

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

du

MARDI 26 FÉVRIER 2013

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 26 FEBRUARI 2013

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.25 uur en voorgezeten door mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.
La séance est ouverte à 14.25 heures et présidée par Mme Sabien Lahaye-Battheu.

De **voorzitter**: Collega's, op onze agenda staan 34 vragen aan minister Labille. De minister kan aanwezig blijven tot uiterlijk 17 u 15. Wij zullen proberen de agenda zo goed mogelijk af te werken.

Het zou natuurlijk het beste zijn als wij de agenda volledig konden afwerken. Daarom wil ik een oproep richten tot elk van u, om de spreektijden, zoals vastgelegd in het Reglement van de Kamer, te respecteren. Op die manier kan hopelijk iedereen zijn of haar vragen stellen.

01 **Samengevoegde vragen van**

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het tragische ongeval te Nijlen" (nr. 15335)
- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het aantal ongevallen bij overwegen" (nr. 15862)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stijging van het aantal ongevallen aan overwegen met 8,5 procent" (nr. 15598)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "ongevallen bij spoorwegovergangen en de afschaffing ervan" (nr. 16055)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de ongevallen aan spoorwegoverwegen" (nr. 16126)

01 **Questions jointes de**

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'accident tragique à Nijlen" (n° 15335)
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le nombre d'accidents aux passages à niveau" (n° 15862)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'augmentation, de 8,5 %, du nombre d'accidents aux passages à niveau" (n° 15598)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les accidents aux passages à niveau et la suppression de ceux-ci" (n° 16055)
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les accidents aux passages à niveau" (n° 16126)

01.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, volgens het rapport van Infrabel over het aantal ongevallen aan overwegen is er een dalende trend tussen 2007 en 2011, maar in 2012 zijn er opnieuw 52 ongevallen te betreuren, met in totaal 13 dode slachtoffers.

In het persbericht stond dat er in 2012 23 miljoen euro geïnvesteerd werd in de beveiliging van overwegen. Het resultaat is dat nu nog 1 857 overwegen beveiligd dienen te worden, juist 100 minder dan in 2007.

In mijn schriftelijk ingediende vraag heb ik ook opgenomen dat wij daarover al gediscussieerd hebben in de bijzondere commissie voor de Spoorveiligheid. Vooral vroeger was de beveiliging van overwegen een zeer groot aandachtspunt, in tegenstelling tot de beveiliging van de spoorwegen zelf. Wij hebben in de bijzondere commissie voor de Spoorveiligheid gezegd dat zowel de spoorwegen als de overwegen beveiligd moeten worden. Dat is mijn algemene bedenking.

Mijn concrete vraag gaat over het ongeval in Nijlen, in mijn regio. Op woensdag 16 januari lieten een moeder en kind het leven aan een overweg in een tragisch ongeval. Eigenlijk was dat het tweede tragisch ongeval in de regio, want voordien was in de buurgemeente Berlaar een soortgelijk ongeval gebeurd met een fietser. Ik heb vastgesteld dat het in beide gevallen ging om slachtoffers die van een parallel aangelegde weg komen en vervolgens de overweg links oversteken.

Infrabel is van oordeel dat halve slagbomen veiliger zijn dan volledige slagbomen. Bent u het nog steeds met voornoemde stelling eens?

Zullen er aan de overweg te Nijlen extra maatregelen worden genomen?

Ik heb ooit eens het idee gelanceerd, om een verlicht stopteken te plaatsen op wegen die parallel met het spoor lopen, zodat de aandacht van wie soms onoplettend is, op dat stopteken wordt gevestigd.

Kunt u het werkplan 2013 ter beveiliging van de spooroverwegen toelichten?

01.02 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, aansluitend bij de mondelinge vraag van de heer Geerts, verwijs ik ook naar de cijfers die Infrabel over het aantal spoorovergangen in 2012 heeft gegeven, zijnde 1 650 spoorwegovergangen, de 250 privéovergangen niet meegerekend.

Dat cijfer moest volgens Infrabel de voorbije jaren omlaag, omdat het bedrijf wil dat treinen het verkeer nooit meer hoeven te kruisen door middel van speciaal aangelegde bruggen en tunnels voor het gewone verkeer.

Daarom besliste Infrabel begin 2012 in versneld tempo spoorwegovergangen af te schaffen. Het was echter realistisch genoeg om te beseffen dat niet alle overgangen van vandaag op morgen dicht zouden zijn. Op plaatsen waar de overwegen niet gesloten konden worden, zouden de overwegen een grondige opfrisbeurt krijgen.

In 2012 heeft Infrabel volgens de eigen cijfers 52 ongevallen aan overwegen vastgesteld tegenover 48 ongevallen in 2011, wat een lichte stijging is. De stijging is verwonderlijk, gelet op het principe van Infrabel dat het bedrijf het aantal spoorwegovergangen en mogelijke risico's naar beneden zou willen halen.

Dat betekent een verhoging van het aantal ongevallen met 8,5 %. Het aantal dodelijke slachtoffers in 2012 bedroeg 13 tegenover 8 in 2011. Dat valt uiteraard sterk te betreuren.

Infrabel heeft in 2012 in totaal 17 overwegen afgeschaft, waarvan 12 op het publieke spoornet en 5 private overwegen. Bijkomend werden er nog eens 5 overwegen buiten dienst gesteld.

Uw voorganger, minister Magonne, heeft in de vergadering van de commissie voor de Infrastructuur van 7 februari 2012 gezegd, ik citeer: "Sinds 1 januari 2008 zijn er door Infrabel 64 overwegen afgeschaft, namelijk 53 openbare en 11 privéoverwegen. Het beheerscontract bepaalt dat tegen 2014 het jaarlijkse aantal ongevallen aan overwegen, gelegen op de sporen beheerd door Infrabel en buiten de havengebieden, met 25 % moet zijn verminderd ten opzichte van het aantal in 2007. Deze doelstelling is al bereikt in 2012. Infrabel heeft de afschaffing van 15 overwegen gepland in 2012. Voor die afschaffing heeft Infrabel 17,5 miljoen euro in 2012 ingeschreven. De bedoelde afschaffingen worden opgenomen in het meerjarenplan 2013-2025 van Infrabel."

Mijnheer de minister, hoe reageert u op die cijfers? Dringt u aan op eventueel bijkomende maatregelen gelet op de stijgingen?

01.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, de problematiek werd reeds geschetst.

Ten eerste, vorig jaar was de afschaffing van 15 overwegen gepland. Zijn die overwegen ondertussen

allemaal afgeschaft? Is het plan uitgevoerd?

Ten tweede, kunt u mij een stand van zaken in het overleg met de verschillende steden en gemeenten over de verdere afschaffing van overwegen geven?

Ten derde, kunt u bevestigen dat het negeren van slagbomen vooral in Vlaanderen een probleem vormt?

Ten vierde, wat is de stand van zaken in verband met de nieuwe technologie om de bediening van de signalisatie van op afstand te verbeteren?

Ten vijfde, hoe evalueert u de huidige maatregelen? Overweegt u extra initiatieven?

De **voorzitter**: Er was ook nog een vraag nr. 16126 van de heer Vandeput, maar die vervalt.

01.04 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mevrouw de voorzitter, ik wens eerst en vooral mijn innige deelneming te betuigen aan de familie van de slachtoffers van het tragische ongeval.

Volgens Infrabel bestaat inderdaad bij een overweg met volledige slagbomen het risico dat een auto tussen de slagbomen blijft staan en gegrepen wordt door een trein. Het bedrijf meldt mij ook dat het Belgische spoornet een van de drukst bezette netten in Europa is; het telt vandaag 1 857 overwegen, waarvan 1 624 publieke overwegen en 233 private overwegen. Ongeveer 94 % van de publieke overwegen is uitgerust met actieve signalisatie door middel van slagbomen en/of verkeerslichten. De overige 6 %, met passieve signalisatie, door middel van verkeersborden, bevindt zich op spoorlijnen waar dat mogelijk is, zoals de havenlijnen.

Ondanks alle veiligheidsinspanningen en een daling van het aantal overwegen blijft de tol elk jaar opnieuw heel zwaar, want elk slachtoffer aan een overweg is en blijft er een te veel en valt ten zeerste te betreuren. Daarom blijft Infrabel zijn viervoudige veiligheidsstrategie met betrekking tot de overwegen handhaven en versterken, namelijk het afschaffen, vervangen en vernieuwen van de overwegen en sensibiliseren van de weggebruiker. Een cruciale rol is immers weggelegd voor de weggebruikers. De belangrijkste oorzaak blijft het niet-respecteren van de verkeersregels aan de overwegen.

Door middel van de sensibiliseringscampagnes vraagt Infrabel dan ook aan iedereen om steeds alle verkeersregels aan overwegen na te leven, want een minuut tijdswinst weegt niet op tegen het eventueel in gevaar brengen van een mensenleven.

