huidige ombudsmannen voor het spoor onder de FOD Mobiliteit en Vervoer ressorteren. Tot 1 december 2012 waren zij echter wel uw verantwoordelijkheid, zij het dat zij de verantwoordelijkheid van uw

voorganger, de heer Magnette.

Ongeacht of de NMBS-Holding dus al dan niet legaal of illegaal vergoedingen heeft uitbetaald – ik laat de legaliteit of illegaliteit ervan in het midden, maar zelfs op dat vlak komt u niet tot een sluitend antwoord –, bent u in uw hoedanigheid van voogdijminister verantwoordelijk voor het toezicht op de besteding van middelen door de NMBS-Holding. Indien de NMBS-Holding dus illegale forfaitaire onkostenvergoedingen heeft uitbetaald, is het aan u om de NMBS-Holding op dergelijke fouten te wijzen en de NMBS duidelijk te maken dat de vergoedingen moeten worden teruggevorderd.

Nu laat u echter zelfs niet weten of op basis van bepaalde argumenten de vergoedingen in kwestie al dan niet legaal zouden zijn. In tweede instantie laat u evenmin weten op welke manier op het schrijven van toenmalig staatssecretaris Schouppe werd gereageerd, teneinde aan dergelijke uitbetalingen een einde te stellen.

Mijnheer de minister, ik denk dat het een beetje al te gemakkelijk is om u er op die manier van af te maken. U behartigt zodoende niet de belangen van de NMBS-Holding. Ik weet dat het maar gaat om ocharme 114 000 euro, maar ik bekijk ook de budgettaire situatie van de NMBS-Holding en de slechte reputatie. Bovendien tiert de republiek der kameraden welig binnen de NMBS. Meermaals heb ik hier de socialistische partij horen vernoemen. Het is duidelijk dat daaraan een einde moet komen. Wanneer mensen zich onterecht op de kap van de NMBS verrijkt hebben, moet dat geld teruggevorderd worden.

Met mijn motie van aanbeveling dring ik dan ook op het volgende aan.

Ten eerste, ik dring erop aan dat er maatregelen worden genomen opdat die naar mijn mening illegale forfaitaire onkostenvergoedingen worden teruggevorderd.

Ten tweede, in de toekomst moeten er duidelijke, welomschreven regels en afspraken komen inzake de uitbetaling van forfaitaire onkostenvergoedingen binnen de NMBS-Groep. Dat huiswerk kunt u zeker meenemen wanneer u begint aan het onafgewerkt bouwstuk, om het in vrijmetselaars termen te zeggen, van uw voorganger, de heer Magnette, inzake de hertekening van de NMBS-Groep, zodat daar duidelijke regels en afspraken uit komen.

Tot slot wil ik het hebben over de ombudsmannen. Zij opereren soms in een moeilijk vacuüm omdat hun statuut niet altijd duidelijk is. Daarom wil ik erop aandringen dat er binnen de federale regering werk wordt gemaakt van een duidelijk raam inzake de lonen van ombudsmannen in overheidsdiensten. Naarmate men creatief is of goede politieke vrienden heeft, blijken de ombudsmannen immers een verschillende vergoeding te verkrijgen. Wanneer een ombudsman uit de NMBS-Holding ineens onder de FOD Mobiliteit terechtkomt, dan valt hij een niveau lager. Het is duidelijk dat dit niet de goede werking en de onafhankelijkheid van de ombudsmannen garandeert.

07.05 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik sluit mij deels aan bij hetgeen collega Veys heeft gezegd. Het is geweldig cynisch dat uw voorganger het huis verlaten heeft met als grote verwezenlijking dat hij een eind heeft gemaakt aan de torenhoge vergoedingen van overheidsmanagers, terwijl u op een specifieke vraag van mij, want ik heb specifiek gevraagd of de NMBS-Holding de onterechte vergoedingen heeft teruggevorderd, antwoordt dat het niet uw bevoegdheid is.

Mijnheer de minister, in mijn eerste vraag, in de plenaire vergadering, heb ik u gezegd dat u niet alles mag geloven wat de diverse entiteiten van de NMBS voorbereiden. Opnieuw zet men u te kijk met het voorbereide antwoord, want dit is effectief wel uw bevoegdheid en het Parlement heeft wel het recht om te weten of de NMBS-Holding die vergoedingen effectief als onterecht beschouwt. Desgevallend dienen die vergoedingen te worden teruggevraagd. Er is geen andere weg. Ofwel zijn ze onterecht ofwel wordt aangevochten dat ze onterecht zijn. Ingeval ze onterecht zijn, moeten ze worden teruggevorderd. Er is geen andere weg voor de NMBS-Holding dan dat.

Ik begrijp nu ook waarom minister Magnette hier het voorstel heeft gelanceerd om die vergoedingen allemaal af te toppen, dat was om zich te beschermen tegen de eigen mensen, die men daar geplaatst heeft, die men onderhoudt, op welke mogelijke manier dan ook, en die men bedankt met financiële middelen op overheidskap voor bewezen diensten en hand-en-spandiensten.

Dat kan niet. Ik zal sowieso de vraag aan uw collega Wathelet richten. Hij zal opnieuw verwijzen naar u,

want bij de andere vragen over de ombudsdienst gebeurt net hetzelfde. In elk geval, dit moet aan het licht komen en hierover moet duidelijkheid komen.

Moties **Motions**

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

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Tanguy Veys en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Tanguy Veys
en het antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden,
beveelt de regering aan
- de nodige maatregelen te nemen opdat de NMBS-Holding de door hen uitbetaalde illegale forfaitaire onkostenvergoedingen van de ombudsmannen terugvordert;
- de nodige maatregelen te nemen opdat binnen de NMBS-Groep strengere regels en afspraken komen omtrent het uitbetalen van forfaitaire onkostenvergoedingen;
- de nodige maatregelen te nemen opdat er duidelijke regels en afspraken komen omtrent de verloning van ombudsmannen in overheidsdienst."

Une motion de recommandation a été déposée par M. Tanguy Veys et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Tanguy Veys
et la réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes,
recommande au gouvernement
- de prendre les mesures nécessaires pour que la SNCB-Holding réclame la restitution des indemnités forfaitaires illégales qu'elle a versées aux médiateurs;
- de prendre les mesures nécessaires pour que le versement d'indemnités forfaitaires fasse l'objet d'accords et de règles plus sévères au sein du Groupe SNCB;
- de prendre les mesures nécessaires pour que la rémunération des médiateurs dépendant des services publics fasse l'objet de règles et d'accords clairs."

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Linda Musin en door de heer Jef Van den Bergh.

Une motion pure et simple a été déposée par Mme Linda Musin et par M. Jef Van den Bergh.

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

08 Vraag van mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "een mogelijke beursgang van bpost" (nr. 15199)

08 Question de Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la possible entrée en bourse de bpost" (n° 15199)

08.01 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, afgelopen zomer kreeg CVC de mogelijkheid zich uit bpost terug te trekken. Zij gaven dan ook te kennen dit te zullen doen. Hierdoor wordt de jarenlange discussie over een mogelijke beursgang van het overheidsbedrijf opnieuw aangewakkerd. De vraag is of bpost naar de beurs zal gaan dan wel of CVC vervangen zal worden door een andere aandeelhouder, al dan niet industrieel of financieel.

De regering heeft geruime tijd geleden reeds de zakenbank UBS met de opdracht belast om uit te kijken naar een nieuwe geschikte partner. Ik heb hierover reeds verschillende keren vragen gesteld maar er eigenlijk nooit echt een antwoord op gekregen, mede omdat de voortgang in dit dossier afhankelijk wordt gemaakt van het oordeel van de Europese Commissie over de vijfde beheersovereenkomst. In het laatste antwoord op mijn vragen ter zake van uw voorganger, de heer Magnette, gaf hij aan dat de signalen die hij

hierover van de Europese Commissie ontving positief waren.

Mijnheer de minister, ik heb dan ook enkele vragen voor u. Hebt u reeds meer duidelijkheid over het oordeel van de Europese Commissie over de vijfde beheersovereenkomst? Wanneer zal hierover een definitief oordeel volgen? Kunt u nader toelichten welke signalen men hierover reeds heeft ontvangen?

Ten tweede, wat is de stand van zaken in het dossier inzake de mogelijke beursgang? Wanneer zal er een beslissing worden genomen over de periode na CVC? Is een beursgang dan wel het vervangen van CVC door een andere partner voor u de geprefereerde optie? Indien er geopteerd wordt voor een andere partner, zal er dan rekening worden gehouden met de resultaten van de opdracht waarmee UBS werd belast? Wat waren de resultaten of conclusies van deze opdracht?

08.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mijnheer de voorzitter, dit is een zeer belangrijke vraag. De gesprekken met de Europese Commissie zijn nu afgelopen. De Belgische Staat zal binnenkort het vijfde beheerscontract officieel ter kennis brengen van de Europese Commissie. Na deze kennisgeving heeft de Europese Commissie twee maanden om zich uit te spreken over de verenigbaarheid van het beheerscontract met de Europese regels. De beslissing moet dus in de lente van 2013 genomen worden.

Nadat de juridische onzekerheid verbonden aan het ontbreken van een vijfde beheerscontract is weggewerkt, zal de privéaandeelhouder CVC de uitredingsprocedure uit het kapitaal van bpost kunnen opstarten. Ik herinner eraan dat het CVC is dat zijn aandeel verkoopt en niet de Staat. Het is dus de privéaandeelhouder die over de datum beslist. De keuze waarop het uit het kapitaal van bpost treedt komt CVC toe. De aandeelhoudersovereenkomst van 2006 voorzag in een mogelijke beursgang en CVC heeft zijn interesse voor deze optie getoond.

De Staat blijft echter geïnteresseerd in de mogelijkheid van een institutionele plaatsing, zelfs gedeeltelijk, in het bijzonder bij de Belgische of Europese investeerders. UBS heeft nooit conclusies of resultaten overhandigd inzake de keuze van een nieuwe institutionele belegger.

08.03 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben blij te vernemen dat er duidelijkheid komt in dit dossier, want het is al een tijdje hangende. Ik meen dat een beursgang van bpost een echte opsteker zou zijn. De belangstelling voor aandelen neemt alsmaar toe, zeker na de sterke prestaties van de Brusselse beurs vorig jaar. Volgens mij is een beursgang de meest logische oplossing. Ik verwijs daarvoor naar het voorbeeld van Belgacom. Ook dat bedrijf werd via de inbreng van privépartners geprofessionaliseerd. Ik kijk uit naar de verdere evolutie in dit dossier.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 **Vraag van mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de evaluatie van de wet op de liberalisering van de postsector" (nr. 15200)**

09 **Question de Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'évaluation de la loi sur la libéralisation du secteur postal" (n° 15200)**

09.01 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Mijnheer de minister, meer dan twee jaar geleden werd de wet inzake de liberalisering van de postsector goedgekeurd. Onze fractie kaartte toen bij monde van mijn collega Bert Maertens heel wat pijnpunten aan. Jammer genoeg werden veel van onze verzuchtingen toen niet gevolgd.

Omdat een voor ons cruciaal voorstel, dat eveneens door de collega's van sp.a werd ingediend, werd gevolgd, waren wij bereid het wetsontwerp om uiterlijk twee jaar na de inwerkingtreding van de wet een grondige evaluatie ervan te laten plaatsvinden, te steunen of, beter gezegd, te gedogen.

Er werd wettelijk bepaald dat tegen uiterlijk 31 december 2012 de minister bevoegd voor respectievelijk de postsector en de overheidsbedrijven verslag zou uitbrengen aan de Kamer van volksvertegenwoordigers over de toepassing van de wet. 31 december is ondertussen gepasseerd en ik ben van oordeel dat een evaluatie, zoals wettelijk vastgelegd, aan de orde is.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen. Wanneer zal er, conform de wettelijke bepalingen inzake de liberalisering van de postsector, door de bevoegde ministers verslag worden uitgebracht aan de Kamer van volksvertegenwoordigers?

Bent u bereid een bespreking van de evaluatie in de commissie voor de Infrastructuur te organiseren teneinde eventuele pijnpunten weg te werken en de wet bij te sturen?

09.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mevrouw Van Eetvelde, deze vraag behoort tot de bevoegdheid van de minister bevoegd voor de postale sector, de heer Vande Lanotte. Hij informeert mij dat hij momenteel volop bezig is met het voorbereiden van alle noodzakelijke uitvoeringsbesluiten van de wet van 13 december 2010.

Eveneens wordt de bestaande secundaire postale wetgeving door hem gescreend op mogelijke wijzigingen, mede in het licht van de veranderde werking van de postale markt. Bij het opstellen van deze uitvoeringsbesluiten zijn er volgens mijn collega mogelijkwerijs nog aanpassingen nodig aan de bestaande postale wetgeving.

09.03 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik heb begrepen dat er nog geen concrete deadline is voor dit dossier. Dit had al onder uw voorganger moeten gebeuren. Als kersvers minister is het uw taak om dit dossier onmiddellijk aan te pakken. Dit is uitdrukkelijk voorzien in de wet.

Wij zijn intussen alweer een maand verder en hebben nog altijd geen verslag ontvangen, niettegenstaande dit dossier heel belangrijk is voor opvolging.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de opmerkingen van het Rekenhof in zijn 169^{ste} Boek omtrent de boekhoudkundige verwerking van participaties"** (nr. 15284)

10 **Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les observations faites par la Cour des comptes dans son 169^e rapport concernant le traitement comptable des participations"** (n° 15284)

10.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, het Rekenhof slaagt er elk jaar in om een zeer levendig boek te publiceren en dat heeft het Rekenhof ook dit jaar gedaan. Dat boek wordt soms ook wel eens het blunderboek genoemd. Dus is het niet altijd een goede zaak om vermeld te worden in dat boek.

In zijn 169^{ste} boek maakt het Rekenhof opmerkingen bij de boekhoudkundige verwerking van de participaties, meer bepaald aangaande de opname ervan in de balans en de juistheid van de berekende herwaardering.

In een aantal gevallen kan het Rekenhof zich op basis van de beschikbare informatie niet uitspreken over de correctheid van de registratie. Mogelijk gaat het om een nalatigheid, mogelijk ook is er een reden voor. Soms is de reden echter, hoe minder informatie men moet geven, hoe gemakkelijker men bepaalde zaken al dan niet verborgen kan houden. Zo hebben we het nog maar net gehad over de al dan niet illegale forfaitaire onkostenvergoeding.

Het Rekenhof is alvast van oordeel dat de financiële vaste activa geen getrouw beeld geven van de realiteit. Daarom stelt het Rekenhof bij de passage "Onbeschikbaarheid van voldoende informatie": "In de berekening van het procentuele aandeel in het nettoactief van het consortium NMBS Holding en Infrabel wordt uitgegaan van een 100 % deelname van de Staat, niettegenstaande ook 0,13 % van de aandelen van de NMBS Holding verspreid zit bij het publiek. De publiek verspreide aandelen noodzaken een correctie op het aandeel in het nettoactief van de FOD Mobiliteit en Vervoer van 23,3 miljoen euro. Het eigen vermogen van het consortium bedraagt 17 942,1 miljoen euro op 31 december 2010 en bestaat voor 90,69 % uit kapitaalsubsidies toegekend door onder andere de FOD Mobiliteit en Vervoer. Die subsidies werden in de boekhouding van de FOD Mobiliteit over de jaren heen als dotaties in mindering gebracht van de resultaten".

Mijnheer de minister, dat is nogal redelijk boekhoudkundig Latijn, maar het blijkt toch dat de NMBS Holding in haar rapportage aan het Rekenhof onvoldoende duidelijk is. Het Rekenhof dringt erop aan om die onduidelijkheid weg te werken.

Mijnheer de minister, in welke mate zal in de toekomst rekening worden gehouden met die opmerkingen van het Rekenhof? Zo ja, in welke zin? Zo nee, waarom niet?

10.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mijnheer de voorzitter, ten gevolge van de gefaseerde inwerkingtreding van de wet van 22 mei 2003 houdende de organisatie van de begroting en van de comptabiliteit van de Federale Staat, heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer met ingang van 1 januari 2011 de verplichting om één algemene boekhouding te voeren voor één begrotingsboekhouding.

Het is dan ook voor het eerst dat de gegevens van de financiële activa in de boekhouding werden verwerkt. De gegevens, die deel uitmaken van de jaarafsluiting, zijn begin 2012 onder begeleiding van de FOD Budget en Beheerscontrole ingevoerd. De FOD Mobiliteit en Vervoer meldt dat hij rekening zal houden met de opmerkingen van het Rekenhof en de cijfers voor 2011 corrigeren in overleg met de FOD Budget en Beheerscontrole. Ook in de toekomst zal hij met de opmerkingen rekening houden.

10.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ik ben blij te vernemen dat de cijfers zoals die tot op heden werden overhandigd aan het Rekenhof, zullen worden gecorrigeerd en dat men voortaan meteen bij aanvang van de verwerking van de cijfers zal rekening houden met de opmerkingen van het Rekenhof.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 Questions jointes de

- Mme Kattrin Jadin au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'avenir de la ligne 42 dans le plan pluriannuel d'investissements 2013-2025 de la SNCB" (n° 15303)

- Mme Catherine Fonck au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan d'investissement 2013-2025 de la SNCB dans la région de Mons-Borinage" (n° 15371)

- M. Josy Arens au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les investissements ferroviaires en province du Luxembourg" (n° 15410)

- M. David Clarinval au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan d'Infrabel" (n° 15472)

11 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toekomst van lijn 42 in het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 van de NMBS" (nr. 15303)

- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS in de regio Bergen-Borinage" (nr. 15371)

- de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de spoorweginvesteringen in de provincie Luxemburg" (nr. 15410)

- de heer David Clarinval aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het plan van Infrabel" (nr. 15472)

De **voorzitter**: Ter herinnering, volgende week dinsdagmorgen hebben we een hoorzitting met de CEO's van de NMBS over het investeringsprogramma.

11.01 **Kattrin Jadin** (MR): Dat is goed om te weten. Ik heb immers nog andere vragen.

Néanmoins, la question étant à l'ordre du jour, je me permets de la poser; je l'avais d'ailleurs adressée à votre prédécesseur, monsieur le ministre.

Pour en avoir entendu parler, nous connaissons, dans les grandes lignes, le plan pluriannuel 2013-2025 qui prévoit l'arrêt des investissements sur les lignes classées dans la catégorie C. La ligne 42 Liège-Gouvy, qui relie la région liégeoise au Grand-Duché de Luxembourg, pourrait être classée dans cette catégorie. Cela

éveille l'inquiétude de nombreux habitants de l'est de la Belgique, qui y voient l'annonce d'un futur abandon d'une liaison ferroviaire très importante pour leur région. Lorsque l'on connaît les nombreux rôles remplis par cette ligne, on ne peut s'empêcher de se demander pour quelle raison elle serait abandonnée.