Het jaarverslag van 2012 zal eind maart of begin april 2013 worden gepubliceerd. In 2012 zouden volgens de planning 15 overwegen worden afgeschaft. In werkelijkheid werden er 17 overwegen afgeschaft, waarvan 12 openbare en 5 privéoverwegen. Het is niet mogelijk om de gemeenten een stand van zaken te geven van de vele stappen die worden genomen in het kader van de afschaffing van overwegen op het net. Afhankelijk van het dossier kan de situatie zeer complex zijn. Onder meer de technische aspecten, eventuele onteigeningen en de beschikbare budgetten worden in aanmerking genomen.

Wij kunnen niet stellen dat het negeren van slagbomen een typisch Vlaams probleem is. Er zijn echter wel meer overwegen in Vlaanderen dan in Wallonië. De verhouding van de verdeling tussen beide gewesten is twee derde voor Vlaanderen en een derde voor Wallonië. Bijgevolg is het risico in Vlaanderen effectief groter.

Infrabel is niet op de hoogte van eventuele klachten die de NMBS zou hebben ingediend. Indien u klachten van Infrabel bedoelt, heeft het bedrijf zelf geen klacht ingediend. Er wordt momenteel gewerkt aan een prototype van een nieuwe *assigned technology*. Daardoor zal het besturingssysteem van de overwegen worden aangepast. Er komen nieuwe slagbomen en nieuwe lichten.

Alvorens het systeem toe te passen op het terrein, zijn er certificatieproeven nodig. Tegen 2015 zou de nieuwe technologie ter beschikking worden gesteld van de infrastructuurzones van Infrabel.

Samen met de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer controleert en analyseert Infrabel geregeld de overwegen op het Belgische spoornet met het oog op eventuele aanpassingen aan de signalisatie van de overwegen. Van elke bezochte overweg wordt een nieuw ministerieel besluit uitgevaardigd, dat de veiligheidsinrichting aan de overweg bepaalt.

Het plaatsen van verlichte stoplichten – de verkeerslichten groen, oranje en rood – is een bevoegdheid van de wegbeheerder. Bij het plaatsen van overweglichten rechts van de parallelle weg moet worden onderzocht wat de gevolgen zijn voor de voorrangsregels van het wegverkeer. Dat onderzoek is geen bevoegdheid van Infrabel.

De maatregelen die Infrabel neemt ter beveiliging van de overwegen zijn opgenomen in het actieplan Overweg 2008-2015 van Infrabel, zoals gevraagd in het beheerscontract tussen de Staat en Infrabel. In 2013 zal Infrabel doorgaan met het afschaffen van overwegen. Daarbij zal Infrabel in 2013 een sensibiliseringscampagne organiseren voor de weggebruikers van de 201 overwegen in en rond de Antwerpse haven.

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

Ik heb dit reeds in mijn vraag vermeld: ik vond de persnota van Infrabel vrij defensief. De roekeloosheid, onvoorzichtigheid, gehaastheid en het niet respecteren van de verkeersregels zouden de verklarende factoren voor het aantal ongevallen zijn. Dat zal wel zo zijn. Ik betwist dat ook niet, maar ook uw antwoord vind ik vrij defensief. U somde een aantal factoren op, terwijl wij het debat moeten voeren.

Weggebruikers houden zich inderdaad waarschijnlijk niet goed aan de verkeerscode, maar wat kunnen wij daaraan doen? Daarom stelde ik ook een verlicht stopteken voor. U zegt dat dat een bevoegdheid van de wegbeheerder is. Ik meen dat het eveneens een bevoegdheid van Infrabel kan zijn, omdat het afgetakt kan worden van de bestaande infrastructuur, zodat het inherent deel uitmaakt van de signalisatie. U verwees ook naar de voorrangsregels. Het is logisch dat er bij infrastructuurwerken voorrang wordt verleend als men van een parallelle weg komt.

Wij moeten ook eens kijken naar het aangehouden investeringsvolume. In het meerjareninvesteringsplan mag er zeker geen vermindering komen. Daarom zal ik ook contact opnemen met de andere leden van de bijzondere commissie voor de Spoorveiligheid. Het is misschien interessant om ook daar het debat te voeren, zodat er klaarheid geschapen kan worden.

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

Ik begrijp het formele standpunt van Infrabel dat de incidenten niet te wijten zijn aan nalatigheid van Infrabel. Niemand heeft echter baat bij een welles-nietesspel over wat ten grondslag lag aan de te betreuren dertien dodelijke ongevallen in 2012.

Mij trof dat een poging om het aantal spoorwegovergangen te doen dalen, leidt tot een stijging van het aantal ongevallen: van acht naar dertien. Los van de genomen maatregelen moet men altijd in het oog houden dat het elimineren van een aantal spoorwegovergangen grote gevolgen kan hebben voor de zwakke weggebruiker zoals de voetganger, de fietser of de recreant. Men is bijvoorbeeld niet meer in staat om een parcours af te leggen of een wandeling te maken. Daar moeten altijd alternatieven tegenover staan als tunnels of bruggetjes.

Ik verwijs in dat verband naar een interessante studie van de Universiteit Gent *Mobiliteit en Ruimte. De impact van het afsluiten van overwegen op trage mobiliteit, en mogelijke alternatieven*. In de toekomst kan misschien gezocht worden naar een goed samengaan en omgaan met spoorovergangen en mobiliteit.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 15366 van de heer Carl Devlies wordt uitgesteld.

02 Question de Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les trains bondés sur la ligne Bruxelles-Charleroi" (n° 15443)

02 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de overvolle treinen op de lijn Brussel-Charleroi" (nr. 15443)

02.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, la qualité du service de la SNCB a encore été en faute. Les navetteurs ont exprimé via la presse leur ras-le-bol de ces trains surpeuplés et qui ne peuvent pas accueillir l'ensemble des voyageurs.

Les constats sont interpellants et ce sur plusieurs lignes du pays. Plusieurs témoignages rapportent clairement que la ligne Bruxelles-Charleroi est particulièrement touchée. Depuis quelques semaines, plusieurs trains ont perdu la moitié de leurs voitures. Certains se composent désormais - aux heures de pointe - seulement de deux wagons, nettement insuffisants pour les très nombreux voyageurs qui le prennent littéralement d'assaut à chaque gare où il s'arrête. Cette situation cause des tensions bien compréhensibles.

Le mercredi 23 janvier, un incident a failli dégénérer en gare d'Uccle-Calevoet, quand un voyageur a été agressé par le chef de gare, car il tentait désespérément, avec de nombreux autres, de monter dans le train bondé pour aller travailler à Bruxelles. Le voyageur va déposer une plainte, tandis que le chef de gare a, pour seule réponse aux voyageurs restés sur le quai, proposé à ceux-ci d'adresser une pétition à la SNCB.

Vous avouerez que ces situations sont intenable pour les navetteurs. Au moment où on parle de plus de communication avec les voyageurs, on fait difficilement mieux pour donner le signal inverse.

Monsieur le ministre, quels critères président à la composition de ces trains? La SNCB tient-elle des statistiques ou évaluations du nombre de voyageurs pour décider de la quantité de voitures mises à disposition? Quand sera rétabli le fonctionnement précédent (quatre voitures au moins) des trains sur cette ligne? Quelles règles de sécurité ou de communication doit appliquer le personnel de la SNCB lors de trains surpeuplés? N'est-il pas possible, dans pareils cas, de faire arrêter les trains suivants afin de permettre aux voyageurs de monter? La SNCB envisage-t-elle de dédommager les voyageurs qui ne peuvent trouver place dans un train? Que doivent faire les navetteurs titulaires d'un abonnement?

02.02 Jean-Pascal Labille, ministre: Madame la présidente, la SNCB me confirme que l'occupation réelle des trains est le critère déterminant pour la composition de ceux-ci. Elle me communique également qu'elle tient des statistiques quotidiennes d'occupation problématique afin de pouvoir corriger les places disponibles dans les trains.

Selon la SNCB beaucoup d'automotrices sont immobilisées suite aux conditions climatologiques actuelles. Elle prend des mesures pour remettre en service le matériel présentant des avaries afin que les compositions sur cette relation soient à nouveau telles que prévues initialement c'est-à-dire 4 voitures au moins, et ce dans les meilleurs délais.

Dans le cas précis du train évoqué, la SNCB m'informe qu'une seule automotrice était disponible. Elle avait décidé de laisser rouler ce train avec une composition réduite plutôt que de le supprimer.

On m'informe que le personnel d'accompagnement prend les mesures nécessaires pour embarquer un maximum de voyageurs: déclassement des voitures première classe, autorisation d'utiliser le fourgon, etc. À Uccle, toutefois, plus personne ne pouvait encore monter dans le train, y compris l'accompagnateur de train. L'intervention de Securail a dû être sollicitée car la fermeture des portes n'était plus possible.