En effet, la ligne 42 est empruntée chaque jour par des dizaines de navetteurs qui ont choisi les transports en commun pour protéger l'environnement de leur région et participer au désengorgement des routes. Elle est aussi la voie par laquelle de nombreux touristes visitent la haute Ardenne liégeoise. De plus, elle a un profil international: des investissements ont été réalisés sur cette ligne au cours des deux dernières décennies avec la participation financière du Grand-Duché de Luxembourg et de l'Union européenne. Ils pourraient donc l'avoir été en vain en cas d'abandon de cette ligne ou si son futur n'était pas garanti.

Monsieur le ministre, la ligne 42 sera-t-elle effectivement placée dans cette catégorie C? Cela signifie-t-il qu'elle sera supprimée à moyen ou long terme? Selon quels critères les lignes sont-elles réparties dans les catégories? Tiendrez-vous compte des nombreuses protestations qui se sont élevées – j'imagine que de nombreuses lettres de mayeurs de la région vous sont parvenues ces dernières semaines – pour défendre cette ligne lors de votre décision finale?

11.02 Catherine Fonck (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous avoue que toutes ces questions rassemblées ressemblent un peu à un grand melting-pot de questions jointes.

Beaucoup de choses peuvent être dites sur le statut actuel du plan d'investissement tel qu'il est proposé par la SNCB. Ce n'est pas le sens de ma question, qui est très ciblée sur une région. Je trouve quelque peu difficile quand des questions sur des situations précises concernant des arrondissements ou des provinces sont rassemblées: nous allons parler de tout et tout mélanger.

Peu importe, je respecterai le choix qui a été fait de rassembler ces questions, même si je trouve que ce n'est pas le meilleur.

Ce grand plan d'investissement, à propos duquel il y a beaucoup de choses à dire, présente aussi des particularités pour mon arrondissement – l'arrondissement de Mons-Borinage – en ce qui concerne la restauration de gares.

Manifestement, dans les choix qui ont été réalisés, certaines gares sont singulièrement privilégiées tandis que d'autres sont de grandes oubliées. Tant mieux pour les gares retenues et qui font l'objet d'une rénovation – les gares de Quiévrain, Saint-Ghislain et Jurbise, pour en citer quelques-unes de mon arrondissement.

En même temps, l'enthousiasme doit être tempéré par différents éléments. Le premier est le timing. Je sais que vous n'êtes pas du tout de ma région ni de la province du Hainaut, mais il vaudrait peut-être la peine que vous vous y rendiez pour voir l'état de certaines gares. Des investissements pour des gares qui sont dans un état catastrophique aujourd'hui ne sont pas prévus avant 2023. Il y a donc un important risque que la situation se dégrade fortement, d'abord et avant tout pour l'usager au quotidien.

Le deuxième élément problématique, c'est que des gares sont complètement ignorées alors qu'elles constituent des points importants sur le réseau parce qu'elles permettent de désengorger des gares plus importantes situées dans des grandes villes, comme Mons, qui est complètement saturée au niveau des entrées, en termes de stratégie globale de mobilité le matin. Je pense plus particulièrement aux gares de Frameries et de Boussu.

Je ne peux pas m'empêcher, monsieur le ministre, de constater qu'il y a un énorme fossé entre, d'une part, des fonds octroyés par exemple à la gare de Mons – où l'estimation initiale de 37 millions d'euros est passée à 190 millions d'euros – et, d'autre part, ceux octroyés à des gares plus petites ou pas du tout octroyés.

Par ailleurs, on distingue mal la ligne conductrice pour améliorer le quotidien des navetteurs, que ce soit au niveau des gares ou des lignes peut-être moins fréquentées, pour lesquelles il a été décidé de ne plus de les améliorer ou de freiner les investissements nécessaires à leur entretien. Le risque sous-jacent est que la SNCB ait une stratégie cachée visant, à terme, à fermer ces lignes qui ne seraient plus entretenues, pénalisant de la sorte les travailleurs ou les jeunes qui rejoignent leur milieu scolaire.

Monsieur le ministre, peut-on envisager pour cet arrondissement une accélération des investissements

prévus pour la rénovation des différentes gares? Il n'est pas question ici de la gare de Mons, pour laquelle un montant énorme est prévu, mais des gares de Quiévrain, Jurbise et Saint-Ghislain.

Quid des gares complètement oubliées et qui, dans une stratégie globale de mobilité autour d'une grande ville comme Mons, ne me semblent pas faire l'objet d'un choix positif? Bien au contraire! Ne faudrait-il pas "recalibrer" le projet de la gare de Mons – 190 millions d'euros – pour dégager les moyens nécessaires à la rénovation d'autres petites gares?

Pouvez-vous nous donner des informations quant aux autres mesures concrètes prises par la SNCB dans cet arrondissement pour améliorer ce qui doit être la priorité, à savoir un confort suffisant pour les navetteurs et la ponctualité des trains? Il y va ici du quotidien des usagers.

11.03 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, permettez-moi, tout d'abord, de vous souhaiter un plein succès dans votre fonction ministérielle. Nous avons besoin, face au Groupe SNCB, mais aussi face à d'autres entreprises, d'hommes forts et de femmes fortes, catégorie dont vous faites partie, me semble-il. Vous appartenez donc à ceux dont nous avons besoin pour rester sur la bonne voie!

Le 10 janvier dernier, j'ai demandé à votre prédécesseur de s'opposer au plan d'investissement 2013-2025 tel qu'il est actuellement proposé par le Groupe SNCB. Ce plan prévoit, en effet, le classement des lignes ferroviaires du pays en trois catégories. Je ne reviendrai pas sur la définition de ces dernières, et j'aborderai immédiatement la problématique de la province du Luxembourg.

Avec ses 4 400 km², cette province est l'une des plus étendues du pays. Il nous revient que vous y auriez des attaches importantes, ce qui nous réjouit et suscite chez nous un certain espoir! À l'heure actuelle, cette province est l'une des moins bien desservies par le réseau ferroviaire. À la lecture du plan d'investissement d'Infrabel, les Luxembourgeois se sont aperçus, avec effroi, que cela risquait d'encore empirer. En effet, le plan d'investissement d'Infrabel ne classe aucune ligne luxembourgeoise dans la catégorie A, même pas la ligne 162 qui est une ligne européenne centrale puisqu'elle relie Bruxelles à Luxembourg et à Strasbourg. Elle est empruntée par des centaines de personnes chaque jour.

Cette ligne a d'ailleurs bénéficié de nombreux investissements. On espérait même y voir rouler le train pendulaire à plus grande vitesse.

Pire, la ligne 162 et la ligne Athus-Meuse sont classées dans la catégorie B. On sous-entend par là qu'on ne peut pas garantir leur maintien au-delà de cinq ans. Non content de menacer l'existence de nos lignes principales, le plan prévoit la suppression de quatre de nos lignes: la ligne 42 Gouvy-Luxembourg, la ligne 43 Liège-Marloie-Jemelle, la ligne 167 Athus-Arlon et la ligne 162 Bertrix-Libramont. Ce plan d'investissement n'est rien de moins qu'un plan de désinvestissement du réseau ferroviaire en province du Luxembourg. C'est inacceptable et injuste! Je n'ai pas de mot assez fort pour qualifier ce document qui prétend pourtant être un programme constructif et qui n'est rien d'autre que la chronique d'une mort annoncée: celle des chemins de fer dans le sud du pays.

Votre prédécesseur avait d'ailleurs adressé une lettre au Groupe SNCB dans laquelle il indiquait: "Il ne me paraît pas souhaitable d'entrer dans un schéma de réduction de l'entretien des lignes les moins fréquentées en Wallonie, conduisant aux restrictions et aux suppressions de circulation que vous me présentez dans le cadre des efforts demandés." En effet, il importe de maintenir un service public dans toutes les zones, et surtout dans les régions à faible densité de population, puisque c'est là que la rentabilité n'est pas assurée et que le désinvestissement sera constaté très bientôt.

Monsieur le ministre, avez-vous fait vôtre ce courrier signé par votre prédécesseur? Avez-vous déjà reçu une réponse du Groupe SNCB? Quelle justification Infrabel avance-t-elle pour ne pas classer la ligne 162 parmi les lignes protégées de la catégorie A? Quelle est votre position en tant que nouveau ministre des Entreprises publiques concernant ce choix, sachant que des montants importants ont été investis sur cette ligne?

Une concertation a-t-elle eu lieu entre vos services, la SNCB et les chemins de fer luxembourgeois (CFL)? Car votre homologue luxembourgeois se dit également étonné par l'absence de reprise de la ligne 162 dans la catégorie A, étant donné qu'elle relie Bruxelles, Namur, Arlon (chef-lieu de la province du Luxembourg) et Strasbourg.

En tout cas, je compte véritablement sur votre puissance au sein de ce gouvernement pour faire modifier le plan pluriannuel d'investissement de la SNCB.

11.04 Jean-Pascal Labille, ministre: Monsieur le président, chers collègues, je savais qu'avec la SNCB dans mes attributions, je ne ferais pas le voyage pour rien!

Comme déjà signalé par mon prédécesseur, lors de la séance plénière du 10 janvier dernier, rien n'est encore décidé en ce qui concerne le plan pluriannuel d'investissement. Le plan transmis au gouvernement pour information n'est jamais que la synthèse des plans des trois sociétés du Groupe qui n'a pas encore fait l'objet d'un arbitrage politique.

Les discussions avec les Régions viennent à peine d'être entamées; celles au sein du gouvernement débiteront prochainement. Ces discussions auront pour but de décider comment prioriser les investissements au cours des treize prochaines années. Il s'agit d'assurer à la fois le maintien optimal de notre réseau, de financer l'achat de matériel roulant nouveau – non négligeable –, de développer les capacités, d'améliorer les gares et les points d'arrêt ainsi que de garantir que chaque partie de notre territoire – j'insiste –, reste desservie par le chemin de fer.

Infrabel a, en effet, établi une catégorisation des lignes de son réseau en fonction de critères qu'elle a elle-même définis. Sur base de cette catégorisation, Infrabel a notamment classé la ligne 42 en catégorie C et les lignes 162 ainsi que Athus-Meuse en catégorie B.

Je partage le sentiment qu'il est difficilement compréhensible qu'une ligne aussi stratégique que la ligne 162 ne soit classée qu'en catégorie B. Vous avez évoqué par ailleurs les contacts avec le ministre luxembourgeois des Transports que je ne manquerai pas d'avoir dans les prochaines semaines.

La proposition de plan d'investissement 2013-2025 a été construite selon trois priorités stratégiques.

La priorité a clairement été mise sur la sécurité: vous êtes bien placés pour le savoir puisqu'une commission a mis en place des mesures fortes liées à la sécurité, qu'il convient certes d'adopter mais qui sont largement consommatrices de budget.

Ensuite, vient la ponctualité. Elle doit s'améliorer par le maintien en état du réseau.

Enfin, en ce qui concerne la troisième priorité, la capacité, les grands chantiers d'extension du réseau déjà lancés seront menés à bien.

Compte tenu de ces priorités et des moyens financiers disponibles sur base des hypothèses actuelles, Infrabel a proposé de réduire le renouvellement des infrastructures en Wallonie durant les premières années du plan.

Face à cette situation, mon prédécesseur avait effectivement adressé un courrier à Infrabel en indiquant qu'il ne lui semblait pas souhaitable de réduire l'entretien des lignes les moins fréquentées et en lui demandant de trouver des solutions afin qu'un service de qualité et accessible à tous reste garanti. Pour répondre à la question de l'honorable membre Arens, à ce jour, je n'ai pas reçu de réponse à ce courrier. Je puis néanmoins vous dire que des contacts ont été étroitement noués à ce sujet.

Pour ma part, bien entendu, je m'inscris dans la même ligne d'action que mon prédécesseur: il s'agit de garantir un service public de qualité, accessible à tous et pérenne. C'est fondamental. C'est pourquoi j'ai déjà indiqué au CEO d'Infrabel qu'il importait de trouver des solutions, donc de revoir la copie pour garantir le maintien des lignes dites de catégorie C.

En ce qui concerne les questions sur la région de Mons-Borinage, la SNCB Holding m'indique que les investissements prévus pour les gares de Jurbise et de Saint-Ghislain, qui ont déjà bénéficié d'aménagements, ne pourront malheureusement pas être accélérés. Cependant, un budget est prévu annuellement pour assurer le maintien des sites d'accueil des voyageurs et réaliser des améliorations au cas par cas. Pour le District Sud-Ouest, ce budget avoisine les 2,5 millions d'euros par an à partir de 2015. La SNCB-Holding m'informe que sur base de son modèle de priorisation, il ressort que le site de la gare de Mons est la priorité du District Sud-Ouest. Elle estime donc qu'il est justifié que cette gare dont la fréquentation avoisine les 10 000 voyageurs par jour dispose des moyens nécessaires à la rénovation de

ses installations d'accueil des voyageurs. Le projet de la nouvelle gare est à considérer comme un tout, c'est-à-dire la gare-passerelle, les quais, les parkings mais aussi l'environnement. Aussi, la SNCB-Holding, maître d'œuvre du projet, ne souhaite pas raboter le budget d'investissement alloué à cette gare afin de ne pas se retrouver avec une gare inachevée pour de longues années.

Finalement, la proposition de plan pluriannuel 2013-2025 de la SNCB prévoit plus de deux milliards d'investissements pour poursuivre l'amélioration de la qualité des services offerts, dont de nouvelles automotrices et une optimisation accrue de l'accueil des voyageurs.

11.05 Katrin Jadin (MR): Monsieur le ministre, le chantier est immense et j'entends que vous avez entamé le voyage.

J'ai pris note du fait que nous aurons à nouveau cette discussion lors d'une prochaine commission de l'Infrastructure lors de laquelle je souhaiterais regrouper l'ensemble des questions que j'ai posées à ce sujet.

Je vous remercie de nous avoir donné des précisions, qui s'inscrivent dans la continuité de votre prédécesseur.

On sait que beaucoup d'investissements sont nécessaires mais qu'il y a peu de moyens budgétaires. L'optimisation des investissements, suite aux résolutions qui ont été prises par la commission Buizingen, entraînera des choix stratégiques importants.

J'entends également qu'il vous tient à cœur de garantir un service public de qualité. C'est également une préoccupation du Mouvement réformateur. Il s'agira aussi d'en faire plus que ce n'a été le cas aujourd'hui. Il existe des possibilités stratégiques dans les régions frontalières. Il y a énormément de volonté et d'opportunités au niveau de ma région, qui est frontalière avec l'Allemagne et les Pays-Bas, pour intensifier les coopérations et améliorer les investissements. Je reviendrai sur ce point la semaine prochaine.

11.06 Catherine Fonck (cdH): Monsieur le ministre, merci pour vos réponses à la fois généralistes et ciblées sur certains points. Vous avez dit qu'il n'y avait pas encore eu d'arbitrage politique. Oui et non! Certes, il n'y a pas encore eu d'arbitrage politique au sein du gouvernement; néanmoins – appelons un chat un chat –, les partis ont pris position via leurs représentants au niveau des différents conseils d'administration. Les représentants de votre parti ont, d'ailleurs, voté positivement et seuls ceux du cdH ont voté contre. Vous voyez donc bien qu'aujourd'hui, demain et après-demain, nous continuerons à plaider en faveur d'une évolution, avec une autre dynamique au niveau de ce plan d'investissement.

En ce qui concerne Mons Borinage, je n'ai pas compris un point. Vous avez évoqué 2,5 millions par an, à partir de 2015 pour le District Sud-Ouest. Cela fait-il partie du plan d'investissement ou est-ce que ce sont des budgets hors plan? Si ce sont des budgets hors plan d'investissement, il serait peut-être important que l'on prenne en compte la réalité de l'ensemble des gares, dans une dynamique de mobilité, afin qu'elles soient articulées de façon intelligente.

Je ne pourrai, en effet, pas m'empêcher de poser un constat fort. Vous avez parlé de la gare de Mons. La rénovation de cette gare était-elle nécessaire? Oui! Mais, ce dont on a besoin, c'est de gares pratiques, avec des parkings et des facilités. Je pense que le choix d'en faire un "palais des glaces" pour un prix démesuré, c'était un peu avoir la folie des grandeurs et je pense que ce projet-là lèse gravement l'ensemble des gares avoisinantes. En temps de crise, alors que les budgets pour les autres gares sont reportés ou que certaines gares sont ignorées, une telle attitude est décevante, pour ne pas dire plus.

11.07 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, je remercie le ministre pour ses différentes réponses précises concernant certaines lignes. J'insiste quand même, monsieur le ministre, sur les risques qu'encourent les régions à faible densité de population face à des plans d'investissement de ce type-là.

Ensuite, vous avez bien insisté sur le service public. Il est vrai que le service doit être rendu, y compris dans ces régions à faible densité de population – que ce soit au Luxembourg, à Liège ou ailleurs.

Enfin, si j'ai bien compris, vous faites vôtre la lettre adressée par votre prédécesseur à la SNCB et qui était claire dans son chapitre consacré à cette problématique. Nous restons, bien sûr, en vigilance rouge ou orange pour vous soutenir. Pas pour vous contester, mais pour réussir différentes opérations de maintien de nos lignes.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 15309 van de heer Veys, over de bezettingsgraad op de spoorverbinding Brussel-Luik-Visé, wordt toegevoegd aan de vragen over de Fyra.

12 **Samengevoegde interpellatie en vragen van**

- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de reizigersaantallen met de Fyra" (nr. 15255)
- de heer Tanguy Veys tot de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanhoudende problemen met de Fyra" (nr. 80)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanhoudende problemen met de Fyra en de uitspraken van de meerderheidspartijen" (nr. 15279)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de problemen met de Fyra" (nr. 15280)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de bezettingsgraad op de spoorverbinding Brussel-Luik-Visé" (nr. 15309)
- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Fyra en de talrijke moeilijkheden op de internationale spoorlijnen in ons land" (nr. 15311)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het rijverbod van de Fyra" (nr. 15324)
- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Fyra" (nr. 15328)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het initiatief van de gemeente Den Haag om een intercitytrein Den Haag-Brussel in te leggen" (nr. 15322)
- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de organisatie van internationaal personenvervoer als openbare dienstverlening" (nr. 15334)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de treinverbinding Antwerpen-Rosendaal en de bijkomende verbinding Essen-Rosendaal" (nr. 15344)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Fyra" (nr. 15446)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gevolgen van het stopzetten van de Fyra voor de spoorverbinding tussen België en Nederland" (nr. 15481)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de verantwoordelijkheid in de Fyra" (nr. 15487)

12 **Interpellation et questions jointes de**

- M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le nombre d'usagers des trains Fyra" (n° 15255)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les problèmes incessants avec le Fyra" (n° 80)
- M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les problèmes persistants posés par le Fyra et les déclarations des partis de la majorité" (n° 15279)
- M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les problèmes posés par le Fyra" (n° 15280)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le taux d'occupation de la liaison ferroviaire Bruxelles-Liège-Visé" (n° 15309)
- Mme Catherine Fonck au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le Fyra et les nombreuses difficultés observées sur les lignes ferroviaires internationales dans notre pays" (n° 15311)
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'interdiction de circuler imposée au Fyra" (n° 15324)

- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le projet Fyra" (n° 15328)
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'initiative de la commune de Den Haag de remettre en circulation un train IC entre Den Haag et Bruxelles" (n° 15322)
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'organisation du transport transfrontalier de personnes, considéré comme une mission de service public" (n° 15334)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la liaison ferroviaire Anvers-Rosendaal et la liaison complémentaire Essen-Rosendaal" (n° 15344)
- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le Fyra" (n° 15446)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les conséquences de la mise à l'arrêt du Fyra pour la liaison ferroviaire entre la Belgique et les Pays-Bas" (n° 15481)
- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les responsabilités dans le cadre du Fyra" (n° 15487)

12.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, ik heb drie vragen. Als u mij toestaat om ze na mekaar te stellen, zou dat efficiënter zijn. Een aantal vragen is ondertussen zonder voorwerp geworden en ik zal ze dus laten vallen.

Mijnheer de minister, ik wil u allereerst feliciteren met uw benoeming. Het is vandaag de eerste keer dat ik u kan ondervragen.

Gisteren hebben wij een uitgebreide bespreking gehad onder de auspiciën van het Beneluxparlement. Dit was een mooi initiatief, maar er kwamen wel weinig concrete antwoorden op heel wat punctuele vragen. Deze vragen waren al lang ingediend vóór dat initiatief was aangekondigd.

Mijn eerste vraag van een paar weken geleden was gericht op het verkrijgen van meer informatie over de reizigersaantallen van de Fyra. Het feit dat die vandaag niet in roulatie is, laat misschien toe om correcte en definitieve cijfers te geven over de periode waarin hij wel heeft gereden.

Mijn concrete vragen zijn de volgende. Ten eerste, kunt u meer inzicht geven over het aantal reizigers dat gebruikmaakte van de Fyra om tussen België en Nederland te reizen? Wat was de gemiddelde bezetting per dag van de Fyra, indien mogelijk uitgesplitst in dal- en piekuren? Wat waren de minimum- en maximaantallen die op die verbinding werden bereikt? Hoeveel Jump-on tickets werden verkocht? Dat was een initiatief dat werd aangekondigd om het voor reizigers mogelijk te maken een rit te kunnen maken zonder reservering. Hoeveel reizigers zijn er per trein noodzakelijk om uit de kosten te geraken?

Ten tweede, deelt u de mening dat het succes van de Fyra niet alleen af te lezen is van de punctualiteit en uitvalcijfers, maar ook van de reizigersaantallen? Los van het feit of de Fyra in de toekomst misschien opnieuw zal rijden waren er voor veel reizigers toch heel wat problemen inzake de service.

Ten derde, hoeveel reizigers nemen gemiddeld de trein tussen Rosendaal en Antwerpen? Wat is de gemiddelde bezetting? Klopt het dat deze verbinding veel intensiever wordt gebruikt omwille van het wegvallen van de Benelux-trein? Er zijn immers heel wat klachten dat die treinen overvol zitten.

Ten vierde, bent u bereid om in de aangekondigde maandelijkse voortgangsrapportage over de prestaties van de Fyerverbinding inzicht te geven in de reizigersaantallen? Deze vraag is maar relevant indien de Fyra opnieuw zou rijden.

Ten vijfde, wat was de bezettingsgraad op de ondertussen afgeschafte Benelux-trein, indien mogelijk uitgesplitst in dal- en piekuren? Op die manier is een vergelijking tussen de twee aangeboden systemen mogelijk.

Een vraag die ik nog overhoud uit mijn tweede vraag, hoeveel klachten zijn er in totaal binnengekomen in verband met de afschaffing van de Benelux-trein en de vertraging van de Fyra in de periode dat deze reed?

De derde vraag die ik had ingediend, is een vraag naar aanleiding van een beslissing van de dienst Veiligheid en Interoperabiliteit. Er werd toen beslist de commerciële ritten op de Belgische sporen te verbieden. Dit verbod kan enkel worden opgeheven als de NMBS aantoonde dat de treinstellen opnieuw betrouwbaar zijn.

Blijkbaar zijn er op 18 januari testritten uitgevoerd. Ik heb daarom nog een aantal concrete vragen. Ten eerste, is er al zicht op wanneer de Fyra opnieuw zou rijden? Gisteren konden wij daarop geen antwoord krijgen. Ik vraag mij af of u al meer weet.

Ten tweede, zult u het rapport van de dienst Veiligheid en Interoperabiliteit aan het Parlement vrijgeven?

Dat was gisteren ook het voorwerp van discussie. Ik merk toch dat deze vraag breed gedragen wordt door talrijke collega's. Ik had graag vernomen wat uw standpunt is.

Ten vierde, wat waren de resultaten van de testritten die zijn uitgevoerd? Zijn er naast de defecte platen nog andere gebreken gevonden?

Ten vijfde, de constructeur liet weten dat het probleem ook aan de spoorweginfrastructuur lag en niet alleen aan de treinstellen. Klopt deze stelling?

Voorzitter. Sabien Lahaye-Battheu.

Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.

De **voorzitter**: Mijnheer Veys, u hebt een interpellatie en een vraag. Ik stel voor dat u beide samen behandelt.

12.02 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, dat is een zeer goed voorstel.

Mijnheer de minister, ik heb het geluk dat ik mijn interpellatie kan houden, een dag na de hoorzitting die onder meer op initiatief van onze voorzitter van de commissie voor de Infrastructuur heeft plaatsgevonden. In die hoorzitting zaten leden van het Belgisch Parlement samen met leden van de Nederlandse evenknie, de parlementaire commissie Mobiliteit van het Nederlands Parlement.

Ik wens van de gelegenheid gebruik te maken om te peilen naar uw eigen appreciatie van deze hoorzitting. De vraag naar uw appreciatie heb ik niet op voorhand ingediend, maar ik veronderstel dat u, net als uw voorganger, de heer Magnette, wel over voldoende dossierkennis beschikt om de schriftelijk voorbereide antwoorden niet zonder meer voor te lezen.

De aanleiding van die hoorzitting vormden natuurlijk de aanhoudende problemen omtrent de Fyra en de uiteindelijke tijdelijke stopzetting van de dienstverlening via de Fyra.

Ik deel de appreciatie van collega Van Hecke over de hoorzitting niet, want ik heb daar maar weinig nieuws gehoord. De engagementen van de NMBS-top zijn veeleer beperkt. Het weinig positieve dat ik daar gehoord heb, is dat unaniem, haast unisono, alle parlementsleden pleitten voor het heractiveren van de Benelux-trein. Daarnaast werd duidelijk voor het kamp van de treinreiziger gekozen. Bij de NMBS is dat niet altijd even duidelijk.

De aanleiding van mijn interpellatie zijn de aanhoudende problemen met de Fyra. Tot op het moment dat de Fyra volledig uit roulatie werd genomen, reed nauwelijks een op twee Fyra's op tijd. Bijna een op vier Fyra's werd afgeschaft of had meer dan een uur vertraging.

Ik heb mijn interpellatie ingediend op 18 januari, na een nochtans zeer enthousiaste, zoals steeds, minister Magnette in deze commissie te hebben gehoord op 15 januari. Hij stelde toen in zijn enthousiasme het volgende: "Het aanbod van AnsaldoBreda voldeed aan alle kwaliteitsvereisten. De concurrenten boden van hun kant niet de toereikende technologische waarborgen. Een delegatie van de aankopers heeft zich naar Zweden en Denemarken begeven, maar vond de geconstateerde problemen niet zwaarwichtig genoeg om de krachtens de Europese aanbestedingsprocedure geselecteerde leverancier te weigeren. De NMBS deelt de mankementen op in drie categorieën, (...) en tractieproblemen." Nu volgt een zeer belangrijk citaat van uw voorganger: "De problemen werden tijdig opgespoord en aangepakt."

Dit is een verklaring van minister Magnette op 15 januari. Drie dagen later zou DVIS beslissen om de Fyra volledig van het spoor te nemen.

Staat u achter de verklaring dat de problemen tijdig werden opgespoord en aangepakt? Hebt u het volste vertrouwen in de aanbestedingsprocedure waarbij AnsaldoBreda als enige uit de bus kwam, niet als beste of goedkoopste? De andere werden tijdens het parcours van de aanmeldingsprocedure alle geweerd. Was dat de beste keuze?

Ik interpelleer u ook over een ander aspect, met name de communicatie van de NMBS. Zelfs na de noodlottige dag van 18 januari, de dag waarop DVIS de stekker van de Fyra heeft uitgetrokken, viel gisteren nog vast te stellen dat CEO Descheemaeker hervalt in schimmenspel. Hij is er zeer goed in om de schuld elders te leggen. Door tijdsomstandigheden konden wij er niet op reageren, maar in zijn antwoord op de vraag of het Parlement als enige had gezien dat in Denemarken het dossier niet goed afliep en er heel wat klachten waren, antwoordde de heer Descheemaeker dat dit niet zo is. Hij zei dat zij ook naar Denemarken waren geweest, en hadden vastgesteld dat men er tevreden was over AnsaldoBreda en dat er dus, op basis van de positieve reactie van de Deense spoorwegmaatschappij, niet werd getwijfeld aan de keuze voor AnsaldoBreda.

Welnu, dat lijkt mij een gemakkelijk antwoord vanwege de heer Descheemaeker. Immers, op het moment waarop de beslissing werd genomen in 2004, was er in Denemarken nog geen enkele trein geleverd. De eerste treinen werden pas geleverd in 2011. Uiteraard waren er geen klachten vermits Denemarken toen nog geen enkele trein had!

Men grijpt opnieuw naar het soort communicatie waarbij men zijn verantwoordelijkheid ontvlucht en men werpt drogredenen op om niet te moeten toegeven dat de aanbestedingsprocedure noodlottig was. Men heeft er alles aan gedaan om de slechtste aankoop, een trein van de Aldi zoals men dat noemt, te realiseren.

Een ander aspect inzake communicatie, waarnaar ik eerder al verwees, was de stelling dat het enkel de Nederlandse treinen waren, goed wetend dat er geen Belgische treinen werden geleverd. De pers ging in overdrive, men wilde de Fyra geen kans geven, ook de Benelux-trein kende vertragingen en afschaffingen, net als de Thalys en de TGV.

Mijnheer de minister, nadat uw voorganger zijn volste vertrouwen had bevestigd, zag de heer Descheemaeker het licht. Hij kon ook niet anders, want zijn trein reed niet meer. Op 20 januari verklaarde de heer Descheemaeker dat er dringend brutale maatregelen moesten genomen worden. Ik wacht nog steeds op die dringende en brutale maatregelen. Het enige dat ik zie, is dat er alternatieven zijn maar dat die onvoldoende voorzien in de faciliteiten van de reizigers die nood hebben aan dergelijk treinaanbod.

De heer Descheemaeker zei ook: "Wat de voorbije zeven à acht dagen naar voren is gekomen, is hallucinant." Heel het dossier van de Fyra is hallucinant, niet alleen vanaf 9 december 2012, maar vanaf de initiële beslissing in 2004. Hij zei: "Ik ben het gewoon kotsbeu met AnsaldoBreda. Als ik de aangeboden verontschuldigungen zie, dan breekt mijn klomp." Ik vind dat zeer ongeloofwaardig van de heer Descheemaeker, goed wetende dat de NMBS zelf verantwoordelijk is, zelf aan de basis ligt van die noodlottige historiek van de Fyra.

Mijnheer de minister, ik wil nogmaals verwijzen naar het standpunt van uw voorganger, die zei dat AnsaldoBreda voldeed aan alle kwaliteitsvereisten. Men koos indertijd echter veeleer uit geldgebrek voor deze firma omdat men niet in staat was om voor een beter en dus duurder project te kiezen. Men heeft gekozen voor een fabrikant die een totaal nieuwe trein moest maken.

Mijnheer de minister, als u de Fyra zelf aanschouwt, zult u zien dat er aan de kop van de Fyra een open aansluiting is. Veel problemen waarmee de Fyra geconfronteerd wordt, hebben juist te maken met voorwerpen en vogels die terechtkomen in die aansluiting, waardoor opnieuw treinvertragingen worden veroorzaakt. Dat zorgt er ook voor dat men reeds bij de constructie bepaalde systematische problemen inbouwt. Men heeft er in feite alles aan gedaan om dit dossier zo slecht mogelijk te bemiddelen en dat heeft geleid tot een zeer noodlottige trein. Wie is daarvan het slachtoffer? In eerste instantie natuurlijk de reiziger en ook de belastingbetaler.

In de typische crisiscommunicatie van de NMBS zegt de heer Descheemaeker dat men dringend brutale

maatregelen zal nemen en dat hij zich sterk maakt, afhankelijk van wat beslist wordt, dat men dat geld ook zal terugkrijgen. De heer Descheemaeker heeft gisteren reeds wat gas moeten terugnemen, want blijkbaar heeft men wel bankgaranties voor de voorschotten maar niet voor de boetes. Alle onkosten die tot op heden gemaakt zijn, zullen door middel van boetes moeten teruggevorderd worden. Ik vrees evenwel dat wij daarvan geen enkele euro zullen terugzien.

Het betrokken bedrijf staat immers al een tijdje in de uitverkoop, in de etalage, in de solden. Men wil immers van AnsaldoBreda af. Ook het concern waartoe het behoort, heeft een slechte kredietwaardigheid. Gezien de bullenbakkerij van 20 januari 2013 van de heer Descheemaeker, zullen wij heel weinig geld terugzien, laat staan dat er nog een trein zal rijden.

AnsaldoBreda verklaarde immers dat het onverwijld, zijnde binnen drie dagen, de problemen zou oplossen. Wij zijn nu al een week later. Het is duidelijk dat de beloofde oplossingen er nog steeds niet zijn. Ook op dit vlak was de verbijstering gisteren tijdens de bewuste hoorzitting groot omdat men er niet in is geslaagd de problemen op te lossen.

Mijnheer de minister, aldus rond ik mijn interpellatie in een notendop af. Ik dring er nog steeds op aan dat de communicatie door de NMBS en door de regering er zou komen en zou inhouden dat er, ten eerste, niet voldoende maatregelen zijn geweest om het dossier als een goede huisvader te beheren. Anderzijds zijn ook onvoldoende maatregelen getroffen om de betrokken producent op zijn verantwoordelijkheden te wijzen.

Er is verwezen naar testritten sinds 2008 in Tsjechië, die ook nog in de zomer van 2012 zouden hebben plaatsgevonden. Alle problemen waren toen gekend.

Mijnheer de minister, waarom is dan toch de noodlottige beslissing genomen, om op 9 december 2012 een trein in te zetten waarvan was geweten dat de vergunning slechts tot 31 januari 2013 liep?

Op voorgaand vlak was de NMBS dan toch een keer visionair, omdat zij toen al wist dat de datum van 31 januari 2013 niet zou worden gehaald.

Er is een belangrijke verantwoordelijkheid voor u weggelegd. U moet in de toekomst erop toezien dat bij dergelijke aanbestedingen andere criteria dan de prijs worden ingebouwd. Nu hebben de betrokken spoorwegmaatschappijen immers gewoon naar de prijs gekeken. Zij hebben weinig betaald en hebben dan ook rommel in de plaats gekregen. Soms wordt wel eens gesteld dat gierigheid een slechte raadgever is. Gierigheid bedriegt de wijsheid.

Tot slot, inzake de gevolgen en de maatregelen, ook voor de reizigers, dringen wij erop aan dat de Beneluxtrein opnieuw wordt geactiveerd. Gisteren hebben wij al gehoord dat de mogelijkheid daartoe bestaat. Ook op de vraag wanneer de activering ervan concreet gebeurt en op welke wijze ze gebeurt, blijft de NMBS echter in gebreke.

Al wekenlang, sinds 9 december 2012, toen de Benelux-trein werd opgeheven, vraagt een toenemende groep reizigers en zelfs politici dat de Benelux-trein opnieuw wordt geactiveerd. Ik hoef daartoe gewoon naar de vragen te kijken die hier vandaag voorliggen. Ik dring er bijgevolg op aan dat de activering ervan zou gebeuren en dat de reizigers worden geholpen die tot op heden het slachtoffer van het Fyra-monster zijn geweest.

Ik wil niet hetzelfde meemaken als gisteren, toen de heer Descheemaeker verklaarde dat de activering van de Benelux-trein zou worden bekeken, maar dat eerst het hele treinaanbod tussen België en Nederland zou worden herbekeken.

Dan zitten wij in het schuitje van 2014. Daarover heeft uw voorganger zelf nog gezegd dat het spoorplan een jaar wordt uitgesteld. Dan maken wij het nog moeilijker. Ik denk dat dit niet ernstig is tegenover de reizigers.

Ik kom dan tot de twee mondelinge vragen ter zake.

Mijn eerste vraag gaat over de problematiek van de huidige alternatieven die worden aangeboden.

Ik heb onder meer van mensen bij de spoorwegen vernomen dat de communicatie in verband met het nieuwe aanbod en de infrastructuur duidelijk te wensen overlaat.

Mijnheer de minister, volgens mensen van de NMBS die dit zelf hebben meegemaakt, werd op de treinverbinding Antwerpen-Rosendaal en de bijkomende verbinding Essen-Rosendaal telkens van een Sprinter gebruikgemaakt. Typisch, men zorgt ervoor dat alle alternatieven voor de Fyra, de Fyra was toen al afgeschaft, zo slecht mogelijk zijn zodat iedereen toch de Fyra als het beste alternatief zou zien.

Ik heb vernomen dat de ritten moeizaam verlopen wegens het ongelooflijke plaatsgebrek. Als alternatief zet men rijtuigen in van het type Sprinter, bestaande uit twee rijtuigen.

Voorzitter: Jef Van den Bergh

Président: Jef Van den Bergh.

Het is een enorme rompslomp om van Nederland naar België te geraken. De internationale reizigers zijn volledig gedesoriënteerd. De lokale reizigers zijn bijzonder ontevreden omdat zij geen plaats in de trein hebben, zelfs niet om recht te staan. De heer Van den Bergh zegt dat men zelfs in de toiletten recht moet staan.

Als de reizigers daarover meer informatie willen krijgen van het personeel, blijkt de communicatie, zelfs tussen de NMBS en de NS, daarover onbestaande. Dat is niets nieuws natuurlijk. De NMBS heeft aan communiceren een broertje dood.