Le dispatching de la SNCB a prescrit des arrêts supplémentaires en gare d'Uccle-Calevoet, d'Uccle-Stalle et de Forest au train suivant. Par ailleurs le personnel de la gare d'Uccle-Calevoet a proposé aux voyageurs d'utiliser les lignes de la STIB aux frais de la SNCB.

Les voyageurs restés sur les quais, qu'ils soient abandonnés ou non, sont considérés comme voyageurs d'un train supprimé et bénéficient des systèmes de compensation prévus en vertu de l'article 33 du contrat de gestion.

02.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces réponses. J'ose espérer que nous sortons progressivement de l'hiver et que les conditions climatologiques s'amélioreront dans les prochains jours. Nous ne vivons cependant pas non plus dans un climat sibérien et je pense que les navetteurs sont en droit d'attendre d'autres conditions de transport que celles que nous avons pu voir au travers des images diffusées à la télévision, qui montraient notamment que certaines personnes voyageaient même dans les toilettes. C'était donc une situation tout à fait inconfortable et inacceptable pour un service digne de ce nom et j'espère que ceci ne se reproduira plus à l'avenir.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

03 Question de Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'accès aux premières classes en cas du retrait de voiture dans la composition d'un train" (n° 15539)

03 Vraag van mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toegang tot de eersteklascoupés in treinen met een verminderde samenstelling" (nr. 15539)

03.01 **Linda Musin** (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, ma question rencontre globalement la même problématique que celle relevée dans la question précédente; d'autres iront encore dans ce sens cet après-midi.

Bien des témoignages de navetteurs, clients de la SNCB, dénoncent une certaine "pagaille" qui règne actuellement sur le rail. Ces derniers temps, les services offerts par la SNCB montrent des failles importantes: retards, trains bondés, voire impossibilité de monter dans un train dont le nombre de voitures est parfois réduit de moitié. Les conditions de voyage sont donc difficiles et les navetteurs souvent obligés de rester debout durant tout le trajet.

Certains voyageurs munis d'un billet de deuxième classe, excédés, vont parfois s'asseoir en première classe. Ce comportement est interdit et souvent réprimé sévèrement par les contrôleurs d'une façon ressentie comme humiliante par l'usager. Pour la porte-parole de la SNCB, un train surpeuplé ne constitue pas un motif suffisant pour utiliser la première classe. Il s'agirait de "respect vis-à-vis des gens en première qui ont payé plus cher pour être sûr d'avoir une place assise", argumente Nathalie Pierard.

Cependant, lorsqu'il y a un changement de composition de train, c'est-à-dire une voiture rendue indisponible, retirée ou inaccessible, l'accompagnateur de train peut permettre aux secondes classes d'occuper le compartiment de première. Il avertit les voyageurs par le haut-parleur ou par une inscription affichée sur la porte du compartiment.

Économiquement, vu la récurrence de trains dernièrement concernés, on comprend que permettre l'utilisation des premières classes à chaque surpeuplement déprécie l'offre de première classe. Contractuellement, cependant, les voyageurs de seconde classe ont le droit à des conditions de confort conformes aux normes minimales de la SNCB. Humainement, il est difficile d'accepter que des parents doivent rester debout avec de jeunes enfants alors qu'à quelques mètres, des places sont libres en première.

Monsieur le ministre, l'argument de la porte-parole de la SNCB pour interdire l'accès aux premières par "respect vis-à-vis des gens en première qui ont payé plus cher pour être sûr d'avoir une place assise" se heurte au respect du contrat que la SNCB noue avec toute sa clientèle et au confort qu'elle doit aussi aux personnes qui voyagent en deuxième classe.

Quelles sont les mesures prises actuellement par la SNCB pour rendre "plus acceptables" les conditions de transport des voyageurs lorsque, suite à ses propres carences, la composition des trains est réduite?

Ne serait-il pas normal que, comme toute entreprise commerciale dans l'incapacité d'honorer ses engagements, la SNCB consente au client l'utilisation d'un service "supérieur" – lorsque c'est matériellement possible – au lieu de l'obliger à voyager dans des conditions peu dignes?

La technique du "déclassement des voitures de première" par l'accompagnateur est-elle suffisamment utilisée? Ne devrait-elle pas devenir systématique?

03.02 **Jean-Pascal Labille**, ministre: Madame, je partage évidemment pleinement les préoccupations que vous évoquez concernant les services qui doivent être assurés à l'ensemble des usagers du rail. La SNCB me communique que le déclassement, c'est-à-dire l'accès aux places de première classe à l'ensemble des voyageurs, est d'actualité lorsque toutes les places assises et debout de deuxième classe sont occupées et qu'il ne reste que des places disponibles en première classe. Il revient alors au chef de bord de prendre une décision quant à la nécessité du déclassement. Le dispatching voyageurs informe également

l'accompagnateur à propos des perturbations du trafic en temps réel, ce qui lui permet d'anticiper une décision de déclassement.

Selon la SNCB, lorsqu'un déclassement est mis en place, le personnel d'accompagnement pose des étiquettes spéciales aux fenêtres des compartiments déclassés. Il informe également la clientèle au moyen de la sonorisation. Les étiquettes sont retirées dès que le déclassement prend fin. La priorité est toutefois accordée aux voyageurs qui disposent d'un titre de transport de première classe.

Il me semble important, je l'ai déjà évoqué, que la SNCB assure un accueil optimal pour l'ensemble de ses voyageurs. Je vais donc envoyer un courrier à la SNCB pour lui demander d'analyser la possibilité d'assurer un déclassement dès que l'ensemble des places assises, et non debout, sont occupées en seconde classe.

03.03 Linda Musin (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je pense que le courrier que vous proposez d'envoyer à la SNCB sera le bienvenu pour permettre que le déclassement des voitures de première, qui est peut-être sous-utilisé ou pas systématique, puisse être une réaction plus automatique dans un cas comme ça, dans l'optique d'un accueil optimal tel que vous le soulignez.

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

04 Samengevoegde vragen van

- de heer Luk Van Biesen aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de evaluatie van het winterplan van de NMBS-Groep" (nr. 15552)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het winterplan 2013 van Infrabel en de NMBS" (nr. 16127)

04 Questions jointes de

- M. Luk Van Biesen au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'évaluation du plan hiver du Groupe SNCB" (n° 15552)
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan hiver 2013 d'Infrabel et de la SNCB" (n° 16127)

04.01 Luk Van Biesen (Open Vld): De winter loopt gelukkig op zijn einde. Dat is het moment om te evalueren wat er verkeerd is gelopen en hoe bepaalde plannen die men op voorhand heeft gemaakt, het zogenaamde "winterplan" van de NMBS-Groep, de toets van de realiteit en de winterprik hebben kunnen doorstaan.

Hoe evalueert de NMBS-Groep haar winterplan 2013?

Hoeveel treinen werden afgeschaft als gevolg van winterse omstandigheden? Hoeveel treinen liepen vertraging op?

Welke maatregelen heeft de NMBS-Groep ingezet in zijn winterplan?

Hoe evalueert de NMBS-Groep het Winterplan voor 2013 ten opzichte van voorgaande jaren? Is er een positieve tendens waarneembaar inzake afgeschafte treinen en vertragingen?

04.02 Minister Jean-Pascal Labille: Over dit onderwerp heb ik mij al uitgesproken in de plenaire vergadering van 24 januari. Nochtans wens ik de kerncijfers, de maatregelen en de genomen acties te herhalen.

Er werden 97 treinen op een volledig traject en 45 treinen op een gedeelte van een traject afgeschaft. Er liepen in totaal 863 treinen vertraging op. De NMBS-Groep kan deze cijfers niet per provincie opsplitsen. Ik heb de NMBS-Groep een gedetailleerd rapport gevraagd over de al genomen maatregelen, hun impact en de actieplannen voor volgend jaar. Infrabel heeft in een brief van 20 januari beloofd dat rapport in de loop van maart te sturen. Op basis daarvan zal ik beschikken over het engagement van beide bedrijven om volgend jaar de nodige maatregelen te nemen.

04.03 Luk Van Biesen (Open Vld): We wachten op de evaluatie van maart 2013, in de hoop dat dan de winter definitief gedaan is en ook definitieve cijfers kunnen worden meegedeeld.

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

05 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Luk Van Biesen aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het aantal wagons van treinen" (nr. 15553)
- mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het incident op 28 januari 2013 in een trein in het station Sint-Genesius-Rode" (nr. 15584)
- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de blokkering van een overvolle trein in Sint-Genesius-Rode" (nr. 15602)

05 **Questions jointes de**

- M. Luk Van Biesen au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le nombre de wagons des trains" (n° 15553)
- Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'incident survenu dans un train en gare de Rhode-Saint-Genèse le 28 janvier 2013" (n° 15584)
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "un train bondé bloqué à Rhode-Saint-Genèse" (n° 15602)

05.01 **Luk Van Biesen** (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de ministser, het gaat om een eigenaardig voorval maar niet om een alleenstaand geval. Op maandag 28 januari 2012 hebben reizigers in het station van Sint-Genesius-Rode de trein verhinderd om verder te rijden. De trein had amper twee wagons in plaats van de gebruikelijke acht wagons. De pendelaars hadden geen plaats meer op de trein van 08 u 28 naar Brussel. De trein was zo vol dat sommigen plaats moesten nemen in de toiletten. Getuigen zeggen dat een reiziger zelfs is flauwgevallen omdat het er zo drukkend was.

De treinbegeleidster merkte dat het niet veilig meer was om nog iemand op de trein toe te laten en liet dus geen enkele reiziger meer instappen. Dat was niet naar de wens van enkele wachtende pendelaars. Zo liep de trein een vertraging op van 21 minuten. Een intercitytrein maakte later een extra stop om de overige reizigers mee te nemen.

Waarom had deze trein slechts twee wagons in plaats van de gebruikelijke acht?

Hoe vaak is een trein met minder wagons dan voorzien in 2012 vertrokken? Wat is de evolutie daarvan de laatste jaren?

Wat is de grootste reden voor het beperken van het aantal wagons?

Worden er maatregelen genomen als een trein met minder wagons vertrekt? Stoppen andere treinen dan op die plaatsen?

Zijn er al maatregelen genomen om bovenvermelde voorvallen te vermijden? Zullen er bijkomende maatregelen worden genomen?

05.02 **Linda Musin** (PS): Monsieur le ministre, comme pour mon collègue, cet incident en gare de Rhode-Saint-Genèse m'a vivement interpellée. Ce train de navetteurs arrive à 08 h 28 complètement bondé! On trouve des gens partout, devant les portes et même dans les WC! Excédés, des usagers s'accrochent aux portes et empêchent ce convoi de repartir. Il en résulte effectivement un danger potentiel.

La SNCB a mis ce problème sur le compte des navetteurs, qui n'auraient pas suivi les injonctions du chef de bord par rapport à la suroccupation du train et l'inconfort des voyageurs. Étant donné que cette situation dure depuis des semaines, j' imagine que certains navetteurs, excédés, n'ont pas suivi ces injonctions. Il n'en demeure pas moins qu'il y a danger potentiel.

Monsieur le ministre, quelles sont les raisons pour lesquelles ce train ne comportait que deux voitures? Comment explique-t-on ces modifications de composition de train qui deviennent, selon les navetteurs, de plus en plus fréquentes et ce, sur de nombreuses lignes? Dispose-t-on de chiffres à ce niveau qui

confirmeraient ou infirmeraient l'impression des usagers quant à ce phénomène? Doit-on y voir une conséquence malheureuse de pannes au niveau du matériel?

Les retards répétés des trains et l'inconfort imposé quotidiennement aux voyageurs sur de longs trajets, combinés au souci de respecter la ponctualité au travail, augmentent le stress. Des actes susceptibles de mettre la sécurité de tous les usagers en danger peuvent alors survenir. Quel est le mot d'ordre ou les conseils donnés par la SNCB à ses employés, et principalement à ses accompagnateurs, lors d'une telle situation? Enfin, comment l'entreprise va-t-elle éviter que de telles conditions de voyage adviennent à nouveau? Par exemple, la réception de nouvelles automotrices est-elle prévue à court terme? Cette dernière question a été déposée avant le problème des rames Desiro.

05.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij wat reeds is gezegd, al heb ik nog de volgende bijkomende vraag: hoeveel procent van het materiaal was buiten dienst in de week van 21 tot 27 januari?

05.04 Jean-Pascal Labille, ministre: Madame la présidente, chers collègues, le Groupe SNCB m'informe que, le 28 janvier 2013, la composition du train 6358 planifié avec trois automotrices classiques représentant environ 510 places sur les deux classes, n'a pu être réalisée. Cela résulte de problèmes rencontrés au niveau du matériel roulant à la suite des conditions hivernales et des immobilisations pour réparation et remise en état qui en ont découlé.

De NMBS-Groep geeft mij aan dat er buiten de winterperiode geen structurele verhoging is van treinen met een beperkte samenstelling. In normale omstandigheden kan 1 % van de treinen overbezetting vertonen. Tijdens de moeilijke winterse toestand kan dit oplopen tot 3 of 4 %, rekening houdend met de beschikbaarheidsproblemen van het materieel.

De treinbegeleider registreert elke onregelmatigheid in de samenstelling. Die kunnen dan door RDV, de reizigers, de dispatching, *traffic control* van Infrabel en het stationspersoneel worden geraadpleegd. In geval van overbezetting informeert de treinbegeleider de klanten over eventuele vrije plaatsen en kan hij de stellen van eerste klasse in een andere klasse plaatsen en toegang geven tot het bagageruim. Indien de deuren niet kunnen worden gesloten, kan hij een voldoende groot aantal reizigers vragen om uit te stappen, teneinde de trein te kunnen laten vertrekken. De treinbegeleider stelt ook alternatieven voor aan de reizigers, zoals extra haltes.

Enfin, en ce qui concerne les mesures prises pour s'attaquer aux conditions hivernales, le Groupe SNCB m'informe qu'un travail de week-end ou de nuits supplémentaires est organisé dans les ateliers. Les machinistes effectuent également des prestations supplémentaires pour amener le matériel défectueux ou réparé depuis et vers les ateliers, et pour le transfert du matériel disponible depuis d'autres régions vers la ligne 124.

Je tiens également à préciser que j'ai demandé, dans un courrier adressé au Groupe SNCB, de me faire un état des lieux des nouvelles actions identifiées et déjà entreprises. De plus, à la fin de la période hivernale 2012-2013, le Groupe SNCB devra me fournir une analyse complète de l'approche de la période hivernale 2013-2014.

05.05 Luk Van Biesen (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

U verwijst opnieuw naar de vorige vraag, waarbij de problematiek van het effect van de winterellende op de spoorlijnen en op het gebruikte materiaal medio maart 2013 zal worden geanalyseerd. Wij zullen dan meer vernemen.

Wie nog graag de trein neemt, merkt op dat incidenten zoals in Sint-Genesius-Rode tot het absolute minimum moeten worden beperkt. Het is immers niet logisch dat, wanneer er eindelijk een trein is, de reizigers niet kunnen opstappen. Een dergelijk verschijnsel is een stap te ver.

05.06 Linda Musin (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Par rapport à cet incident tout à fait interpellant, nous comprenons évidemment les conditions hivernales qui ont de fâcheuses conséquences au niveau du matériel.

Votre réponse comprend un élément intéressant, à savoir ce courrier par lequel vous demandez de

nouvelles actions permettant d'anticiper la suite dès la sortie de l'hiver et de faire en sorte que de tels incidents ne se répètent plus pour des trains de navetteurs circulant en heure de pointe.

05.07 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik hoorde u zeggen dat bijkomende arbeidsprestaties werden geleverd in de ateliers en ook door de machinisten. Misschien heb ik het niet goed gehoord, maar wat is het effectieve percentage van het materieel dat die week buiten dienst was?

Die vraag is essentieel. Was het die week, bijvoorbeeld, 25 procent, terwijl het in normale omstandigheden 10 procent is, dan kennen we meteen de reden van de verminderde samenstelling. Dat antwoord heb ik niet gekregen. Kunt u het mij schriftelijk bezorgen?

05.08 Minister Jean-Pascal Labille: (...)

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 15555 van de heer Veys valt weg omdat ze reeds in de plenaire vergadering werd behandeld.

06 Samengevoegde vragen van

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het vierde spoorwegpakket" (nr. 15590)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de maatregelen en standpunten vervat in het vierde spoorwegpakket" (nr. 15591)
- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het vierde spoorwegpakket" (nr. 15604)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het vierde spoorpakket" (nr. 16136)

06 Questions jointes de

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le quatrième paquet ferroviaire" (n° 15590)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les mesures et les positions développées dans le quatrième paquet ferroviaire" (n° 15591)
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le quatrième paquet ferroviaire" (n° 15604)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le quatrième paquet ferroviaire" (n° 16136)

06.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, bij de discussie over de toekomstige structuur van de NMBS werd regelmatig verwezen naar het zogenaamde vierde spoorwegpakket en het standpunt van Europa omtrent de toekomstige structuur van de spoorwegmaatschappijen, in ons geval de NMBS. Ook in het buitenland werd daarnaar verwezen. Wat die structuur betreft, heeft uw voorganger zeer recent nog beslist om van een drieledige naar een – soort – tweeledige structuur over te gaan. De NMBS-Holding verdwijnt, maar er komt een nieuw vehikel, HR-Rail, tussen de NMBS en Infrabel, voor het personeelsbeleid.