Toen op een moment bleek dat de aansluitende IC-trein vanuit Essen op 22 januari was afgeschaft, werden ook treinbestuurders hierover niet ingelicht. Er werden bussen naar Essen ingezet, maar sommige reizigers moesten tot twee uur wachten in het station van Essen.

Mijnheer de minister, deze toestanden verwacht men in een of ander Afrikaans land, maar anno 2013, na alle beloftes en mooie woorden van de NMBS, valt dit toch niet te verdedigen.

Hoe verklaart u deze situatie? Welke maatregelen werden genomen om deze problemen eindelijk van de baan te helpen? Niet de Fyra van de baan, maar de problemen.

Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.

Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.

Een ander aspect in de discussie over de malaise met de Fyra heeft betrekking op de gepensioneerde ACOD-vakbondsman, Jos Digneffe, die het idee heeft geopperd om tijdelijk, ik citeer: "... de absoluut overbodige, want bijna niet bezette relatie Brussel-Luik-Visé – een van de vele Waalse prestigeprojecten waaraan we de minister later nog wel zullen aan herinneren – af te schaffen en dat materieel te gebruiken op de lijn Amsterdam-Brussel. De treinen van de verbinding Brussel-Visé rijden nu tussen Leuven, waar ze nu niet eens stoppen, en Luik over de nieuwe TGV-lijn tegen 200 kilometer per uur en zullen dus ook op de nieuwe lijn tussen Brussel en Amsterdam tegen 200 kilometer per uur kunnen rijden."

In een reactie daarop in *De Zevende Dag* van 20 januari, dezelfde uitzending waarin de heer Descheemaeker zeer stoere taal sprak en het had over brutale maatregelen, zei de heer Descheemaeker het volgende, ik citeer: "Ik had gehoopt dat Jos Digneffe, toen hij met pensioen ging, zich wat meer met zijn hobby zou bezighouden, namelijk naar The Rolling Stones luisteren. De beste stuurman staat aan wal. Het is niet even een trein uit de rekken van de supermarkt halen, ook niet van de Aldi." Tot daar een toch wel zeer cynische mijnheer Descheemaeker die totaal naast de kwestie reageerde. Als kers op de taart stelde de heer Descheemaeker dat de bezettingsgraad van de betrokken lijn helemaal niet slecht is, wat natuurlijk niet het geval is.

Mijnheer de minister, ik had hierop graag uw reactie gehoord. Wat is dan wel de bezettingsgraad van de spoorverbinding Brussel-Luik-Visé? Als die bezettingsgraad niet slecht is, hoor ik graag de concrete cijfers. Hoe evalueert de minister deze bezetting? Welke maatregelen werden er genomen op basis van deze evaluatie? Als die evaluatie goed is, vermoed ik niet dat er een probleem is, maar men deelt mij mee dat de bezetting ondermaats is waardoor er wel maatregelen moeten worden genomen. In welke mate kunnen de rijtuigen van de betrokken spoorverbinding tijdelijk worden ingezet om de Fyra te vervangen?

12.03 Catherine Fonck (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, ma question concerne les trains Fyra, mais pas seulement: plus largement, il conviendrait d'établir un parallélisme des lignes

ferroviaires internationales.

D'abord, à propos de la saga Fyra, il se pose de nombreuses questions. Je ne compte pas reprendre tous les éléments déjà cités ces derniers jours, mais j'aimerais simplement mettre en lumière quelques questions.

Avant tout, les trains Fyra devant assurer la liaison Bruxelles-Amsterdam ont rencontré de très sérieux problèmes techniques; je ne les énoncerai pas ici. Parmi ces soucis, un point m'interpelle: en effet, des tests ont été réalisés sur 300 000 km, particulièrement en Autriche, afin de contrôler le comportement de la machine en conditions hivernales. L'Autriche convient particulièrement à de tels tests; pourtant, il a suffi de quelques chutes de neige chez nous pour que les rames n'y résistent pas. Un tel élément concernant la partie technique me paraît déjà très interpellant.

Ensuite, le fabricant et l'exploitant du train portent probablement de lourdes responsabilités, mais qu'en est-il de la responsabilité politique de ce dossier?

Je retiens qu'un représentant du syndicat néerlandais FNV Spoor s'est exprimé voilà quelques jours. Selon lui, "les problèmes liés au Fyra dépassent les maladies de jeunesse qui se présentent lors de la mise en circulation d'un nouveau train; de mauvais choix politiques doivent aussi être pointés du doigt". Il dénonçait l'absence de concertation avec les autorités belges lors de l'installation de la ligne à grande vitesse pour faire correspondre les lignes. Il regrette aussi que le prix ait été le premier critère de choix pour accorder le marché à l'Italien AnsaldoBreda, qui avait rentré la meilleure offre de prix, mais n'avait qu'une faible expérience dans la fabrication de trains à grande vitesse.

Était-ce vraiment le meilleur choix par rapport aux enjeux présents? N'y a-t-il vraiment eu aucune concertation entre les autorités belges et néerlandaises pour l'installation de cette ligne de train à grande vitesse? Si oui, comment expliquer cette lacune? Si non, sur quoi ont porté ces concertations? Étaient-elles suffisantes?

Où en sont les négociations en cours pour mettre en place une alternative au Fyra?

Le conseil d'administration de la SNCB a décidé de donner trois mois au constructeur pour remettre les rames Fyra en état. Le conseil d'administration va plus loin: il annonce ne pas vouloir honorer le contrat avec le fournisseur de rames. Rappelons que les rames ont été achetées pour la bagatelle de 63 millions d'euros dont 55 % ont déjà été payés. En pratique, que se passera-t-il si la situation n'est pas rétablie endéans les trois mois? Le conseil d'administration rompra-t-il réellement le contrat? Qu'en sera-t-il des 55 % déjà réglés?

Quelles sont les perspectives pour l'usager? Va-t-on revenir au train Benelux?

Monsieur le ministre, je ne peux m'empêcher de mettre ceci en lien avec les autres lignes ferroviaires internationales. Nous venons de parler de la modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg et des retards encourus. Il y a une autre ligne dont on parle moins mais dont la situation est assez interpellante aujourd'hui: il s'agit de la ligne Thalys au niveau de la dorsale wallonne vers Paris. Aujourd'hui, cette ligne est arrêtée, d'une manière assez ubuesque au XXI^e siècle, pour des questions nébuleuses d'entretien de rames, alors que ces rames avaient été remises à neuf avec un contrat en bonne et due forme. J'en avais discuté longuement avec votre prédécesseur. Le fait est que cette ligne sur la dorsale wallonne en liaison avec Paris devrait normalement reprendre le 11 février. Fyra bénéficiera peut-être d'un plan B mais je regrette, malgré les propositions que j'avais faites au ministre Magnette, que la dorsale wallonne n'ait pas pu bénéficier d'un plan alternatif, si ce n'est de renvoyer les voyageurs vers Bruxelles. Cette circulation va-t-elle, oui ou non, reprendre?

Ces lignes ferroviaires internationales qui traversent notre pays sont d'une importance capitale, encore plus au vu de la taille de notre pays et de ses nombreuses frontières. Ces lignes requièrent toute l'attention des responsables politiques. Monsieur le ministre, au-delà des questions précises, quelles conséquences politiques faut-il aujourd'hui concernant ces différents dossiers, dont la situation est malheureusement très peu glorieuse?

12.04 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, ik zal niet alle feitelijkheden herhalen. De collega's hebben die al duidelijk aangegeven. Het ziet ernaar uit dat het een geweldig debacle is, waarvan wij het einde nog niet kennen. Het is natuurlijk een goede zaak dat ineens heel België weet dat wij een dienst voor

de veiligheid hebben, vermits die actie heeft ondernomen. Dat is misschien ook goed voor hen, als zij de volgende keer komen vragen om een beetje bij te krijgen.

Ik ga rechtstreeks over tot mijn vragen.

Wat was het resultaat van de testritten die door AnsaldoBreda uitgevoerd werden? In welke voorlopige alternatieven wordt voorzien? Wat zal op langere termijn het alternatief worden? De collega's hebben al verwezen naar een herinvoering van de Benelux-trein. Zo ver wil ik niet gaan, maar ik meen dat er serieus nagedacht moet worden over een dienstverlening die gelijkwaardig is aan die van de Benelux-trein, namelijk een vlotte verbinding tussen het Belgische en Nederlandse spoorweginet. Ik wil graag uw visie daarop vernemen.

Laat ons wel wezen, de NMBS doet vandaag alles zoals het hoort, volgens het beheerscontract, maar de effectieve dienstverlening is een politieke keuze. Misschien moet er een addendum gemaakt worden of moet dat een bijzonder punt van aandacht zijn voor het beheerscontract, dat op dit ogenblik ergens in de lucht hangt.

Met betrekking tot de kosten die wel of niet op AnsaldoBreda verhaald zullen worden, zou ik graag duidelijkheid krijgen over de schadeclaims die mogelijk zijn. Er zou een beperking van 70 miljoen euro zijn. Is dat voor de NMBS alleen of voor het geheel? Kunt u, als minister, uw CEO Descheemaecker in de rug steunen, als hij zegt dat hij er zeker van is dat, in geval van annulatie, alle voorschotten terugvorderbaar zullen zijn, en dat dus, uitgezonderd het imago-verlies en het geweldige tekort voor de reizigers, de oplopende kosten van het hele debacle niet de pan uit zullen rijzen?

Mijn tweede vraag behelst de zoektocht van mensen die proberen oplossingen te vinden voor het gebrek aan dienstverlening door het inleggen van de Fyra en, in tegenspraak met afspraken van destijds, het achterblijven van verbindingen die nochtans in onderlinge akkoorden waren opgenomen. Het gaat specifiek over de gemeente Den Haag, die een rechtstreekse treinverbinding met Brussel wil, hetgeen logisch lijkt, want het betreft twee hoofdsteden die rechtstreeks met elkaar verbonden zijn. Zoals u weet, bestaat die verbinding niet meer sinds de afschaffing van de Benelux-trein.

Den Haag zou bij de Nederlandse spoorwegbeheerder ProRail al een treinpad hebben aangevraagd om een dergelijke dienst te kunnen aanbesteden. Het zou volgens de berichten in de media gaan om een klassieke intercity zonder reserveringsplicht, met als stopplaatsen Delft, Rotterdam, Dordrecht, Roosendaal, Antwerpen, Mechelen, Brussel-Centraal en Brussel-Zuid, ongeveer zoals de dienst die vroeger werd verleend door de Benelux-trein.

Er zouden gesprekken lopen met binnen- en buitenlandse kandidaten, aldus de woordvoerder van de bevoegde wethouder uit Den Haag.

In antwoord op een vraag daaromtrent gaf de heer Kallas van de Europese Commissie aan dat er geen bezwaar is tegen een dergelijke verbinding. De NMBS is niet ongerust. De heer Krols, die heel snel naam aan het maken is als woordvoerder van de NMBS, zegt dat Den Haag en Brussel nog nooit zo dicht bij elkaar hebben gelegen als vandaag. Wie nu vanuit Brussel naar Den Haag spoort en in Rotterdam moet overstappen, is nog altijd een halfuur sneller ter plaatse dan met de oude Benelux-trein, en comfortabeler, maar dat natuurlijk op voorwaarde dat de Fyra zou rijden.

Als de intercity er komt, zou dat ten vroegste begin december het geval zijn, wanneer de nieuwe dienstregeling zou ingaan. ProRail moet nog eerst toelating krijgen van Infrabel enzovoort.

Mijnheer de minister, werden er al rijpaden aangevraagd voor een dergelijke dienst? Werd de NMBS gecontacteerd door de gemeente Den Haag? Misschien werd haar wel gevraagd om in te schrijven op een dergelijke dienst. Indien ja, wat was de reactie van de NMBS?

Wat is uw eigen mening? Dat is altijd het meest boeiende bij dat soort vragen. Ik verneem graag wat uw visie als verantwoordelijk minister en beleidsmaker in het domein daaromtrent is.

12.05 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, je ne vais évidemment pas, comme mes collègues, revenir sur l'ensemble de ce formidable, très beau dossier, mais aussi de ce, à ce stade-ci, lamentable échec.

J'avais déjà eu l'occasion d'interroger la semaine passée votre collègue Wathelet sur les autorisations de mise en circulation qui avaient été données. L'autorisation était tout à fait provisoire puisqu'elle se limitait au 31 janvier de cette année, avec des interrogations notamment sur le fonctionnement du GSM-R. Des dysfonctionnements ont été constatés en la matière, à en croire la presse. Le GSM-R étant un élément essentiel sur un train à grande vitesse, nous aurons peut-être l'occasion, madame la présidente, d'auditionner l'Autorité nationale de sécurité sur ce dossier.

Monsieur le ministre, j'en viens à mes questions les plus urgentes. À l'instar de mes collègues, je suis évidemment préoccupé par la mise en œuvre d'une solution rapide. Des annonces ont été faites hier lors de l'excellent débat auquel je n'ai malheureusement pas pu participer. Pouvez-vous aujourd'hui nous en dire plus sur l'état de la réflexion, l'état de la situation? Quand une solution à court terme respectueuse des usagers de cette ligne sera-t-elle mise en œuvre?

À plus long terme, il y a une demande très forte de remise en service du train Benelux. Les voyageurs sont très malheureux de la disparition de ce train, qui faisait partie des habitudes. Le moins que l'on puisse dire, c'est que Fyra n'a jusqu'à présent pas pu montrer qu'il était peut-être une offre pertinente et qu'il pouvait se justifier sur le réseau. Peut-on envisager la remise en circulation de ce train-là, qui visiblement apportait beaucoup d'avantages?

Enfin, je fais référence à la panique qui a semblé s'installer la semaine passée au sein de la SNCB mais aussi des chemins de fer néerlandais. Il a beaucoup été question d'interruption, de fin de chantier, de fin de projet. Le Fyra se voyait jeter au rebut alors que M. Descheemaeker, dans ses vœux du 8 janvier – si mes souvenirs sont bons – accusait les journalistes d'avoir monté le sujet en épingle, qualifiant le projet de bon projet se mettant en place, et la ponctualité de très bonne.

Monsieur le ministre, y a-t-il encore aujourd'hui, après les messages que l'on a pu entendre la semaine passée, une volonté d'éventuellement arrêter ce projet? Le cas échéant, en référence à la note que vous avez demandée sur le coût d'un éventuel arrêt, pouvez-vous aujourd'hui nous donner des chiffres précis sur ce que ce projet a coûté et sur ce qu'il coûtera très certainement s'il n'est pas mis en œuvre?

De **voorzitter**: Vraag nr. 15334 van de heer David Geerts, die niet aanwezig is, vervalt.

12.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, het Fyradossier is mooi om als minister mee te beginnen; het is een interessante casus om te zien in hoeverre u vat krijgt op de "toestand" bij de NMBS om snel en daadkrachtig tot een oplossing te komen. Die oplossing is in eerste instantie nodig voor de reizigers tussen België en Nederland, alsook voor de reizigers in België zelf. Door het wegvallen van de Benelux-trein zijn er immers vrij grote capaciteitsproblemen tussen Antwerpen en Brussel en tussen Antwerpen en Essen/Rosendaal. Daar is nu voor een deel aan tegemoetgekomen, maar dat lijkt niet te volstaan.

De reiziger verlangt vandaag antwoorden en dus vraag ik u een algemene stand van zaken in verband met een oplossing voor het wegvallen van de Fyra. Gisteren heeft men gezegd dat er tegen het einde van de week een alternatief zou zijn uitgewerkt, maar daar was geen eenduidigheid over. Sommigen hadden het over komende vrijdag, anderen spraken over volgende week. Het zou niet slecht zijn als we daar concreter zicht op kregen. Wat wil men immers bereiken? Men kan een trein inleggen naar Rosendaal en daar de reizigers laten overstappen en dan zeggen dat er een alternatief is voor het Fyra-verhaal, maar dat is niet wat de reiziger vraagt en verlangt.

De hoorzitting van gisteren met de vertegenwoordigers van de spoorwegmaatschappijen en van de infrastructuurbeheerders heeft mij en vermoedelijk de meeste van mijn collega's weinig nieuws gebracht, maar ik heb één element goed onthouden. De vertegenwoordiger van de Nederlandse infrastructuurbeheerder ProRail gaf te kennen dat de rijpaden van de oude Benelux-trein niet zo eenvoudig kunnen worden vrijgemaakt: dat zou wel kunnen tot aan Den Haag en op korte termijn, maar is veel problematischer tussen Den Haag en Amsterdam, althans op korte termijn. Ik zag hierin een opening om misschien op vrij korte termijn tot een alternatief voor de Fyra te komen in de vorm van een IC-verbinding tussen Brussel en Den Haag. Kunt u die piste steunen, die dan de komende dagen met deadline tegen vrijdag of maandag effectief op de sporen zou kunnen worden gezet?

Meer algemeen, hoe verlopen de contacten tussen de NMBS en met de Nederlandse collega's? Ik heb begrepen dat er vrijdag jongstleden in Nederland overleg is geweest tussen de NMBS en de NS, waarbij de

Nederlandse staatssecretaris, mevrouw Mansveld, aanwezig was. U was daar niet, maar u hield telefonisch contact.

Hoe verloopt het overleg met uw Nederlandse collega? Hoe volgt u het dossier heel concreet op?

Op langere termijn moeten wij ook eens het grensoverschrijdende vervoer tussen België en Nederland onder de loep nemen. Er zou in 2000 een politiek akkoord zijn gemaakt – ik heb daarvan nooit documenten gezien, ik weet ook niet of die bestaan – dat bij het inleggen van de Fyra de Benelux-trein zou geschrapt worden. Die beslissing werd genomen toen het geloof in een groot hogesnelheidsnetwerk nog heel groot was. Vandaag wordt er toch wel op een andere manier gekeken naar dat grensoverschrijdende vervoer. Wij moeten dat weer opnemen.

De stelling dat grensoverschrijdende of internationale treinverbindingen niet als openbare dienst mogen gedefinieerd worden, hebben wij gisteren reeds onderuitgehaald. Het kan perfect dat een internationale verbinding als openbare dienst wordt beschouwd, als beide landen daarmee instemmen. Maar dan moet er natuurlijk wel bereidheid zijn vanuit de overheden om dat effectief te ondersteunen.

Ik had gisteren ook nog een discussie met de heer Descheemaeker over de oude Benelux-trein. Zat die mee in de openbare dienst zoals afgesproken in de beheerscontracten van 2008, ja of neen? Ik had begrepen dat die jaarlijks 8,6 miljoen euro kostte en dat die dus mee gefinancierd werd vanuit de algemene dotatie voor de openbare dienst van de NMBS. De heer Descheemaeker heeft dat betwist. Maar hoe heeft men die trein de voorbije jaren dan wel gefinancierd.