De vakbonden strijden tegen die duale structuur, weliswaar nog zonder succes. De vakbonden pleiten voor een geïntegreerd bedrijf. Hun argumentatie is onder meer dat die constructie conform de Europese regels zou zijn.

In een nieuw pakket voorstellen van Europees commissaris Siim Kallas van 30 januari 2013, het zogenaamde vierde spoorwegpakket, staat dat binnenlands reizigersvervoer over het spoor vanaf december 2019 opengesteld moet worden voor concurrentie. Spooroperatoren die geen banden hebben met netwerkbeheerders, zullen in 2019 onmiddellijk toegang krijgen tot de opengestelde binnenlandse markten. Volgens Kallas is die onafhankelijkheid essentieel om belangenconflicten te vermijden en – ik citeer de betrokken Europees commissaris – “verleent het alle bedrijven op niet-discriminerende wijze toegang tot het spoor.”

Een strikte scheiding tussen vervoermaatschappijen en infrastructuurbeheerders is volgens Kallas aangewezen, maar toch wil de Commissie het bestaan van holdingstructuren door de vingers zien, op voorwaarde dat er Chinese muren worden opgetrokken tussen de juridische, financiële en operationele activiteiten van beide ondernemingen, hoewel Chinese muren ook niet meer zijn wat ze ooit geweest zijn. Mocht binnen zo'n verticaal geïntegreerde structuur de scheiding tussen vervoermaatschappij en netwerkbeheerder onvoldoende blijken, dan kan na december 2019 een verbod opgelegd worden om diensten aan te bieden in het buitenland.

In aansluiting daarop pleit ACV Transcom ervoor – het is deze dagen een beetje gevaarlijk om het ACV te citeren, maar ter zake durf ik dat – om de beslissing over de tweedelige structuur van de NMBS opnieuw te bekijken. Ik citeer ter zake Luc Piens van ACV Transcom: “De minister moet zijn verantwoordelijkheid nemen omdat een geïntegreerde structuur beter is voor de stiptheid en dienstverlening. De zogenaamde rijpaden, dus het bepalen welke trein waar en wanneer rijdt, zijn de meest concurrentieel materie. De Europese Commissie zet druk om over te gaan tot scheiding. Anderzijds, het grootste probleem ligt bij de essentiële taken, met andere woorden de rijpaden. Als men dit duidelijk afzondert, kan men een geïntegreerd bedrijf behouden met één chef die dus verantwoordelijk is voor de stiptheid en de dienstverlening. We gaan in ieder geval met de minister het gesprek voeren over het vierde pakket. Anderzijds, is er reeds beslist in de Ministerraad, maar de minister moet zijn verantwoordelijkheid nemen indien er een mogelijkheid is om de dienstverlening en de stiptheid te verbeteren.”

Gelet op dit standpunt, dat toch wel enorm tegemoetkomt aan de voorstanders van de geïntegreerde structuur, zou ik graag uw standpunt vernemen. Zult u op basis van die beslissing van de Europese commissaris alsnog uw standpunt bijsturen? Zo ja, op welke wijze? Welke maatregelen werden genomen om alsnog tot een geïntegreerde structuur te komen? Zo nee, waarom ziet u daar toch van af?

06.02 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, de context werd reeds geschetst.

Heeft deze uitspraak invloed op de beslissing van de regering en de verder te zetten stappen?

Een tweede element binnen het vierde spoorwegpakket is de liberalisering van het binnenlands reizigersvervoer. Ik betwijfel of dat een verbetering voor de reizigers zal betekenen, maar bereidt de regering al een visie voor om daarin enige beperkingen aan te brengen? Ons land is immers vrij klein en zal waarschijnlijk worden overspoeld door grotere bedrijven, waarna we niets meer te zeggen zullen hebben.

In welke mate worden de vakbonden en reizigersorganisaties betrokken bij het debat over het vierde spoorwegpakket?

06.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, over het vierde spoorpakket is al een en ander gezegd. In tegenstelling tot wat de vorige vraagsteller zei, zal er volgens ons wel een betere dienstverlening komen door meer spelers op de markt toe te laten. Wij hechten daar heel veel belang aan.

De regering moet haar standpunt over het vierde spoorpakket bepalen. Wanneer zal dat gebeuren? Hoe zal zij daarbij te werk gaan? Komt er een consultatie die rekening houdt met alle belangrijke stakeholders, en in het bijzonder de gebruikers?

De mogelijke marktopening tegen 2019 zet de nationale spoorwegmaatschappijen ertoe aan hun concurrentiepositie dringend te verbeteren. Daarvan wordt best nu al werk gemaakt, om op termijn sociale drama's te vermijden. Op welke manier zal het initiatief van de Europese Commissie de inhoud van het nieuwe beheerscontract met de NMBS beïnvloeden? Komen er aangepaste doelstellingen op het vlak van kostenbeheersing en schuldafbouw van de NMBS?

06.04 Minister Jean-Pascal Labille: De regering heeft zich duidelijk uitgesproken voor een model met twee entiteiten: enerzijds, de infrastructuurbeheerder en, anderzijds, de spoorwegoperator. Volgens de regering is dat de beste keuze om de reizigers een kwaliteitsvolle overheidsdienst te garanderen en om zich op de veranderingen in de sector voor te bereiden.

Deze keuze steunt op een tweeledig model met integratiemechanismen, via het behoud van het eenheidsstatuut, via de enige werkgever, en via het invoeren van een vervoersovereenkomst die de nadere samenwerkingsregels op het gebied van het nationale reizigersvervoer vastlegt.

Het holdingmodel, dat volgens de voorstellen van de Commissie inzake het vierde spoorwegpakket via het instellen van *Chinese walls* mogelijk zou blijven, heeft op zijn zachtst gezegd zijn werkzaamheid in België niet bewezen. In Europa bestaat er, op Noord-Ierland na, geen geïntegreerde structuur, omdat de Europese regels al een financiële en operationele scheiding van de essentiële functies opleggen.

Ik zal niet op het model terugkomen, maar ik ben, zoals aangekondigd, bereid met de vakbonden over de uitvoering van de hervorming te praten en in het bijzonder over het sociaal onderdeel daarvan.

Uit de eerste analyses van de teksten die de Commissie over het vierde spoorwegpakket heeft neergelegd, blijkt dat het hervormingsmodel niet zal moeten worden aangepast om met de voorstellen overeen te stemmen. Ik wil wel opmerken dat het in deze fase alleen om voorstellen gaat waarover de 27 lidstaten van de Europese Unie de volgende maanden intensief met elkaar zullen onderhandelen.

Om het Belgische standpunt in de onderhandelingen over het vierde spoorwegpakket te bepalen, zal ik samen met mijn collega, de staatssecretaris voor Mobiliteit, de verschillende betrokken partijen ruim raadplegen om hun standpunten over de ingediende voorstellen te aanhoren. Onze administratie zal de komende weken alle bedrijven en de representatieve vakbonden van de spoorwegsector horen. De reizigersorganisaties zullen via het Raadgevend Comité van de Gebruikers worden geraadpleegd.

U mag erop rekenen dat ik binnen de Europese instanties het behoud van een kwaliteitsvolle en betaalbare overheidsdienst zal verdedigen. Voor ons moeten de toegang tot het spoorweganet in het hele land en de goede arbeidsomstandigheden voor de spoorweglui gewaarborgd zijn.

Daarnaast is het inderdaad nodig dat de NMBS-Groep zich schrap zet om de ingrijpende veranderingen in de sector aan te kunnen. De hervorming is een eerste stap in die richting.

Wat de arbeidsomstandigheden van de spoorweglui betreft, voorziet het regeerakkoord in het behoud van een eenheidsstatuut van de spoorwegwerkers. De Ministerraad heeft dat bevestigd bij de goedkeuring van het hervormingsschema van de structuren.

Met betrekking tot de toegang tot de stations heeft de regering in mechanismen voorzien om alle spoorwegoperatoren een niet-discriminerende toegang te waarborgen. Er zal een regelgevend kader worden vastgelegd om de toegangsregels tot de stations te bepalen. De spoorwegregulator zal daarop moeten toezien en de geschillen moeten behandelen wanneer een operator zich benadeeld zou voelen.

06.05 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, maar ik ga niet akkoord met uw visie. Ik meen dat de maatregelen in het vierde spoorpakket erg belangrijk zijn en een grote invloed hebben.

Europa was het grote argument om niet te gaan naar een geïntegreerde structuur of zogenaamde holdingstructuur. Ik verwijs ook naar de buitenlandse voorbeelden in Frankrijk, Duitsland en Nederland, waar die geïntegreerde structuur wel bestaat of waar men toch enorm is opgeschoven richting een geïntegreerde structuur.