Ik spring misschien een beetje van de hak op de tak, maar ik heb nog een aantal vragen naar de verantwoordelijkheden en de schade. Collega Vandeput heeft er ook reeds naar verwezen, evenals de heer Balcaen. In hoeverre kunnen de schadevergoedingen verhaald worden op de constructeur?

Schadevergoedingen zijn ook een vraag voor de reizigers. Ik krijg vrij veel klachten binnen van reizigers die hun geboekte tickets niet kunnen omboeken naar Thalys of voor wie het heel moeilijk wordt gemaakt om die om te boeken naar Thalys. Conform Europees recht moeten zij nochtans over die mogelijkheid beschikken.

Anderzijds is er de kwestie van het terugbetalen van eerder gereserveerde tickets of van abonnementen, met de 4 euro extra toeslag, om de Fyra te mogen gebruiken. De terugbetalingmodaliteiten daarvan zijn blijkbaar zeer onduidelijk en worden ook niet duidelijk gecommuniceerd, noch op de website noch door de loketmedewerkers.

Bovendien moeten we schade ook ruimer bekijken. Wij moeten ook imagoschade, de commerciële schade en de schade ten gevolge van het niet-gebruiken van erg dure infrastructuur tussen Antwerpen en de Nederlandse grens in rekening brengen. Ik kijk ernaar uit hoe dat alles samengeteld kan worden en of die schade ooit verhaald zal kunnen worden.

Mevrouw de voorzitter, tot daar een aantal aandachtspunten en vragen kriskras met betrekking tot het dossier Fyra, dat we vandaag wellicht nog niet achter ons zullen kunnen laten.

12.07 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, we hebben gisteren gehoord dat de spoormaatschappijen op het einde van de week, dus over een drietal dagen, een voorstel van alternatief voor de Fyra zullen formuleren. Net als de Nederlandse staatssecretaris zult u dat voorstel ontvangen. Welke stappen moeten er dan nog gezet worden om tot een beslissing te komen? Zult u dan nog overleg plegen met onze spoorwegmaatschappijen? Hoe zit dat intern in de regering? Hebt u de Nederlandse staatssecretaris intussen al ontmoet of hebt u al een afspraak? Zal de beslissing grensoverschrijdend genomen worden? Misschien kunt u daarover wat duidelijkheid verschaffen.

12.08 Jean-Pascal Labille, ministre: Madame la présidente, comme il y a beaucoup de questions, ma réponse sera assez longue. Je ne pourrais néanmoins pas répondre à toutes les questions, notamment en ce qui concerne les chiffres demandés par M. Balcaen. Mais je ne doute pas un seul instant que cette question reviendra dans le futur.

Zoals u weet, kende de lancering van de Fyra grote moeilijkheden, die vooral te wijten zijn aan gebreken aan het rollend materieel. Naar aanleiding van de ontdekking van een stuk van de kap op de spoorlijn heeft de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) op 18 januari 2013 het Fyraverkeer in

België tot nader order verboden. Voor eventuele vragen over het verslag van de DVIS moet u zich wenden tot mijn collega die verantwoordelijk is voor Mobiliteit.

In dit debacle, want men kan het een debacle noemen, meen ik dat de prioriteit moet zijn zo snel mogelijk een kwaliteitsvolle spoordienst te herstellen voor de reizigers tussen België en Nederland, en na te gaan welke mogelijkheden daarvoor in de toekomst zullen zijn. Deze wens zo snel mogelijk een oplossing te vinden en het vertrouwen te herstellen, wordt gedeeld door mijn Nederlandse collega Mansveld, met wie ik op vrijdag 25 januari sprak.

Wat de alternatieven op korte en lange termijn betreft, is het belangrijk dat de oplossingen die vandaag uitgevoerd worden ook als basis kunnen dienen voor de oplossingen die worden voorgesteld voor de toekomst. Wij verwachten deze week een voorstel van de NMBS. Volgens de jongste informatie die ik van de NMBS heb ontvangen, worden vanaf 25 januari in beide richtingen tussen Antwerpen en Roosendaal 10 extra treinen ingezet.

De Belgische en Nederlandse spoorwegen plegen ook overleg om hun acties te coördineren met het oog op goede verbindingen met de verschillende Nederlandse steden. De NMBS kondigt een oplossing aan tegen het einde van deze week. Die komt er in overleg met de infrastructuurbeheerders, die capaciteit moeten vrijmaken op de lijnen.

Er werden verscheidene alternatieven genoemd.

D'aucuns estiment, par exemple, par voie de presse, qu'il fallait utiliser les rames des IC Bruxelles-Liège-Visé pour organiser des liaisons entre Bruxelles et Amsterdam. Or, il ressort que le taux d'occupation de cette ligne, en heure de pointe, est de 85 à 95 % dans la direction Liège-Bruxelles et de 95 à 100 % dans la direction Bruxelles-Liège.

La proposition revient donc ni plus ni moins à supprimer des trains de trafic intérieur pour assurer une liaison internationale qui, je le rappelle, n'est pas reprise au contrat de gestion. Et cela, sur une ligne très fréquentée. Ceci est bien sûr inacceptable. D'autant plus que, même si les rames sont disponibles, la SNCB m'affirme que ni elle ni NS, son homologue néerlandaise, ne disposent de locomotives capables de rouler sur les deux réseaux en respectant les prescriptions de sécurité.

De nombreuses voix s'élèvent également pour remettre en place le train Benelux qui avait été supprimé suite à l'introduction du Fyra, soit de manière transitoire, soit de façon définitive.

Je suis bien entendu favorable à toute solution qui puisse constituer une alternative de qualité aux voyageurs ferroviaires entre la Belgique et les Pays-Bas car, je le répète et je le répète avec force, la situation actuelle est inacceptable.

Volgens de NMBS is het Benelux-alternatief om technische redenen op korte termijn niet haalbaar. Zelf ben ik van mening dat het vooral het bestuursorgaan van de NMBS toekomt om, in overleg met de Nederlandse partners en in naleving van de overeenkomsten die met de Nederlandse Staat werden gesloten, alternatieve oplossingen voor te stellen, teneinde aan de behoeften van de reizigers als gevolg van problemen met de Fyra te voldoen.

Ik herinner eraan dat de Fyradienst inderdaad niet in het beheerscontract is opgenomen. De NMBS exploiteert voormelde dienst met eigen middelen in een geliberaliseerde markt. De Europese regels staan inderdaad toe om, als verplichting van openbare dienstverlening, internationale verbindingen tussen twee steden in twee verschillende lidstaten te financieren.

Er bestaan echter strikte voorwaarden voor de overheidsfinanciering van dergelijke lijnen, die de levensvatbaarheid van ongesubsidieerde, commerciële lijnen niet in gevaar mogen brengen.

De twee betrokken staten moeten bovendien hun akkoord geven. Ook moeten de bijkomende, budgettaire middelen worden vrijgemaakt, om het verwachte verlies van een dergelijke lijn te financieren, wat in de huidige, financiële context, zoals u wel weet, niet eenvoudig is.

De verplichtingen van openbare dienst bestaan daarentegen wel degelijk voor de grensoverschrijdende dienstverlening met, voor Nederland, de verbindingen Luik-Maastricht en Antwerpen-Rosendaal.

De stad Den Haag heeft ondertussen het initiatief genomen spoorpartners te vinden in het licht van de lancering van een nieuwe verbinding tussen Den Haag en Brussel.

Ik heb natuurlijk geen bezwaar tegen een dergelijk initiatief. De markt is geliberaliseerd. Elk bedrijf kan, op voorwaarde dat het over een spoorvergunning en over een veiligheidsattest beschikt, rijpaden aanvragen en een nieuwe, internationale lijn lanceren.

Infrabel meldt mij dat tot nu toe echter geen enkel rijpad werd voorbehouden. De NMBS meldt mij op haar beurt dat zij nog niet op de uitnodiging heeft gereageerd. Zij wil immers eerst met haar Nederlandse partner overleggen. De huidige week is natuurlijk erg belangrijk.

Pour en revenir aux événements des derniers jours, le conseil d'administration de la SNCB a décidé de ne pas réceptionner les trois rames V250 d'AnsaldoBreda tant que les problèmes techniques ne sont pas résolus. Il a également mis le constructeur en demeure de résoudre les problèmes techniques constatés, dans un délai de trois mois. La SNCB a en effet l'intention de demander un dédommagement à AnsaldoBreda et elle a également demandé une avance sur cette demande dans sa mise en demeure.

En ce qui concerne les plaintes relatives à la livraison tardive, un plafond, qui a désormais été dépassé, est en effet prévu. À l'heure actuelle, il est encore trop tôt pour chiffrer l'ensemble des dommages, qu'ils soient liés à l'image du produit, aux pertes commerciales ou au coût des solutions alternatives qui ont dû être mises en place dans l'urgence. AnsaldoBreda a fait effectuer des tests qui ont pour objectif de recueillir des données sur les causes des dommages aux soubassements, aux marches rétractables et à l'influence des conditions hivernales sur la fiabilité de la V250, et ainsi d'apporter une contribution aux initiatives d'amélioration qui sont attendues de la part d'AnsaldoBreda.

Het dus in deze testfase voorbarig om over een mogelijke heropstart van de Fyradienst te spreken.

Inzake de klachten van de reizigers, heeft de NMBS mij laten weten dat zij op datum van 22 januari 1 385 klachten aangaande de Fyra heeft ontvangen. Daarvan zijn er 142 klachten over de afschaffing van de Benelux-trein, terwijl er 1 064 klachten gericht waren op de vertraging of annulering van de Fyradienst.

Het spreekt vanzelf dat de reizigers vergoed worden voor de geleden vertragingen en dat de niet-gebruikte biljetten zullen worden terugbetaald. De telling van het aantal betrokken biljetten is nog aan de gang.

Over de bijkomende verbinding tussen Essen en Roosendaal, meldt de NMBS mij dat er inderdaad sprake was van problemen door de winterse omstandigheden. De jongste dagen werd voor een aantal treinritten een Sprinter ingezet. De reden waarom dat motorstel moest worden gebruikt, is een tekort aan vierdelige motorstellen als gevolg van defecten door de winterse omstandigheden. Volgens de NMBS hebben de technische diensten alles in het werk gesteld om de treinstellen zo snel mogelijk te herstellen.

12.09 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. De eensgezindheid om alternatieven uit te werken, is inderdaad groot. Die alternatieven gaan de richting uit van een intercitytrein. U hebt aangegeven dat er een oplossing moet worden gevonden.

Een oplossing is hoogdringend. U oppert zelf dat de Benelux-trein een oplossing kan zijn. Is dat een tijdelijke oplossing of een oplossing op langere termijn? Die deur laat u open en dat is een belangrijk signaal.

Tegelijkertijd zegt u ook dat het de NMBS toekomt om alternatieven voor te stellen en uit te werken. Dat is heel terecht en ik ben het daar helemaal mee eens. Ik hoop dan wel dat u de druk hoog zult houden op de NMBS, zodat de NMBS snel tot een waardevol alternatief komt, zowel op korte termijn als op lange termijn.

Ook wil ik het even hebben over de cijfers die toch wel opmerkelijk zijn. Inderdaad, 1 385 klachten zijn er heel veel.

Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vragen omtrent de gemiddelde bezetting per dag van de Fyra, het minimaal en maximaal aantal reizigers en het aantal jump-ontickets dat werd verkocht.

Aangezien u deze vragen niet hebt beantwoord, neem ik aan dat u deze gegevens niet hebt gekregen. Ik neem immers aan dat u ze zou hebben gegeven, indien u de gegevens had gekregen van de NMBS. Ik

betreur dit want ik meen dat de NMBS perfect in staat moet zijn om deze cijfers te geven. Wat mij zwaar op de maag ligt, is het gebrek aan transparantie van de NMBS als het gaat over het communiceren van dergelijke problemen. Zij willen deze cijfers wellicht niet geven omdat ze wellicht verschrikkelijk slecht zijn in vergelijking met de cijfers van de Benelux-trein.

Die openheid of dat gebrek aan openheid stellen wij echter ook elders vast. Gisteren vormde dit ook een onderwerp van debat. Ik meen dat het belangrijk is dat het Parlement kennis kan krijgen van alle relevante stukken van het dossier. Ik denk dan bijvoorbeeld aan het aanbestedingsdossier. De vertegenwoordiger van de Nederlandse Spoorwegen heeft aangegeven dat dit in Nederland wel kan, onder bepaalde voorwaarden en restricties. De heer Descheemaeker heeft hierop echter niet geantwoord.

Mijnheer de minister, het lijkt mij heel belangrijk om de verantwoordelijken op te roepen tot algemene transparantie inzake cijfers, rapporten en dossiers. Het Parlement heeft het recht om zijn werk te doen, met uiteraard de erkenning van vertrouwelijke stukken. Ik wil u vragen om mee aan de kar te trekken en druk uit te oefenen op de NMBS voor een maximale openheid en transparantie.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Hecke, gisteren zijn er een aantal vragen niet beantwoord. U weet dat die vragen worden opgelijst en dat wij de antwoorden schriftelijk zullen krijgen.

Op een vraag over de inzage in stukken is er door de CEO van de NS gezegd dat men, rekening houdend met het feit dat men in een concurrentiële markt zit, zou bekijken welke stukken kunnen worden bezorgd. Wij zullen hierop toezien. Alles moet kunnen worden beantwoord. Ik meen dat het niet correct is als u zegt dat er geen transparantie is. Wij werken volop aan die transparantie.

Wat de vragen over de concrete cijfers betreft, en ik kijk eens naar de minister en zijn medewerkers, moet ik u erop wijzen dat deze veeleer thuishoren in een schriftelijke vraag. Mijnheer Van Hecke, u kent de regels van het Huis ter zake. Misschien kunnen de cijfers die gevraagd werden maar vandaag niet gegeven werden schriftelijk worden bezorgd zodat de heer Van Hecke hopelijk tevreden is?

12.10 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik bedank u voor uw antwoord maar van uw antwoord nu als van de hoorzitting gisteren zijn wij niet veel wijzer geworden. Het zou er nog aan ontbreken dat vanuit uw bevoegdheid als minister uw bezorgdheid niet zou uitgaan naar de reiziger en naar een oplossing. De problemen waarmee wij geconfronteerd worden dateren al van 9 december. Het is nu al meer dan een maand later. Eerst heeft DVS de Fyra op 18 januari van de sporen moeten halen. Ook nu moet men nog zoeken naar degelijke alternatieven. De praktische gevolgen voor de reiziger en de financiële gevolgen van al de mankementen aan de Fyra zijn nochtans zeer ingrijpend. Ik heb zonet het voorbeeld aangehaald van de spoorverbinding Essen-Roosendaal en Antwerpen-Roosendaal. Mensen moeten daar met bijna Afrikaanse toestanden een beroep doen op de NMBS. Men slaagt er dus nog steeds niet in om de reiziger degelijke alternatieven te bieden.

De deur naar de Benelux-trein staat open. In de commissie hadden al verscheidene leden op 9 december een voet tussen die deur, toen duidelijk werd dat de Benelux-trein afgeschaft zou worden en dat de Fyra daar geen alternatief voor was. Toen was al duidelijk dat de Fyra reed met vallen en opstaan en dat veel reizigers op zoek waren naar alternatieven, zowel voor de Benelux-trein als voor de falende Fyra. Tot heden slaagt de NMBS er niet in om te zorgen voor degelijke alternatieven. Bovendien blijft de NMBS zeer vaag over de redenen waarom die Benelux-trein al dan niet gereactiveerd zou kunnen worden. Blijkbaar kunnen rijbanen niet worden vrijgegeven, maar uiteindelijk kan dat dan toch. Er is gewoon onwil om de Benelux-trein te reactiveren. De NMBS is altijd zeer creatief in het zoeken naar uitvluchten om haar eigen verantwoordelijkheid niet te hoeven nemen. Men kan die creativiteit nu eens hanteren om ervoor te zorgen dat de reiziger op een degelijke manier wordt geholpen en om die Benelux-trein opnieuw op de sporen te zetten.

Een ander aspect van mijn vraag was de bezetting van de spoorverbinding Brussel-Luik-Visé. U zegt met een zeer grote stelligheid, zoals wij die al meer gehoord hebben van Waalse socialisten, dat die lijn zeer goed benut wordt. Ik wil er wel op wijzen dat de uitspraken van de heer Digneffe, spoorvakbondman bij ACOD, dat tegenspreken. U moet maar eens de moeite nemen om te gaan kijken op de Facebookpagina van de heer Digneffe. Regelmatig herhaalt hij dat het gaat om een Waals prestigeproject, nutteloos en geldverslindend. De heer Digneffe was bij de laatste verkiezingen kandidaat in Limburg, maar hij spaart de Walen niet. Wij weten ook wel wie er aan de basis ligt van dat overbodige prestigeproject.

Als er zelfs vanuit Vlaamse hoek, door de Vlaamse socialisten, wordt op gewezen dat die lijn onderbezet is, verbaast het mij van u te vernemen dat u zeer tevreden bent over de bezetting van die lijn.

Als er dan toch naar oplossingen moet worden gekeken, moet men het materiaal gebruiken dat voor het grijpen ligt in de plaats van spelletjes te spelen en mist te spuien. Als men de belangen van de reizigers dan toch ernstig neemt, zorg er dan voor dat er op korte tijd, dus niet binnen drie maanden maar binnen de eerste dagen, oplossingen komen die volledig aan de reizigers tegemoetkomen.

Mijnheer de minister, ik heb u ook zeer weinig afstand horen nemen van de verklaringen van uw voorganger. Het was het standpunt van de regering in verband met de aanbestedingsprocedure, te weten dat het aanbod van AnsaldoBreda voldeed aan alle kwaliteitsvereisten en dat alle problemen tijdig werden opgespoord en aangepakt. Welnu, het feit dat wij hierover vandaag nogmaals een debat moeten voeren, terwijl dat van gisteren uren heeft geduurd — hoewel wij zeer weinig te weten zijn gekomen — maakt duidelijk dat de stelling die uw voorganger op 15 januari in de commissie formuleerde, geen steek houdt. Het zou u minstens sieren mocht u zeggen dat men te voortvarend en te goedgelovig is geweest.

Ik heb geen greintje goedgelovigheid meer inzake de communicatie van de NMBS. Ik ben alle hoop, alle vertrouwen in een kentering verloren. Als ik zie hoe er wordt gecommuniceerd, zelfs gisteren in de commissie, is het bedroevend. Keer op keer maakt men dezelfde fouten en komen dezelfde gebreken tot uiting. Een dergelijke communicatie is als het ware ingebakken in de mentaliteit van de NMBS. Wie is daarvan de dupe? De treinreiziger en de belastingbetaler die wellicht veel geld in de Fyra-vergeetput zullen zien verdwijnen.

Mijnheer de minister, op basis van uw antwoord, waarmee ik geen genoegen neem, zal ik een motie van aanbeveling indienen waarin ik erop aandring om verder door de NMBS te worden geïnformeerd. In Nederland is men daar zeer streng in. In Nederland is het schuldbesef bij de spoorwegoperators blijkbaar toch iets groter. Men zal de commissieleden in Nederland op regelmatige basis informeren. Ik denk dat dit ook in België mag gebeuren.

Ik vraag u daarnaast ook om de NMBS minstens op de vingers te tikken inzake de communicatie over het Fyradebacle.

Ik heb gisteren nog verwezen naar een stoere Descheemaeker die op 18 december nog verwees naar, ocharm, het cateringkarretje waarvan het deurtje piepte.

Anderzijds vind ik ook dat u zich minstens zou mogen engageren inzake de toekomstige aanbestedingen — volgende week staat het investeringsproject op de agenda — om hier de juiste lessen uit te trekken bij het bestellen van treinstellen. Men moet niet alles op alles zetten inzake de prijs, maar nog andere criteria inbouwen om firma's met een reputatie als die van AnsaldoBreda te kunnen weren.

Tot slot geef ik u het voordeel van de twijfel wat betreft de engagement op korte termijn en de maatregelen ten aanzien van de reizigers en ten opzichte van AnsaldoBreda. De euro's mogen niet wegspoelen of door uw handen glijpen, maar men moet er alsnog in slagen op korte termijn met degelijke resultaten te komen, zodat wij het Fyra-debacle kunnen afsluiten.

12.11 Catherine Fonck (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Le Fyra est un échec: le constat avait été dressé avant la commission de ce jour. Le maître-mot doit être l'usager: la priorité des priorités est donc de trouver rapidement une alternative pour l'usager.

Ceci étant, il faudra éclaircir une "nébuleuse". Il y a manifestement eu une succession de décisions qui, aujourd'hui, mènent à un échec global. La grande question reste ouverte et entière: comment a-t-on pu en arriver là? Ce débat-là devra aussi être éclairci.

Le débat n'est pas clos sur ces aspects-là, mais vous ne m'avez pas non plus répondu, en ce qui concerne le volet financier, sur les 55 % des 63 millions que la SNCB a déjà versés au fournisseur de rames. Ces 36 millions d'euros, qui constituent une grosse somme, ne sont malheureusement plus dans vos mains. Vous n'avez donc déjà plus de maîtrise sur ce budget-là.

Vous n'avez pas non plus apporté de réponses au sujet du Thalys. Ma question portait aussi sur toute la politique en termes de lignes ferroviaires internationales. Il me semble que ces différents éléments (le Fyra,

la ligne Bruxelles-Luxembourg et la ligne dorsale wallonne-Paris), imposent un sérieux virage par rapport aux choix posés et à la stratégie. Le service ne peut pas être un service minimaliste, il doit être optimal.

12.12 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor een deel van uw antwoord. Alle vragen zijn niet beantwoord. Er is geen garantie over wat dit debacle ons zal kosten.

De collega's die graag meer cijfers zouden krijgen over de exploitatie van de Fyra, wijs ik erop dat die gegevens er nooit zullen komen want, zoals gezegd, situeren deze zich in een commerciële omgeving. Dat is voor mij aanvaardbaar, maar dan moeten wij er allemaal mee akkoord zijn dat die commerciële omgeving niets te maken heeft met ons politici. Wat mij evenwel tegenvalt in uw antwoord, mijnheer de minister, is dat men eigenlijk politiek toelaat dat een publieke dienstverlening, met name een goede en vlotte verbinding tussen Nederland en België, wordt geschrapt ten voordele van een commercieel product waarbij wij geen inzage krijgen van het aantal gebruikers, enzovoort. Het valt mij van deze regering tegen dat men de publieke dienstverlening letterlijk afbouwt ten voordele van een commercieel product.

Mijnheer de minister, u zei dat er voor u heel snel een oplossing moet komen voor het wegvallen van de Fyra. Voor mijn part kunt u dit rechtzetten. Ik heb gisteren gezegd, en zal dat blijven herhalen, dat niet het wegvallen van de Fyra ons grote politieke probleem is. Als het inderdaad commercieel is en zij dat niet met overheidsgelden doen, maar met eigen fondsen en eigen middelen, dan moet er in dit Parlement zelfs niet meer worden over gesproken.

Wij moeten in dit Parlement wel spreken over de reizigers, de belastingbetalers die elk jaar heel wat bijdragen aan de NMBS voor de dienstverlening die zij op zijn minst mogen verwachten. In die zin is het antwoord dat wij vandaag krijgen, met name dat er per dag tien treinen meer zijn ingezet tussen Essen en Roosendaal, niet voldoende. Er moet een duidelijke visie komen. Stel dat de rijschema's een beetje op mekaar zouden zijn afgestemd, dan zou er op dat ogenblik moeten worden nagedacht over hoe vaak wij tussen Roosendaal en Antwerpen pendelen om een deel van die publieke dienstverlening, een vlotte toegang tot het buurland, te garanderen. Dat is de vraag die zou moeten worden beantwoord.

Voor het overige staat het de NMBS vrij om te blijven zeggen dat het een commercieel product is, maar dan moet het Parlement er heel goed op toezien dat daar geen publieke middelen naartoe vloeien.

12.13 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Nous restons donc dans l'attente des chiffres relatifs au coût de cette opération, chiffres que vous fournira, j'en suis sûr, la SNCB. Je sais que vous ne manquerez pas de nous les communiquer lorsqu'ils seront en votre possession.

Comme vous le dites, il appartient aux organes de gestion de prendre leurs responsabilités et de proposer une formule. Il nous revient, avec vous, de faire pression sur ces organes de gestion pour qu'une solution à court terme soit rapidement apportée ainsi que des solutions durables. Tel est notre rôle car nous ne nous situons pas exactement dans le cadre d'un trafic international complètement libéralisé. M. Vandeput a fait référence à la suppression d'une mission de service public au profit d'un service purement commercial sur les lignes TGV qui traversent notre pays. C'est le cas de la desserte wallonne avec le Thalys et de la desserte de la "dorsale flamande". Des moyens sont prévus dans le contrat de gestion pour cette desserte intérieure, ce "cabotage" permis par la législation européenne. Il faut voir où se situera Fyra, à l'avenir, dans ce cadre, auquel cas cela pourrait relever d'une mission de service public. Il existe, aujourd'hui, un débat: selon moi, le maintien du Thalys sur la "dorsale flamande" est aussi lié aux débuts de l'exploitation de Fyra. Cela me semble relativement clair. D'après les chiffres dont je dispose, on a affaire à une desserte qui rapporte peu, avec un taux d'occupation très, très faible. Se pose donc la question d'une réorientation des moyens aujourd'hui accordés à cette desserte, dans le cadre du contrat de gestion, éventuellement en faveur de Fyra.

12.14 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoorden en voor uw reactie en duidelijke stellingname dat de situatie een debacle is en dat de situatie onaanvaardbaar is, wat mij ook logisch lijkt. Tevens dringt u aan op een zo spoedig mogelijk herstel van de spoordienst tussen België en Nederland, wat uiteraard hoognodig is.

Ik heb begrepen dat er eind deze week een oplossing moet zijn. Wij blijven dan ook de datum van vrijdag 1 februari 2013 in het oog houden, zijnde de datum waarop er een alternatieve bediening zou komen. De

vraag ter zake, die bij de opmerkingen van de heer Vandeput aansluit, is of een dergelijke bediening een alternatief zal zijn voor de Fyra als commerciële dienst, dan wel of zij een alternatief zal zijn dat mede in een soort openbare dienst zal komen, dus een soort IC-treinverbinding, met alle mogelijke kosten tot gevolg. Zullen de kosten ervan door NMBS-Internationaal, die op zichzelf moet kunnen werken, worden opgenomen of zal een en ander in het algemeen reizigersverkeer en in de openbare dienstverlening worden opgenomen? Het gaat hier om een relevante vraag.

Ik heb ook begrepen dat voor het gebruik van de hogesnelheidslijn niet meteen een alternatief op het vlak van het treinmateriaal beschikbaar is. Ik heb de hiernavolgende vraag vandaag niet concreet gesteld. Ik had ze gisteren wel gesteld, maar er geen antwoord op gekregen. Wij hebben bijvoorbeeld locomotieven t13 staan, die, naar verluidt, wel tegen 200 km per uur zouden kunnen rijden. Zij zouden echter moeten worden gehomologeerd voor reizigersverkeer op het Nederlandse spoor. Een dergelijk alternatief lijkt mij een mogelijkheid die nader moet worden onderzocht.

Over het herinzetten van de Benelux-trein antwoordt u dat de NMBS u meldt dat zulks om technische redenen op korte termijn niet haalbaar is. Ik zou graag weten wat die technische redenen zijn. Een en ander is mij immers niet heel duidelijk. Gaat het over rijpaden? Gaat het over treinmateriaal? Ik begrijp niet goed wat de technische redenen zijn. Mocht het over rijpaden gaan, dan heb ik begrepen dat de treinen tot Den Haag zouden kunnen rijden, maar nog niet van Den Haag tot Amsterdam. Laat ze voor mijn part dan vandaag tot Den Haag rijden en bekijk op langere termijn of al dan niet tot Amsterdam kan worden gespoord.

De discussie over openbare dienstverlening en ander, internationaal vervoer is een discussie die wij, zelfs los van het Fyra-verhaal en ook in het kader van toekomstige beheersovereenkomsten, grondig moeten kunnen voeren.

Ik zal het bij mijn voorgaande repliek houden, hoewel er natuurlijk veel vragen overblijven, zoals bijvoorbeeld wat er zal gebeuren met de aangekondigde verbinding tussen Antwerpen en Breda die nu wellicht helemaal op de lange baan wordt geschoven.

Het Fyra-verhaal zal dus nog wel even het voorwerp van discussies en debat blijven.

12.15 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, terwijl er wordt nagedacht of overlegd, begrijp ik uit uw antwoord dat u eigenlijk het volle vertrouwen hebt in het grensoverschrijdende overleg, dat zich momenteel in een cruciale fase bevindt.

Ik verzoek u dan ook, als u vrijdag een voorstel ontvangt, het niet te laten liggen en het dadelijk te behandelen. U weet immers dat de druk groot is en dat het probleem moet worden opgelost.

Ik dank u ook, omdat u in uw antwoord het Europese kader nog eens duidelijk hebt geschetst, met name inzake de al dan niet openbare dienstverlening en de strikte voorwaarden die u hebt vernoemd. Ik ga niettemin met de heer Van den Bergh akkoord, met name dat de commissie voor de Infrastructuur zich in het bewuste thema, dat een belangrijk Europees luik heeft, nader moet kunnen verdiepen.

Ten slotte, zullen de Fyratreinen ooit door de NMBS worden afgenomen? Het antwoord hierop is natuurlijk koffiedik kijken. Ik meen echter en u hebt ook opgemerkt dat uit het feit dat de NMBS in tegenstelling tot de NS de treintoestellen heeft geweigerd en onmiddellijk een aanmaning heeft verstuurd, terwijl de NS wel een aantal treintoestellen hebben aanvaard, blijkt dat de NMBS een juistere inschatting van de Fyratreinstellen heeft gemaakt dan Nederland heeft gedaan. Er is hier immers al veel negatiefs uitgesproken, maar er mag ook eens iets positiefs naar voren worden gebracht.

Moties Motions

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

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Tanguy Veys en luidt als volgt:
“De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Tanguy Veys

en het antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden,

beveelt de regering aan

- de nodige maatregelen te nemen opdat de leden van de Kamercommissie Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven, naar Nederlands voorbeeld, maandelijks worden geïnformeerd over de problemen met de Fyra;

- de nodige maatregelen te nemen opdat de NMBS in de toekomst in zijn communicatie bij treinincidenten correcter informeert en niet steeds de schuld bij een ander tracht te leggen wanneer dit nochtans duidelijk niet het geval is;

- de nodige maatregelen te nemen opdat de NMBS bij aanbestedingen strengere criteria hanteert zodat bedrijven met een slechte reputatie zoals AnsaldoBreda geweerd kunnen worden;

- de nodige maatregelen te nemen opdat de NMBS de firma AnsaldoBreda in gebreke stelt wegens het niet respecteren van leveringsvoorwaarden (onder andere leveringstermijnen, betrouwbaarheid, degelijkheid, veiligheid en technologie) en wegens de talrijke gebreken aan de geleverde Fyra-treinstellen;

- de nodige maatregelen te nemen opdat de NMBS bij leveringen van nieuwe types van treinstellen voldoende testen doet alvorens het materiaal in te zetten;

- de nodige maatregelen te nemen opdat de NMBS de gebruikers van de Fyra die het slachtoffer waren van de talloze pannes op afdoende wijze compenseert;

- de nodige maatregelen te nemen opdat de NMBS opnieuw de Beneluxtrein activeert."

Une motion de recommandation a été déposée par M. Tanguy Veys et est libellée comme suit:

"La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de M. Tanguy Veys

et la réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes,

recommande au gouvernement

- de prendre les mesures nécessaires pour que, à l'image de ce qui se fait aux Pays-Bas, les membres de la commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques soient informés mensuellement des problèmes concernant le Fyra;

- de prendre les mesures nécessaires pour que, dans le futur, la SNCB assure une communication plus correcte lors d'incidents ferroviaires et qu'elle ne cherche pas constamment à rejeter la responsabilité sur autrui alors que, selon toute évidence, il n'y a aucune raison de le faire;

- de prendre les mesures nécessaires pour que la SNCB applique des critères plus stricts pour les adjudications, de manière à pouvoir écarter des entreprises ayant une mauvaise réputation comme AnsaldoBreda;

- de prendre les mesures nécessaires pour que la SNCB mette la firme AnsaldoBreda en demeure pour non-respect des conditions de livraison (délais de livraison, fiabilité, qualité, sécurité et technologie, entre autres) et en raison des nombreux défauts présentés par les trains Fyra qui ont été livrés;

- de prendre les mesures nécessaires pour que, lors de la livraison de nouveaux types de trains, la SNCB teste suffisamment le matériel avant sa mise en service;

- de prendre les mesures nécessaires pour que la SNCB offre des compensations satisfaisantes aux utilisateurs du Fyra qui ont été victimes des nombreuses pannes;

- de prendre les mesures nécessaires pour que la SNCB réactive le train Benelux."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de dames Sabien Lahaye-Battheu en Linda Musin en door de heer Jef Van den Bergh.

Une motion pure et simple a été déposée par Mmes Sabien Lahaye-Battheu et Linda Musin et par M. Jef Van den Bergh.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

13 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de mogelijke verkoop van NMBS Logistics" (nr. 15320)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de eventuele verkoop van NMBS Logistics" (nr. 15482)

13 **Questions jointes de**

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement,

chargé des Grandes Villes, sur "la vente éventuelle de la SNCB Logistics" (n° 15320)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'éventuelle vente de la SNCB Logistics" (n° 15482)

13.01 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag handelt over een onderdeel van de Belgische spoorwegen waarvoor uw voorganger steeds argumenteerde dat dit een onafhankelijk bedrijf is dat niet onder zijn bevoegdheid viel. Ik hoop dat u op een andere manier zult antwoorden want anders gaan wij problemen krijgen.

De Belgische spoorwegen onderhandelen volgens berichten met de Deutsche Bahn over de verkoop van of een participatie in NMBS Logistics. De woordvoester van NMBS Logistics, mevrouw Van Mierlo, heeft bevestigd dat er gesprekken worden gevoerd, maar voegde eraan toe dat het nog veel te vroeg is om uitspraken te doen over de afloop van deze gesprekken. De moedermaatschappij NMBS onthield zich van commentaar.

Er zouden verschillende opties op tafel liggen. Ofwel zou men een belang nemen in NMBS Logistics, ofwel zou men een gemeenschappelijke vennootschap oprichten waarin de Belgische cargodivisie zou worden ondergebracht. Volgens andere berichten zou Infrabel eventueel activiteiten in vormingsstations overnemen.

De financiële problemen van NMBS Logistics kennende, roept dit toch een aantal vragen op. Mijnheer de minister, kunt u de huidige financiële toestand van NMBS Logistics kort toelichten? Zijn er nog altijd liquiditeitsproblemen? Hoeveel bedraagt ondertussen het operationele verlies in 2012?

Ik moet niet meer vragen of er wordt onderhandeld met Deutsche Bahn want dit werd reeds bevestigd. Wordt er ook met andere partners onderhandeld, of is Deutsche Bahn de enige partner waarmee wordt onderhandeld?

NMBS Logistics is weliswaar onafhankelijk, maar beschikt toch over een aantal installaties die van strategisch belang zijn voor onze industrie en logistieke organisatie. Zijn die installaties in de onderhandelingen opgenomen? Zullen deze ook van eigenaar veranderen of blijven zij in Belgische handen? Zal Infrabel bij een eventuele verkoop de activiteiten in de vormingsstations overnemen?

De vakbonden zijn tot nu toe vrij stil geweest in dit dossier. Ik heb destijds daarover een vraag gesteld aan mevrouw Vervotte en zij antwoordde dat in het sociaal akkoord een clause staat met vier uitdrukkelijke garanties inzake gehele of gedeeltelijke verkoop van NMBS Logistics, ik citeer: "De NMBS Holding en de NMBS verbinden zich ertoe niet tot de gehele of gedeeltelijke verkoop van de activiteit 'vracht' over te gaan binnen de in jurisprudentie voorziene termijn. Momenteel is die termijn tien jaar."

Als men vandaag met Deutsche Bahn onderhandelt, is dat sociaal akkoord van 26 november 2010 dan geen belemmering of zijn de bonden mee in dit verhaal?

13.02 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, telkens NMBS Logistics tijdens deze legislatuur aan bod kwam, was het geen enkele keer om goed nieuws te melden. Ofwel was er geen nieuws en verstopte de minister zich achter de commerciële belangen van de NMBS Logistics. Uw voorganger zei dat hij daarop geen rechtstreeks toezicht had. Ofwel ging het over de gevolgen van de NMBS Logistics op het financieel resultaat van de NMBS-Holding. Het is duidelijk dat sinds de oprichting van de NMBS Logistics de slecht-nieuws-show blijft aanhouden.

Zeer recent, in de contacten die ik nu aan het opbouwen ben aan de West-Vlaamse kust, hoor ik regelmatig en unisono uit het bedrijfsleven klachten over NMBS Logistics op het vlak van de commerciële ingesteldheid. Als het dan toch om een commerciële firma gaat, zou men ook een commerciële mentaliteit aan de dag moeten leggen. Deze is echter totaal niet aangepast aan de noden van het bedrijfsleven, in Brugge, in Gent noch in Antwerpen.