Een ander argument, mijnheer de minister, is dat tal van problemen uit de voorbije jaren, die ik zelf als lid van de commissie voor de Infrastructuur of van de bijzondere commissie voor de Spoorveiligheid heb vastgesteld op het vlak van veiligheid, communicatie, efficiëntie en klantgerichtheid, te wijten zijn aan het bestaan van die drie structuren. Ik heb geen enkele garantie dat al die problemen op afdoende wijze zullen worden aangepakt in de nieuwe situatie met twee structuren. Ik dring er dan ook op aan om hieraan alsnog tegemoet te komen.

Uw grote argument is het eenheidsstatuut. U kunt hiermee misschien de vakbonden sussen, maar er is veel meer dan het personeelsstatuut. U zegt zelf dat de reiziger centraal moet staan. Men moet dan ook evolueren naar een geïntegreerde structuur, want dit is de enige garantie dat ook de reiziger de vruchten kan plukken van de herstructurering.

Anders blijft u in feite de problemen inbakken.

06.06 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik noteer dat u samen met collega Wathélet zowel de shareholders als de stakeholders zult raadplegen. Het is goed dat dit dossier niet blijft liggen en dat de

voorbereiding nu reeds begint. We zullen zien hoe dit dossier zich verder zal ontwikkelen. Ik hoop terdege dat dit huis een rol kan spelen in het debat hierover.

06.07 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Belangrijk is wat er gezegd is over die ruime raadpleging, inclusief de reizigers, via het Raadgevend Comité. Die ruime raadpleging zal dus gebeuren. U hebt het ook mooi verwoord toen u zei dat de NMBS zich schrap zal moeten zetten, rekening houdend met de verdere wijzingen in het Europees kader die op ons afkomen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de dienstregeling op lijn 82" (nr. 15580)

07 Question de Mme Karin Temmerman au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les horaires de la ligne 82" (n° 15580)

07.01 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de minister, het is absoluut niet mijn gewoonte om over een specifieke lijn of dienstregeling een vraag te stellen, maar ik doe het hier toch, omdat een en ander de spuigaten uitloopt en omdat de vraag ook in een ruimer kader past, met name de mobiliteit in het algemeen.

Op 9 december 2012 trad de nieuwe dienstregeling van de NMBS in werking. Om redenen van besparing werden op lijn 82, Aalst-Burst, 7 treinen geschrapt. Het betreft de eerste 2 treinen in elke rijrichting, een namiddagtrein en de laatste trein in beide richtingen. Op de betreffende treinen zou het beoogde quotum niet worden gehaald.

De nieuwe dienstregeling op lijn 82 valt niet in goede aard bij de pendelaars. Door de afschaffing van de trein van 6 u 53 missen ze de aansluiting in Aalst en raken ze bijgevolg niet meer in Brussel voor 8 u. De laatste trein op lijn 82 is die van 17 u 57. De getroffen pendelaars spreken van een straf voor de werkende mens, want zij raken niet meer thuis, omdat er geen trein meer is.

In de regio Aalst staan de komende jaren ingrijpende wegenwerken op de agenda. Vanaf de zomer van 2013 starten de werken aan het kruispunt Vijfhuizen en op de Gentsesteenweg. Daarna volgt de ondertunneling van de Boudewijnlaan. De werken zullen sowieso de nodige verkeersproblemen veroorzaken. De trein kan dan fungeren als een volwaardig alternatief. Misschien kunnen wij op die manier pendelaars ervan overtuigen om in de toekomst ook de auto thuis te laten en met de trein te gaan, als er een volwaardig alternatief is.

De verwachting is sowieso dat het gebruik van de lijn 82 zal stijgen. De nieuwe dienstregeling komt echter absoluut niet tegemoet aan de behoeften.

Werd ter compensatie voor de afgeschafte treinen voorzien in alternatief openbaar vervoer? Vond daarover overleg plaats met de Vlaamse minister van Mobiliteit en de vervoersmaatschappij De Lijn? Overweegt u eventueel, naar aanleiding van de wegenwerken, de dienstregeling dan toch nog aan te passen? Is ook daarover eventueel overleg geweest met uw Vlaamse collega?

07.02 Minister Jean-Pascal Labille: De raad van bestuur van de NMBS heeft op 18 oktober 2011 beslist tot de afschaffing van 170 binnenlandse treinen, vanaf 9 december 2012 op basis van de volgende criteria: de commerciële opbrengsten dekken niet eens de factuur van de tractie-energie; de treinen vervoeren niet meer dan 40 reizigers en na de afschaffing wordt nog steeds voldaan aan alle vereisten van het beheerscontract met de Staat.

In de lijst van 170 treinen kwamen inderdaad zeven treinen voor, die rijden op het baanvak Aalst-Burst. Wanneer drie opeenvolgende treinen afgeschaft worden of indien er in het treinaanbod binnen de 60 minuten geen alternatief was, wordt door de NMBS de mogelijkheid bestudeerd om, in overleg met de betrokken gewestelijke openbaarvervoersmaatschappij, alternatief openbaar vervoer aan te bieden.

Voor twee van de afgeschafte treinen op lijn 82 was dat het geval. De NMBS beschouwde dat er voor die twee treinen al een alternatief busaanbod bestaat, namelijk lijn 91 Aalst-Burst-Zottegem, beheerd door De Lijn. Dat aanbod wordt als voldoende beschouwd door de NMBS, die het dus niet nodig vond te overleggen

met de Vlaamse minister van Mobiliteit of met De Lijn.

Momenteel beschikt de NMBS niet over meer gedetailleerde informatie betreffende de vermelde werken. De NMBS is wel bereid de bestaande dienstregeling te evalueren als er een expliciete vraag komt van de uitvoerende dienst van de werken. Een overleg met de Vlaamse minister is er nog niet geweest en is volgens de NMBS nog niet gepland.

07.03 Karin Temmerman (sp.a): Ik vind het hoopgevend dat u bereid bent de dienstregeling te herbekijken naar aanleiding van de werken. Het zou goed zijn dat er overleg is met uw collega van het Vlaams Gewest. Ik zal het zo doorgeven en ik hoop dat het overleg tot iets leidt. Nu is men immers bang dat men niet meer op het werk zal raken op het moment dat al die wegen open zullen liggen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Questions jointes de

- **Mme Karine Lalieux** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le RER" (n° 15585)

- **Mme Valérie De Bue** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les recours contre les lignes 124 et 161 du RER" (n° 15898)

- **Mme Karine Lalieux** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan pluriannuel d'investissement et la jonction nord-midi" (n° 15589)

08 Samengevoegde vragen van

- mevrouw **Karine Lalieux** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het GEN" (nr. 15585)

- mevrouw **Valérie De Bue** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de tegen de GEN-lijnen 124 en 161 ingestelde beroepen" (nr. 15898)

- mevrouw **Karine Lalieux** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het meerjareninvesteringsplan en de Noord-Zuidverbinding" (nr. 15589)

08.01 Karine Lalieux (PS): Madame la présidente, je ne m'attendais pas à ce que ces questions soient à l'ordre du jour car je les ai déposées avant la venue des CEO. Nous n'avons pas eu toutes les réponses précises mais nous avons néanmoins eu une discussion sur le PPI.

Je ne vais pas répéter tout ce que j'ai dit dans le cadre de la discussion concernant le PPI mais j'ai certaines inquiétudes pour les Bruxellois. Ce RER est annoncé par Mme Durant depuis 2002 et il est finalement attendu pour 2025! On nous a expliqué qu'il y avait des problèmes de permis mais ceci ne donne pas l'impression qu'il s'agissait d'un dossier prioritaire pour la SNCB pendant toutes ces années.

Je souhaite rappeler que le RER doit effectivement servir la mobilité des francophones et des néerlandophones qui habitent autour de Bruxelles mais également celle des Bruxellois eux-mêmes, qui en ont bien besoin. Je n'ai pas l'impression qu'on a tenu compte de cela.

Je voulais connaître les raisons de ce report mais j'ai eu les réponses de la part des CEO.

Monsieur le ministre, en ce qui concerne le matériel roulant prévu pour 2015, pouvez-vous détailler le nombre d'automotrices commandées? Quel sera le planning de livraison? Dans un souci de cohérence, ce matériel roulant pourra-t-il être utilisé pour les lignes classiques? En attendant la fin des travaux, comment va-t-on empêcher la dégradation des gares et des aménagements déjà réalisés et qui sont inutilisés actuellement? Pouvez-vous aujourd'hui nous assurer que ce nouveau report à 2025 sera également le dernier?

08.02 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, le RER reste effectivement le parent pauvre du PPI. Particulièrement pour les lignes 124 et 161, il est difficile d'accepter ce nouveau report à 2025, alors que le réseau aurait dû être opérationnel en 2012.

J'aurais voulu revenir sur les problèmes des recours et des permis, puisque c'est la première raison invoquée par le CEO d'Infrabel pour expliquer la majorité des retards. Pourriez-vous faire le point sur les demandes de permis encore en cours et sur les différents recours qui concernent les lignes RER 124 et

161? Ces recours suspendent-ils ces travaux pendant un certain délai? Quand pouvons-nous espérer une décision? L'ensemble de ces recours imposent-ils un arrêt indispensable des chantiers? Car certains recours ne sont pas suspensifs et n'empêchent donc pas du tout la poursuite de certains aménagements en attendant une décision définitive.

08.03 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, la jonction Nord-Midi est fondamentale. Selon les études de la SNCB et d'Infrabel, elle sera sursaturée en 2017-2019. Or, l'étude prévue dans le PPI n'est budgétisée qu'en 2017, ce qui me paraît tard pour une jonction déjà saturée! Cependant – et j'aimerais avoir l'avis du ministre plus que de ses CEO –, comme la Région bruxelloise l'a fait valoir, il est hors de question pour cette dernière d'avoir une jonction élargie de X voies. Ce n'est plus la méthode qui prévaut dans les villes actuellement.

L'option d'Infrabel était de creuser, ce qui a un coût très important alors qu'aucun euro n'est budgétisé à cette fin dans le PPI, sauf pour une étude.

Alors, nous pensons qu'il existe une autre manière d'envisager la circulation dans Bruxelles en développant un réseau en étoile, est-ouest, et via toutes les gares; en effet, les industries et les bureaux à Bruxelles ne se développent plus uniquement sur la jonction Nord-Midi mais bien à travers les 19 communes bruxelloises.

J'aimerais donc connaître la situation des projets pour cette jonction.

08.04 Jean-Pascal Labille, ministre: Madame la présidente, chers collègues, en ce qui concerne le désengorgement de cette fameuse jonction, dont nous n'avons fini d'entendre parler, le projet actuel de PPI prévoit certains investissements, mais qui sont incomplets pour augmenter la capacité de 90 à 96 sillons, dont on me dit qu'ils seront encore insuffisants.

De plus, les montants d'investissement prévus ne suffisent absolument pas pour absorber la croissance future ni pour permettre d'assurer le trafic RER et améliorer la ponctualité, ce qui constitue un objectif primordial. Les solutions à trouver pour résoudre les problèmes d'engorgement liés à la jonction Nord-Midi, l'augmentation du nombre de haltes ainsi que l'achèvement des travaux d'infrastructure dans le cadre du RER font en effet partie d'une problématique complexe que nous examinons avec les Régions. Les premières consultations ont déjà eu lieu et se poursuivront dans les prochaines semaines.

À ce stade, il n'y a donc encore aucune décision définitive déjà retenue. Le tracé d'un tunnel à moins 30 m, qui ouvrirait trois chantiers au cœur de Bruxelles, est impayable. Nous cherchons donc d'autres solutions qui, dans ce dossier comme dans d'autres, doivent rester en harmonie avec le développement urbanistique et socioéconomique de la ville.

Une rencontre a eu lieu avec le ministre-président de la Région bruxelloise; les contacts se poursuivront.

En ce qui concerne l'achèvement des travaux RER sur les lignes L161 et L124, le projet de PPI que le Groupe SNCB m'a transmis prévoit effectivement une fin des travaux en 2025. Les retards sont en partie la conséquence de la longueur des procédures d'obtention des permis d'urbanisme. Infrabel m'informe qu'elle n'a pas encore obtenu le permis définitif pour la mise à quatre voies de la ligne 124 Uccle-Nivelles en Région flamande (Linkebeek et Sint-Genesius-Rode) en raison d'un recours qui n'a pas encore été statué par le Raad van Vergunningsbetwistingen. En conséquence, à ce jour, aucun chantier de la ligne 124 n'a démarré dans cette région.

Toutefois, mon cabinet étudie actuellement avec le Groupe SNCB les pistes pour réduire les délais de certains travaux. Au stade actuel, il n'y a pas encore de décision définitive mais comme je l'ai déjà indiqué au sein de cette assemblée, il me paraît primordial de finaliser les chantiers en cours avant d'en entamer de nouveaux. De plus, le Groupe SNCB met également tout en œuvre pour éviter de nouveaux reports et a pris les mesures nécessaires quant à l'entretien des installations déjà construites. J'ai déjà eu l'occasion de le dire lors de la discussion sur le PPI: comment parler de mobilité quand on évoque un RER pour 2025? Il faudra vivre avec la situation que nous avons à gérer mais peut-être y a-t-il l'une ou l'autre solution. Nous y travaillons.

En ce qui concerne le nombre de haltes RER à prévoir, le PPI ne prévoit actuellement pas de halte supplémentaire. Néanmoins, dans le cadre des projets structurants que les Régions proposeront, notamment la Région de Bruxelles-Capitale, il n'est pas exclu que de nouvelles haltes soient réalisables. Il

conviendra toutefois de respecter le difficile équilibre entre l'augmentation du nombre de haltes et l'allongement des temps de parcours.

Enfin, en ce qui concerne le matériel roulant prévu pour le service de trains RER, la SNCB m'indique avoir commandé, en date du 15 mai 2008 auprès de la firme Siemens, 305 automotrices dont 65 devaient être livrées avant 2013. La totalité du matériel devrait être livrée au plus tard avant la fin 2015.

08.05 Karine Lalieux (PS): Je remercie le ministre pour ses réponses, mais aussi pour son ouverture, comme en témoigne sa volonté de négocier avec la Région de Bruxelles-Capitale. Cette dernière ne sait en effet pas toujours comment s'organiser. Les responsabilités sont donc partagées. Mais il importe de discuter avec elle ainsi que convaincre la SNCB de respecter le développement harmonieux urbanistique et socioéconomique des Régions, en particulier de Bruxelles. La SNCB ne voit cette dernière que sous l'angle des vitesses de parcours et de l'engouffrement des navetteurs.

Je me réjouis d'apprendre qu'il n'est pas exclu de discuter de nouvelles haltes à Bruxelles. Cette ouverture du ministre me satisfait.

08.06 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse. J'en déduis que, sur la L161, on ne constate plus de problèmes liés à des retards dans la délivrance du permis d'urbanisme, puisque vous avez fait uniquement état de la L124.

Quand on entend parler de 2025, les usagers peuvent craindre que ce délai soit encore une fois dépassé. C'est un très mauvais signal pour eux.

Ma collègue a parlé d'ouverture. Je vous ai entendu voici presque quinze jours et je fonde aussi beaucoup d'espoir en vous pour raccourcir ces échéances. Certains travaux ne sont pas nécessairement en rapport avec la mise à quatre voies. Des gares doivent encore être construites et des aménagements réalisés.

Des risques de friches en pleine ville existent, comme à Waterloo ou à Braine-l'Alleud. J'espère que l'on avancera dans des chantiers qui ne sont pas liés aux quatre voies, mais qui consistent en des aménagements urbanistiques de qualité, tout aussi indispensables sur le plan de l'intermodalité.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het alternatief voor de Fyra" (nr. 15592)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wijziging van het treinaanbod in vervanging van de Fyra" (nr. 15670)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stand van zaken en het toekomstbeleid met betrekking tot de Fyra" (nr. 16081)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de deadline van 3 maanden die de NMBS aan fabrikant AnsaldoBreda gaf om de Fyra op orde te krijgen" (nr. 16109)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het station Noorderkempem" (nr. 16119)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wijziging van de besteisen tijdens de lopende aanbestedingsprocedure van de Fyra" (nr. 15616)

09 Questions jointes de

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'alternative au Fyra" (n° 15592)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la modification de l'offre des trains en remplacement du Fyra" (n° 15670)
- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le bilan et la politique d'avenir concernant le Fyra" (n° 16081)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement,

chargé des Grandes Villes, sur "le délai de 3 mois accordé par la SNCB au fabricant AnsaldoBreda pour régler les problèmes qui se posent avec le Fyra" (n° 16109)

- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gare de Noorderkempen" (n° 16119)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la modification des exigences précisées dans le cahier des charges pendant la procédure d'adjudication du Fyra" (n° 15616)

09.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, deze vraag heb ik opgesteld op 30 januari jongstleden en de tekst van mijn ingediende vraag is eigenlijk volledig achterhaald. Daarom wil ik u vragen naar de huidige stand van zaken.

Ik wil nog een tweede element aanhalen dat vandaag in de krant stond, maar daarop kunt u nu misschien niet antwoorden. De CEO van de NMBS beweerde hier in het Parlement dat binnen drie maanden het geschil met AnsaldoBreda ingeleid zou worden. Nu blijkt dat die periode van drie maanden verlaten wordt en dat we het bedrijf een jaar de tijd geven om alles in orde te brengen. In welke mate stemt dat bericht nog overeen met datgene wat hier werd verklaard omtrent de start van de juridische procedure?