Het bedrijf hanteert een stroeve manier van werken, handelt totaal niet commercieel en treedt niet commercieel op, kortom, het stelt zich op in het nadeel van het bedrijfsleven. De huidige werkwijze, de huidige grillen en het huidige non-beleid van NMBS Logistics is men grondig beu.

Ondanks de participatie van de NMBS binnen NMBS Logistics zijn de financieel slechte resultaten en ook de gevolgen daarvan terug te vinden in de financiële resultaten van NMBS Logistics. De heer Vandeput heeft al

meermaals aangedrongen op beslissingen die leiden tot een oplossing. Wij hebben al een aantal herstelplannen en maatregelen zien passeren, maar telkens slaagt men er niet in om NMBS Logistics uit de rode cijfers te krijgen.

Een van de argumenten is dat het slecht gaat in de sector. Er zijn nog commerciële firma's actief in België op het vlak van goederenvervoer, ook al zijn die minder groot en torsen zij niet de zware structuur van het verleden. Niet communiceren is evenwel geen optie.

Ik verwijs naar het standpunt van uw collega in de commissie voor de Infrastructuur van 15 januari: "Ik oefen geen voogdij uit over de logistieke afdeling, maar ik sta wel in voor de impact die de negatieve resultaten van B-Logistics op de NMBS-Groep hebben. Ik heb een nota aan het kernkabinet voorgelegd om B-Logistics volledig marktconform te maken. De subsidie voor verspreid en gecombineerd vervoer van 4,1 miljoen euro is verlengd, maar B-Logistics zal een break-even moeten bereiken en alle prestatie van de NMBS ook vergoeden."

Mijnheer de minister, dat is geen antwoord op de problemen die NMBS Logistics kent. Daarom wens ik van u het volgende te vernemen.

Gelet op de beslissing van de raden van bestuur van NMBS-Holding, NMBS en NMBS Logistics om de financiële toestand aan te pakken en op zoek te gaan naar een andere partner — ik verwijs ter zake ook naar de vragen van collega Vandeput — had ik graag vernomen welke stappen uiteindelijk werden genomen om een einde te maken aan de dramatische financiële toestand van het verlieslatende NMBS Logistics en om de gevolgen voor de NMBS-Groep te beperken?

In welke mate is een eventuele verkoop van NMBS Logistics gepland?

13.03 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mevrouw de voorzitter, dit is inderdaad een delicaat, maar ook een belangrijk en strategisch dossier. Mijn voorganger heeft gezegd, en ik herhaal het, dat NMBS Logistics een naamloze vennootschap naar privaatrecht is die geen openbare diensten levert en dus buiten de beheerscontracten valt die de Staat en de overheidsbedrijven binden.

De financiële toestand is en blijft moeilijk en zulks sinds 2008 door de economische crisis die een zwaar negatieve impact heeft gehad. Zoals mijn voorganger hier heeft verteld, heeft de raad van bestuur van NMBS Logistics van 3 juli 2012 de laatste hand gelegd aan een herstelplan dat meer dan 100 miljoen euro besparingen moet opleveren en kan leiden — kan leiden — tot een financieel evenwicht in 2013. De rode draad is dat men bij NMBS Logistics de strategie afstemt op de realiteit van de markt en van de middelen waarover men beschikt. Op basis van een document dat wij van de NMBS Holding hebben gekregen, is NMBS Logistics wel op zoek naar een structureel partnerschap of een samenwerkingsmodel waarin zowel lokale Belgische actoren als Europese actoren uit de logistieke ketting een belangrijke rol kunnen spelen en de positie van NMBS Logistics zouden kunnen stabiliseren en versterken.

13.04 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de minister, ik onthoud één heel belangrijk woord uit uw antwoord, met name dat het een dossier betreft dat strategisch erg belangrijk is. De rest van uw antwoord is, met alle respect, waardeloos.

Ten eerste, voor onze industrie, ook voor onze havens, is op het vlak van logistiek per spoor en ook in het kader van de gestelde doelstellingen op Europees niveau, onder andere over vergroening van de mobiliteit, ook het vrachttransport van enorm belang.

Ik wil graag verwijzen naar de bespreking van het beleidsplan, dat ik toen het testament van uw voorganger heb genoemd. Tijdens die bespreking heeft hij woordelijk verklaard dat hij ook voor het transport van goederen zijn uiterste best zou doen. Vandaag vernemen wij via de media dat wordt onderhandeld, om NMBS Logistics af te stoten. Ik kan met het afstoten ervan zelfs akkoord gaan. Indien het een economische noodzaak is, kan ik in dat verhaal meegaan. Vermits het dossier strategisch erg belangrijk is, zou de regering er niettemin grotendeels open over mogen zijn.

Voorts hebben wij uit de voorgaande discussie geleerd dat onderhandelen met één partner weliswaar niet gedoemd is om te mislukken, maar wel dat zodoende zeker niet de beste deal uit de wacht kan worden gesleept.

Mijnheer de minister, ik zal u blijven ondervragen. Ik aanvaard immers niet dat u antwoordt dat het dossier buiten uw bevoegdheid valt, omdat het hier gaat om een nv van privaat recht. Ik vraag mij af wie binnen de federale regering dan wel bevoegd is voor het goederentransport, dat ook belangrijk is voor de motor van onze economie. Uiteindelijk zullen bedoelde motoren er immers voor moeten zorgen dat ons systeem, dat ook door uw partij geweldig wordt gehuldigd, kan blijven draaien.

13.05 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik zal mij maar vastklampen aan dat kleine lichtpuntje dat het de bedoeling is om op zoek te gaan naar een externe partner in een Europese context om de problemen, waarmee NMBS Logistics op dit moment kampt, het hoofd te kunnen bieden. Ik wil toch die nuance aanbrengen, namelijk dat de problemen waarmee NMBS Logistics wordt geconfronteerd niet nieuw zijn. Die zoektocht is volgens mij al maanden en zelfs jaren aan de gang. Ik dring erop aan om hier vaart achter te zetten en dan liefst niet de vaart van een Fyra. Op zeer korte termijn zou men een oplossing moeten vinden in het belang van NMBS Logistics, maar ook van het bedrijfsleven.

Uit contacten met het bedrijfsleven en een aantal havenbedrijven blijkt dat men niet te spreken is over NMBS Logistics. De Duitsers zijn hier al eens geweest en dat was geen aangename ervaring. Nu smeekt men echter om de Duitsers. Men hoopt dat Deutsche Bahn zal participeren in dat project omdat dit de enige garantie is dat NMBS Logistics eindelijk doeltreffend en commercieel zal werken, ook in het belang van het bedrijfsleven.

Als minister bevoegd voor overheidsbedrijven moet u stoppen met u te verstoppen achter de commerciële belangen van NMBS Logistics. U moet ervoor zorgen dat dit bedrijf terug doeltreffend wordt en niet meer zoveel geld kost aan de NMBS-Groep.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Samengevoegde vragen van

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nieuwe ticketautomaten van de NMBS" (nr. 15325)
- mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de plaatsing van nieuwe ticketautomaten door de NMBS" (nr. 15355)

14 Questions jointes de

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les nouveaux distributeurs de tickets de la SNCB" (n° 15325)
- Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'installation de nouveaux distributeurs automatiques par la SNCB" (n° 15355)

14.01 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de ticketautomaten zijn reeds een aantal keer aan de orde geweest in de vragensessies, omdat het niet steeds loopt zoals men hoopt.

De NMBS wenst de komende maanden honderden nieuwe ticketautomaten te plaatsen. De huidige 133 apparaten, de oudste dateren uit 1999, zullen allemaal vervangen worden. Die vervanging was eigenlijk voorzien voor eind 2012, dat heeft uw voorganger minister Magette op 24 september 2012 geantwoord op een schriftelijke vraag van mijn collega, maar het project heeft blijkbaar vertraging opgelopen.

Daarnaast komen er ook 602 nieuwe automaten. Tegen eind 2013 zouden alle stations en alle stopplaatsen voorzien moeten zijn van een automaat.

De huidige automaten hebben veel defecten gekend, de laatste twee jaren jaarlijks ongeveer 1 500. De kleinere defecten, die men ter plaatse kan verhelpen, zijn niet in deze cijfers inbegrepen. Er zijn dus toch wel ernstige problemen.

Vanwaar komt de opgelopen vertraging in de vervanging van de huidige toestellen? Zal het effectief zo zijn dat eind 2013 alle stations en alle stopplaatsen beschikken over een automaat?

Wie zal bij de nieuwe automaten verantwoordelijk zijn voor de kleine werkzaamheden, zoals het bijvullen van de biljetten, het vervangen van het lint enzovoort, in stopplaatsen die niet permanent bemand zijn? Hoe kan dat gemonitord worden?

Zullen de nieuwe automaten kwalitatief beter zijn dan de huidige? Zullen ze minder vaak uitvallen?

Is het opnieuw Prodata Systems dat levert of heeft men gekozen voor een andere leverancier?

Ten slotte, zijn de nieuwe automaten in staat om te werken met de aangekondigde MOBIB-kaart?

14.02 Linda Musin (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, la presse du 17 janvier dernier faisait une nouvelle fois état de la volonté de la SNCB d'installer de nouveaux distributeurs automatiques de tickets plus performants pour favoriser – voire imposer – l'achat des titres de transport avant l'embarquement. Des frais au guichet - système pratiqué par les banques -, et la fin des billets achetés dans le train sont aussi envisagés.

Selon une note interne présentée au Comité de direction, la SNCB souhaite donc lancer une vaste réforme de la distribution des titres de transport. L'objectif clairement affirmé serait de décourager le passager de prendre un billet au guichet, ce qui représente 80 % des ventes actuellement, et de favoriser l'automatisation ou la vente en ligne par un développement de la vente par canal mobile (internet, gsm 3G, sms, etc.) ainsi que l'installation d'automates dans tous les arrêts du pays.

En 2011, la SNCB généralisait les suppléments – de 3 à 12,50 euros – pour tous les voyageurs qui achetaient leur billet dans le train et affirmait déjà sa volonté d'étendre l'installation des automates au détriment des guichets. En ce début d'année, la SNCB relance donc son projet en insistant sur la complémentarité entre automates et guichets, ces derniers devant être plus disponibles pour des tâches à "valeur ajoutée". L'entreprise publique indique également que les recettes de "frais de guichet" devraient permettre d'autofinancer la maintenance des automates.

Monsieur le ministre, quel est l'échéancier pour cette généralisation des distributeurs automatiques?

Comment l'entreprise assurera-t-elle la transition vers cette automatisation quasi-systématique? Je pense entre autres aux personnes âgées qui devront être guidées face à ces automates.

Sur quelles bases objectives reposerait la réduction du nombre de guichets et celle des prestations aux guichets restants?

Outre l'autofinancement des automates, quels sont les arguments développés par la SNCB pour justifier ces "frais de guichet"?

En ce qui concerne la vente en ligne, quelle est la situation à ce jour? Combien de tickets ont-ils été achetés via le web en 2012? Constate-t-on une réelle percée de la vente en ligne?

Enfin, quel serait l'impact prévu de toutes ces mesures sur l'emploi?

14.03 Jean-Pascal Labille, ministre: Chère collègue, la SNCB prévoit de terminer l'implémentation de nouveaux automates pour fin 2013. Elle m'informe que le retard actuel pour le remplacement des machines est dû à des problèmes de logiciel avec ces nouvelles machines. Le nouveau logiciel d'exploitation n'est, en effet, pas encore assez stable pour déjà mettre ces machines à la disposition du public. Selon la SNCB, ceci ne compromet en aucun cas la planification initiale, puisque l'installation effective des automates continue par ailleurs.

Au moment de leur mise en service, la SNCB a prévu un service d'assistance aux voyageurs à proximité des machines. Elle annonce également que ces machines offrent un degré de convivialité élevé facilitant leur utilisation. Dans les gares, les agents des guichets continueront à aider la clientèle qui éprouverait le besoin d'être assistée dans ses démarches. Les nouvelles machines pourront émettre des validations, également pour une carte Mobib. La SNCB me communique que les guichets et les prestations qu'ils desservent resteront prévus en fonction des besoins réels, compte tenu notamment des moyens alternatifs mis à la disposition du client.

De NMBS overweegt momenteel niet om loketkosten aan te rekenen. De NMBS laat mij ook weten dat de nieuwe automaten veel minder technische tussenkomsten zullen vereisen dan de huidige. De nodige tussenkomsten zullen uitbesteed worden in onderaanneming. Om de kwaliteit van de nieuwe automaten te verbeteren, wordt er in het lastenboek in een hoge graad van betrouwbaarheid voorzien. Prodata komt niet meer tussenbeide bij de nieuwe automaten.

In 2012 heeft de NMBS 1 350 000 biljetten voor het binnenlands vervoer verkocht via internet, wat een verhoging met 25 % betekent in vergelijking met het jaar voordien. Behalve de gevolgen van de reeds geprogrammeerde sluitingen heeft de NMBS voorlopig de gevolgen op het vlak van de tewerkstelling niet nauwkeurig bepaald. Ze schat dat die gevolgen beperkt kunnen zijn aangezien het aantal reizigers tegelijkertijd blijft toenemen.

14.04 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord. Het is geruststellend dat de firma die verantwoordelijk was voor het veelvuldig falen nu niet meer meedoet. Ik wil u in deze mijn steun toezeggen. Ik meen dat wij moeten geloven in de nieuwe manieren van distributie. De automaten zijn de toekomst. De cijfers die u aanhaalt met betrekking tot de verkoop via internet zijn eigenlijk de toekomst. Dat kan alleen maar verbeteren door de mensen die aankopen via internet daarvoor effectief een kleine incentive te geven. Dat is zeker een idee om uit te werken. Bij online verkoop kan men zoals dat tegenwoordig gaat een korting geven omdat mensen zelf hun ticket afdrukken. Dat zijn kosten die men niet hoeft te maken. Het gaat bovendien sneller in het station. Ik hoop dat de NMBS met dit project op schema kan blijven zodat het althans op het vlak van de distributie – we zullen dan nog wel zien hoe het voor de rest met de stiptheid staat – al wat vlotter gaat. Hopelijk kan dit in de toekomst meer efficiëntie teweegbrengen.

14.05 Linda Musin (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses précises. Si mon collègue Vandeput pense que c'est l'avenir, il me semble qu'indépendamment de cela, il est important, en termes de qualité du service rendu au public, de préserver dans les gares une convivialité et un contact humain à travers les guichets. Et que dire de l'impact sur l'emploi au sein de la SNCB... c'est un aspect important auquel je ne manquerai pas d'être attentive.

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

15 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de prijsverhoging van treintickets die op de trein zelf gekocht worden" (nr. 15326)

15 Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'augmentation du prix des tickets achetés à bord du train" (n° 15326)

15.01 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, wie op de trein zijn ticket wil kopen, zal na de plaatsing van de nieuwe ticketautomaten een hogere toeslag moeten betalen. Nu betalen reizigers die opstappen in stations met een verkooppunt, een toeslag van 3 euro als ze op de trein zelf betalen. In stations en stopplaatsen zonder loket of automaat is dat gratis.

De reizigersvereniging TreinTramBus vreest bij invoering van de maatregel voor meer discussies op de trein en mogelijk zelfs agressie wegens een hogere toeslag voor een ticket dat op de trein wordt gekocht. De NMBS verwacht juist minder agressie, omdat er volgens hen minder tickets op de trein zelf zullen worden gekocht.

Mijnheer de minister, hoeveel bedraagt de toeslag die zal worden aangerekend? Blijft dat 7 euro zoals eerder aangekondigd?

Op welke manier zal men een reiziger die beweert dat hij is opgestapt in een station waar de automaat niet werkt, controleren? Zal hij ook moeten betalen? Zo neen, op welke manier kan de treinbegeleider op de hoogte zijn van de werking van de automaten in het betreffende station? Zal dat niet leiden tot extra discussies en agressie?

Op welke manier zal de NMBS de prijsverhoging aan de reizigers communiceren?

15.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Het project Boordtarief heeft tot doel duidelijke en ondubbelzinnige regels te hanteren aan boord van de trein om zo de agressie aan boord aan te pakken. De huidige regels zijn onduidelijk en laten heel wat vrijheid aan de treinbegeleiders, hetgeen tot zware discussies aan boord van de trein kan leiden.

Het zijn die discussies, die zullen worden aangepakt door de invoering van het project. Bij de goedkeuring van het project legde de NMBS een toeslag van 7 euro vast. Dat bedrag houdt het midden tussen de toeslagen die reeds vandaag aan boord van de trein worden geïnd, zijnde 3 en 12,50 euro, naar gelang de treinbegeleider op voorhand werd verwittigd of niet.

Volgens de NMBS zal het project voor vereenvoudiging zorgen. Vervoerbewijzen die op voorhand worden gekocht, zijn goedkoper, terwijl de aankoop aan boord 7 euro hoger ligt. Dat systeem bestaat bij veel andere vervoermaatschappijen. Het zal worden ingevoerd vanaf het ogenblik dat er voldoende voorverkoopmogelijkheden aanwezig zijn, samen met de groeiende mogelijkheid om tickets via internet en smartphone op voorhand te kopen. De start van het project is gepland op het einde van dit jaar. De NMBS plant op voorhand een infocampagne te lanceren om de reizigers in te lichten.

15.03 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de minister, ik denk dat u gelijk hebt wanneer u zegt dat er een duidelijke en ondubbelzinnige regeling moet zijn. In die zin zijn we het eens.

Ik begrijp dat het gemiddelde van 3 euro en 12 euro rond 7 euro ligt als toekomstig te betalen bedrag. Ik begrijp dat u de reiziger wilt aanmoedigen om vooraf een ticket te kopen, aangezien dat goedkoper is. Ik heb dat in mijn repliek op de vorige vraag al aangehaald. Vroeger kopen moet worden beloond. In dat geval zal echter de hele tariefstructuur van de NMBS moeten worden aangepast. Dan zult u moeten vertrekken van een prijs die beduidend hoger is, want de standaardprijs is te betalen op de trein. Het lijkt mij eigenaardig om dan te zeggen dat de prijs aan het loket of de automaat zoveel goedkoper is. U hebt geen antwoord gegeven. Meestal worden slechts stukken van vragen niet beantwoord, als men het antwoord niet direct heeft.

Stel, ik stap op de trein in een onbemand station en ik beweert tegen de controleur dat de ticketautomaat niet werkt. Hoe gaat men daarmee om? Tot welke discussies kan dat leiden? Misschien zullen sommige reizigers wel een uitvlucht zoeken.

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

16 **Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stand van zaken in verband met de MOBIB-kaart" (nr. 15327)**

16 **Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'état d'avancement concernant la carte MOBIB" (n° 15327)**

16.01 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de minister, deze vraag gaat over dossiers die al langer lopen: u zult die wel snel leren kennen.

De NMBS participeert in de NV Belgium Mobility Card, de MOBIB, eind 2009 gecreëerd om de ticketsystemen van alle vervoersmaatschappijen beter op elkaar af te stemmen. In november 2011 kondigt de NMBS aan dat men in juni 2012 zou beginnen met het vervangen van de papieren abonnementen door de elektronische MOBIB-kaart. Midden 2013 zouden dan alle abonnees zijn overgeschakeld op die elektronische chipkaart. In de loop van 2013 zou het systeem dan ook van kracht worden voor occasionele treinreizigers, een beetje zoals nu reeds voor de metro in Brussel. Dat werd nog eens bevestigd door uw onmiddellijke voorganger, de heer Magnette, in antwoord op een vraag van mij van bijna een jaar geleden. Ondertussen is het januari 2013 en is de MOBIB-kaart voor abonneementhouders bij mijn weten nog niet ingevoerd.

Vanwaar die vertraging? Hoe zit dat nu eigenlijk, eerst voor de abonnementen, maar ook voor occasionele treingebruikers om de MOBIB-kaart te moeten gebruiken?

Er is wel wat discussie over met betrekking tot de Brusselse MOBIB-kaart: op welke manier wordt de veiligheid van de persoonsgegevens en de anonimiteit van de reiziger gegarandeerd? Worden de gegevens cryptografisch versleuteld? Als men hier in Brussel de MOBIB-kaart gebruikt, weet de maatschappij wie u bent en waar u woont, terwijl zij daar volgens de privacywetgeving geen uitstaans mee heeft. Hoe zal dit worden opgelost voor de MOBIB-kaart die men bij de NMBS zal gebruiken?

16.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mijnheer Vandeput, de NMBS laat mij weten dat de start van de massale migratie van de NMBS-abonnementen naar de MOBIB-chipkaart rond april 2013 zal plaatsvinden.

Het is een typisch interoperabiliteitsproject, dus met gebruik van dezelfde MOBIB-drager voor de NMBS of de MIVB, wat crosstesting vereist. De planning en het gebruik van de materiële middelen en de human resources van beide maatschappijen moeten dus op elkaar worden afgestemd. Daardoor heeft het project enige vertraging opgelopen.

Evenwel dient er te worden opgemerkt dat de meeste stappen in het project al werden genomen en dat al ongeveer 500 klanten met een abonnement gebruikmaken van een MOBIB-kaart van de NMBS om met de trein te reizen.

De kaart is volledig operationeel op de trein. Met de kaart kan ook op het volledige net van de MIVB worden gereden en haar volledig tarievengebied kan erop worden geladen. Enkel de software voor verkoop aan de loketten moet nog worden geïnstalleerd. Dit kan pas gebeuren als alle loketbedienden hiervoor opgeleid zijn. De opleiding gaat van start op 1 februari 2013 en zal zes weken duren.

Wat de occasionele treingebruikers betreft, moet de abonnementsfase, die ongeveer een jaar in beslag zal nemen, gestabiliseerd zijn. Momenteel gaat de NMBS ervan uit dat deze tweede fase zal kunnen aanvangen tussen eind 2013 en midden 2014, al kan dat niet ten volle worden gegarandeerd.

Voor deze fase moeten ook de planningen voor de test afgestemd worden op de gewestelijke vervoermaatschappijen. Een project met de chipkaart zal op dat moment al vergenodigd zijn.

De gegevens die fysiek op de MOBIB-kaart staan, worden niet gecodeerd. Deze gegevens werden in detail doorgegeven aan de Privacycommissie en zijn beperkt tot wat nodig is voor de controle van de vervoerbewijzen, de toepassing van de vervoersregels - bijvoorbeeld transit -, de identiteitscontrole en de controle van de kortingsrechten van de klant.

16.03 **Steven Vandeput** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord.

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

De **voorzitter**: De vraag nr. 15346 van de heer Arens wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

17 **Question de Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'évaluation du fonctionnement de la crèche récemment ouverte à la gare de Liège-Guillemins" (n° 15430)**

17 **Vraag van mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de evaluatie van de werking van het onlangs in het station Luik-Guillemins geopende kinderdagverblijf" (nr. 15430)**

17.01 **Linda Musin** (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, le 27 août 2010, le comité de direction de la SNCB-Holding avait marqué son accord pour lancer deux projets pilotes de crèches dans ou à proximité d'une gare, l'un dans la gare de Liège-Guillemins, l'autre dans l'ancien bâtiment de gare à Audenarde.

C'est ainsi que "Les petits voyageurs", une crèche de 25 lits, a été inaugurée le 18 septembre 2012 en plein cœur de la gare de Liège-Guillemins. Cette nouvelle structure accueille les enfants de 06 h 15 – avant le train de 06 h 38 pour Bruxelles – à 19 h 00, soit 64 heures d'ouverture par semaine. Elle met au travail une équipe de 7,5 équivalents temps plein. Elle s'adresse en priorité aux navetteurs, ce qui est une première européenne, aux membres du personnel et aux habitants du quartier, ce qui est une première en Belgique.

Cette expérience pilote – outre le service évident rendu aux parents – est un signal fort dans une vision intégrée de la mobilité et de la conciliation souhaitable entre la vie professionnelle et la vie privée. La SNCB-Holding a investi 350 000 euros pour proposer ce lieu idéal en collaboration avec la ville de Liège et l'ONE.

Monsieur le ministre, après quelques mois, le fonctionnement de la crèche est-il satisfaisant? Peut-on déjà en établir un premier bilan?

La SNCB-Holding avait affirmé que si les deux projets pilotes rencontraient le succès, elle lancerait une seconde phase sur les sites de Charleroi-Sud, Ostende, Malines et Arlon et étendrait également la recherche à des espaces situés dans des gares de moindre importance.

La mise en œuvre de projets similaires dans d'autres gares du pays est-elle toujours envisagée dans le cadre de la nouvelle structure du Groupe SNCB? Un budget est-il prévu à cet effet pour la période 2013-2025 dans le projet du plan pluriannuel d'investissement?

17.02 Jean-Pascal Labille, ministre: Chère collègue, à Liège-Guillemins, la SNCB-Holding a confié la gestion de la crèche à la Ville de Liège. Cette crèche a été inaugurée en septembre 2012. La convention tripartite de partenariat signée entre la Ville de Liège, l'ONE et la SNCB-Holding prévoit la création d'un comité de pilotage et d'évaluation du projet. Celui-ci aura pour but d'examiner les problèmes rencontrés par les diverses parties.

Une première rencontre du comité sera organisée en mars, soit six mois après l'ouverture de la crèche. Une évaluation finale du projet pilote de Liège-Guillemins sera rendue en septembre prochain. L'évaluation finale permettra de juger de l'opportunité d'adapter ce projet et de l'étendre à d'autres gares.

Parallèlement au projet pilote, la SNCB-Holding recherche actuellement de nouvelles implantations potentielles dans l'ensemble de ses gares. Celles-ci sont fonction de projets de rénovation ou de construction, du rapport entre le nombre de places d'accueil et la population d'enfants de moins de trois ans, ainsi qu'évidemment des bâtiments ou surfaces libres dans les gares.

Le projet de plan pluriannuel 2013-2025 prévoit un budget destiné à la création de projets novateurs liés à l'intermodalité des services présents dans les gares. Les crèches font évidemment partie de ces nouveaux services proposés aux voyageurs.

Du côté wallon, il existe une collaboration entre la SNCB-Holding, l'ONE et le ministre compétent en vue de stimuler l'ouverture de crèches dans les gares. Concrètement, la SNCB-Holding examine la possibilité d'ouvrir une crèche à Charleroi.

Du côté flamand, la SNCB-Holding n'a, à l'heure actuelle, pas encore pu instaurer une collaboration structurelle avec Kind en Gezin et le ministre compétent. Le financement d'une crèche à Audenarde n'est, dès lors, pas solutionné, ce qui fait obstacle au démarrage de celle-ci. Dans d'autres villes flamandes, la SNCB-Holding déclare vouloir adopter une approche coordonnée avec les administrations des villes en question.

17.03 Linda Musin (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

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

18 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de weekendwerken aan de Kennedytunnel te Antwerpen" (nr. 15445)

18 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les travaux réalisés le week-end au tunnel Kennedy à Anvers" (n° 15445)

18.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in 2012 werden er in de Kennedyspoortunnel al werken uitgevoerd en in 2013 zullen er gedurende 22 weekends veiligheidswerken

uitgevoerd worden aan diezelfde Kennedyspoortunnel. Dat is een belangrijke spoortunnel ten zuiden van Antwerpen. In eerste instantie zullen er brandwerende panelen en nieuwe noodverlichting geplaatst worden.

Tijdens de weekendwerken is er door de spoortunnel geen treinverkeer mogelijk vanaf zaterdagmiddag 13.30 uur tot maandagmorgen 4.50 uur. Om de reizigers te helpen, wordt in een alternatieve treindienst voorzien via Boom en Puurs en worden er vervangbussen ingelegd tussen Antwerpen en Sint-Niklaas.

Toch kunnen wij ons niet van de indruk ontdoen dat de betreffende spoorlijn 59 te gemakkelijk platgelegd wordt op vraag van Infrabel. Tijdens een normale weekenddienst rijden er door de Kennedytunnel slechts drie treinen per uur. Het lijkt ons daarom perfect haalbaar om via een enkel spoor te rijden terwijl op het andere spoor de nodige werken uitgevoerd worden, uiteraard met de nodige beveiligingsmaatregelen. Eén spoor voor zes treinen per uur op weekenddagen, lijkt ons te kunnen volstaan. Op die manier kunnen er aan de reizigers nog treinen aangeboden worden tussen Antwerpen en Gent en verder. Een aspect van mijn vraag is dus de kwestie of het wel nodig is om die tunnel volledig af te sluiten.

Een tweede aspect van mijn vraag gaat over de communicatie met de reizigers over de afsluiting van die tunnel. Zo staat er over de werken op spoorlijn 59 niets in het spoorboekje dat tegen 13 euro verkocht wordt. Het gaat niet over enkele dagen, maar over werken gedurende 22 weekends, dus geen kleine werken. Daarom zou ik verwachten dat er daarover informatie in het spoorboekje vermeld zou worden. Ook op de website van NMBS Mobility staat er tot tien dagen geleden – recenter ben ik dat niet meer nagegaan – over die werkzaamheden niets vermeld. Op de website van Infrabel worden de werken ook niet vermeld bij opzoeking van de dienstregeling. Het is ook onduidelijk aangegeven waar de vervangbussen vertrekken. Die vervangbussen blijken dan ook geen succes te zijn.

Mijnheer de minister, vandaar heb ik de volgende vragen.

Werd er op voorhand onderzocht welke mogelijke oplossing voor spoorlijn 59 de minste impact voor de reizigers heeft?

Had men niet kunnen werken met nog een mogelijke dienstverlening op een enkel spoor?

Waarom worden de werken niet overal op de website van de NMBS en Infrabel vermeld? Zou dit kunnen worden aangepast? Ook de affiches die in treinstations hangen – ik heb ze zelf eens bekeken – zijn vrij technisch en onduidelijk voor de reizigers om de goede informatie te krijgen.

Ik denk dat ook duidelijker in de stations zal moeten worden aangegeven waar en wanneer de vervangbussen vertrekken.

18.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Infrabel meldt mij dat er om veiligheidsredenen tijdens de werkzaamheden geen treinen mogen rijden in de Kennedy-spoortunnel. De spoorlijn tussen Sint-Niklaas en Antwerpen-Zuid wordt daarom tijdelijk buiten dienst gesteld.

Om het treinverkeer en de reizigers zo min mogelijk te hinderen, werkt Infrabel alleen tijdens het weekend.

In de eerste fase zijn er in totaal een 20-tal weken waarin Infrabel zal werken aan een betere veiligheid van de spoortunnel.

Ik ben verbaasd dat de werken vanmorgen om 10 uur nog niet op de website van Infrabel vermeld stonden, maar Infrabel heeft mij gisteren laten weten dat dit vandaag geregeld moet zijn.

Die werken werden echter al extern gecommuniceerd, namelijk via een persbericht.

Met betrekking tot de betrokken stopplaatsen heeft Infrabel voor het organiseren van de busdiensten voor de reizigers de volgende maatregelen getroffen.

De (...) werd verzocht om onmiddellijk na de laatste trein in elke stopplaats de toegang tot de perrons op alle mogelijke punten fysiek te verhinderen door het aanbrengen van een zwart-geel lint. Dit wordt steeds vergezeld van 2 affiches. Een detailaffiche met werfinfo, die de reiziger een totaalbeeld van de impact van de werken op de treindiensten geeft en ook een overzicht van de dienstregeling van de busdienst.

Eveneens is er een plaatsbepalingaffiche van de halte van de vervangende autobusdienst. Naast alle affiches wordt de informatie ook meerdere keren per uur omgeroepen in alle betrokken stations.

Deze toestand van gebrekkige gecoördineerde informatie aan de reiziger is een typisch voorbeeld van wat nu bij de NMBS-Groep bestaat. In de hervorming van de structuur van de NMBS-Groep, goedgekeurd door de Ministerraad van 11 januari, staat duidelijk een structureel zeer eenvoudige oplossing voor de informatie aan de reizigers. De NMBS is het enige bedrijf dat de reizigers zal informeren.

18.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u dat u erkent dat de communicatie aan de reiziger vandaag niet is zoals het hoort. Zeggen dat het grote publiek weet dat die werken er zijn omdat men een persbericht heeft verstuurd, is natuurlijk nogal kort door de bocht. Ik ben blij dat u erkent dat het beter moet en kan. Ik zal straks gaan kijken of het ook effectief op de website is verschenen. Wij gaan er inderdaad van uit dat de herstructurering van de NMBS-Groep tot gevolg zal hebben dat er ook beter gecommuniceerd zal worden aan de reiziger.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

19 Question de M. Damien Thiéry au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le raccordement ferroviaire de l'aéroport de Charleroi (Brussels South)" (n° 15494)

19 Vraag van de heer Damien Thiéry aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het aansluiten op het spoornet van de luchthaven van Charleroi (Brussels South)" (nr. 15494)

19.01 Damien Thiéry (FDF): Madame la présidente, monsieur le ministre, j'ai eu l'occasion d'interroger votre prédécesseur à ce sujet les 29 mai et 11 décembre 2012. Ce dossier reste problématique; en effet, on ne voit pas clair dans les investissements qui devraient être effectués, au niveau de la SNCB, pour l'aéroport de Charleroi.

À la lecture de la proposition de plan d'investissement 2013-2025 du Groupe SNCB, des échanges de courriers entre le ministre des Entreprises publiques et les administrateurs délégués des trois entités sont publiés. Il y est fait état d'une lettre adressée par le ministre en date du 18 octobre dernier, selon lequel il est projeté d'inscrire dans ce plan "(...) le dégagement de moyens supplémentaires non prévus dans la proposition de plan initial pour la réalisation de projets structurants et prioritaires, notamment mis en exergue par le conseil d'administration de la SNCB-Holding, dont (...) le raccordement de l'aéroport de Gosselies".

Il a été répondu, en date du 30 novembre, de la manière suivante: "Ces travaux ont abouti à une proposition s'inscrivant dans le cadre financier défini. Elle intègre donc les économies demandées et dégage des réserves financières pour envisager de combler les lacunes mises en avant dans la proposition précédente (absence de perspective pour le désengorgement de la liaison Nord-Midi à Bruxelles et de certains projets prioritaires pour les Régions, tels que la desserte du port d'Anvers et la liaison au réseau de l'aéroport de Gosselies)".

Parallèlement, le projet Diabolo, réseau ferroviaire entre l'aéroport de Zaventem et le reste du réseau belge, est intégré dans les chiffres flamands de la clé 60/40 au niveau des investissements Nord/Sud.

Bien entendu, le plan d'investissement n'est qu'une proposition au sujet de laquelle le gouvernement fédéral a le devoir, désormais, de s'exprimer. Mais force est de constater que ce projet semble assez compromis.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me faire connaître l'état actuel du dossier du raccordement ferroviaire de l'aéroport de Charleroi, dont nul n'ignore qu'il peut constituer un pôle essentiel du développement économique du Grand Charleroi, qui peut ainsi rayonner sur toute la Wallonie?

19.02 Jean-Pascal Labille, ministre: Madame la présidente, monsieur le ministre, en effet, je confirme qu'une enveloppe de 1,5 milliard d'euros a été réservée dans le projet de plan d'investissement pour les projets régionaux structurants, dont le raccordement ferroviaire de l'aéroport de Gosselies. Des moyens importants sont donc bien prévus et ce projet n'est certes pas compromis: il s'agit d'un projet de poids.

L'affectation effective des réserves doit cependant être concertée avec les Régions qui devront définir les projets prioritaires qu'elles veulent voir réaliser. De plus, je rappelle qu'une enveloppe de 500 millions d'euros est également prévue pour permettre les cofinancements avec lesdites Régions.

Outre les discussions avec les Régions, le projet de plan d'investissement devra encore être négocié au niveau du gouvernement.

Enfin, le projet Diabolo, aujourd'hui terminé, est inscrit dans le projet de plan d'investissement pour ce qui concerne la part des redevances de disponibilité du PPP (partenariat public-privé) à charge de la clé régionale flamande.

19.03 **Damien Thiéry** (FDF): Monsieur le ministre, je vous remercie. Vous me dites que le plan d'investissement doit encore être discuté au gouvernement mais, à ma connaissance, une discussion a déjà eu lieu à ce sujet. Je constate que la somme que m'avait citée le ministre Magnette, à savoir 1,5 milliard d'euros, est effectivement disponible. Toutefois, il n'est pas précisé si ce montant sera spécialement affecté à l'aéroport de Charleroi; je n'ai donc aucune garantie à ce sujet.

En définitive, on a parlé en son temps de concurrence déloyale entre deux aéroports. Je remarque – et c'est mon côté sensible vis-à-vis de la politique d'investissement au Nord et au Sud du pays –, que le Diabolo est fonctionnel et qu'il dessert correctement l'aéroport régional, et non pas national, de Zaventem. Je remarque aussi qu'il n'y a rien à Gosselies, alors que cet aéroport est en pleine expansion et a fait l'objet d'un choix stratégique et économique porteur de la part des dirigeants. Il serait donc normal que l'on investisse en Wallonie de la même manière qu'on l'a fait à Zaventem. Monsieur le ministre, lors des discussions futures, j'espère que vous serez très attentif au fait que ce projet soit mis sur pied le plus rapidement possible.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 18.02 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.02 uur.