09.02 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb verschillende vragen die ik zal samenvoegen in één uiteenzetting.

Eerst wil ik het hebben over de problematiek van de Fyra zelf en de alternatieven die nadien werden ontwikkeld, zijnde het aanbod zoals wij het vandaag kennen. Daarnaast is er de aanbesteding van de Fyra. Tot slot, is ook de kwestie hangende die collega Geerts zonet aangehaald heeft, namelijk de deadline van drie maanden om de Fyra's die thans van het spoor gehaald zijn, alsnog te laten rijden.

Om alternatieven te vinden voor de Fyra, werd beslist om vanaf 18 februari de Fyra te vervangen door een intercité tussen Brussel en Den Haag. Die trein heeft ondertussen zijn nut al bewezen. Vanaf 18 februari zou er twee keer per dag tussen Brussel-Zuid en Den Haag Hollands Spoor een trein rijden. Vanaf 11 maart 2013 zou die trein achttien keer per dag moeten rijden, zoals op 4 februari bekendgemaakt werd.

Deze intercité zou in Brussel-Zuid vertrekken en in Brussel-Centraal, Mechelen, Antwerpen-Centraal, Roosendaal, Dordrecht, Utrecht, Rotterdam en Den Haag stoppen. Vervolgens blijft ook de intercité tussen Antwerpen-Centraal en Roosendaal bestaan tot 11 maart. Deze trein rijdt acht keer per dag. De reistijd tussen Den Haag en Brussel bedraagt zo'n 2 uur en 15 minuten. Deze treindienst werd opgesteld overeenkomstig de beschikbaarheid van het materieel en de rijpaden. Omwille van het drukke treinverkeer op de hoofdlijn naar Amsterdam rijdt de trein niet verder naar Amsterdam. Rotterdam biedt echter "een brede waaier aan snelle overstapmogelijkheden naar Amsterdam", dixit de NMBS. Dit meldden zowel de NMBS als de NS op 1 februari in een gezamenlijke persmededeling.

Reizigers uit Amsterdam kunnen voortaan met de Fyra, die al enkele jaren in het binnenland van Nederland rijdt, naar Rotterdam reizen en daar overstappen op een trein naar België.

Vóór de zomervakantie komt er een evaluatie van de verbinding Amsterdam-Brussel overeenkomstig de beschikbare Fyrastellen en eventueel aanvullende maatregelen.

De stad Den Haag gaat ondertussen door met het plan voor een directe treinverbinding tussen Amsterdam, Antwerpen en Brussel. De burgemeester van Mechelen, Bart Somers, roept daarom Antwerpen op mee te stappen in een netwerk van steden die zo'n treinverbinding willen. Dit netwerk van Belgische en Nederlandse steden wil, volgens de burgemeester van Mechelen, van de NS en de NMBS de garantie krijgen dat de tijdelijke Benelux-trein opnieuw permanent rijdt en aan een hoge frequentie. Het is de bedoeling dat de zogenaamde "Lage Landen Lijn", zoals de verbinding Den Haag-Brussel in de toekomst misschien zal gaan heten, in de toekomst elk uur rijdt.

Ook Antwerpen is niet tevreden met de huidige treinverbinding tussen België en Nederland. Ik citeer ter zake de woordvoerder van de burgemeester van Antwerpen: "Een vlotte en snelle verbinding tussen de Belgische en Nederlandse hoofdstad is ook voor Antwerpen belangrijk. De toestroom van toeristen, dagjesmensen en zakenlui is erg belangrijk voor de Antwerpse economie."

Mijnheer de minister, gelet op de aangeboden alternatieven, waarom werd er niet gekozen voor een

definitieve oplossing?

Ten tweede, waarom werd niet geopteerd voor een snelle uitbreiding van de tijdelijke treinverbinding door onder andere de frequentie te verhogen naar een uurdienst?

Ten derde, waarom wordt de tijdelijke intercity Antwerpen-Rosendaal vanaf 11 maart afgeschaft?

Gelet op de reactie vanuit steden zoals Antwerpen en Mechelen, is de minister zelf voorstander van zo'n Lage Landen Lijn? Zo ja, welke maatregelen werden genomen? Zo nee, waarom niet?

Aansluitend stel ik mijn tweede vraag. Uit berichten in de pers gisteren en vandaag konden wij vernemen dat de deadline van drie maanden die de NMBS aan AnsaldoBreda gaf om de Fyra in orde te krijgen, niet zou worden gehaald.

Daarmee is het zeer onzeker of de Fyra nog ooit zal rijden. Dat was immers een deadline, we weten dat bij de NMBS een woord een woord is en dat men in dit dossier niet zal plooiën. De deadline zou niet worden gehaald omdat de problemen zo ernstig zijn dat het volgens ingewijden wel eens een jaar zou kunnen duren alvorens de problemen opgelost geraken. De Fyra zou immers last hebben van zeer ernstige softwarefouten in het beveiligingssysteem. De trein heeft moeite met het overschakelen van het Nederlandse naar het Belgische netwerk, waardoor hij vaak stilvalt. Ook denkt de trein soms ineens dat hij de andere kant oprijdt, waardoor de remmen in werking treden, dit voor zover een trein al kan denken natuurlijk.

In verband met die deadline verneem ik graag hoever het staat met de aanpak van de problemen met de Fyra. Verwacht u, drie maanden nadat de Fyra begin februari van het spoor werd gehaald, de sleutels van de Fyra met een rapportje overhandigd te krijgen? Ik vermoed dat u wel tussentijdse rapporten krijgt van de technici van de Fyra, die daarmee dagelijks bezig zijn. Ik verneem ook graag in hoeverre u nu al weet of die deadline al dan niet zal worden gehaald.

In welke mate klopt het dat de Fyra last heeft van een heel ernstige softwarefout in het beveiligingssysteem? In hoeverre klopt het dat de trein moeite heeft met het overschakelen van het Nederlandse naar het Belgische netwerk? Het is niet de eerste keer dat ik dat hoor. Er is blijkbaar een soort "twilightzone" tussen België en Nederland, waardoor de trein vaak stilvalt en ineens denkt dat hij de andere kant oprijdt en de remmen in werking treden. Dit is een resem klachten die niet zomaar kunnen worden opgelost, vandaar mijn vragen.

Dan kom ik tot mijn vragen over de aanbesteding van de Fyra.

In het bestek voor de aanbesteding van de Fyra stond oorspronkelijk dat de treinen via de hogesnelheidslijn in 93 minuten van Amsterdam naar Brussel moesten rijden en in 183 minuten van Amsterdam naar Parijs. Omdat er echter oponthoud is in de stations, kan dat alleen maar met treinen die snelheden van 300 kilometer per uur kunnen halen. Om dat te kunnen behalen, rekening houdend met acht minuten wachttijd in Brussel en snelheidsbeperkingen rond de stations van Amsterdam, Brussel, Antwerpen en Parijs en op sommige stukken van het traject, werd in de bestekeis ingeschreven dat de trein 300 kilometer per uur moest kunnen rijden.

De HSA – High Speed Alliance – won de aanbesteding door jaarlijks 160 miljoen euro te bieden voor het recht om de hogesnelheidslijn te exploiteren.

Een van de concurrerende partijen, Veolia, stelde echter dat zij een brief heeft geschreven over de exploitatie-eisen. Daarin wordt beweerd dat men alleen kon inschrijven met bestaande fabrikanten van hogesnelheidstreinen en dus niet met AnsaldoBreda, waaraan het project in de praktijk werd toegewezen.

Ik citeer Veolirecteur, Manu Lageirse: "Je kon alleen maar inschrijven met bestaande fabrikanten van hogesnelheidstreinen omdat alleen zij treinen produceren die 300 km/uur rijden en met voldoende zekerheid op tijd rijklaar zijn. Die treinen van die producenten kostten rond de 30 miljoen euro per stuk. De NS moest 20 miljoen euro voor de Fyratreinen betalen." De HSA moet volgens Lageirse daarna de specificaties van de treinen hebben aangepast. Ik citeer hem opnieuw: "En de overige fabrikanten waren voor de bestelling van een twintigtal treinen niet bereid om een totaal nieuwe trein te bouwen."

Ook daar opnieuw de kritiek dat men vanaf nul is gestart, wat voor tal van technische problemen heeft

gezorgd.

De reden waarom de wijziging aan het bestek is gebeurd, is omdat de hoge kosten van de exploitatie van de hogesnelheidstrein zo uit de hand waren gelopen dat men heeft geprobeerd die op een andere manier te dekken.

Klopt het dat de treinen bij de aanbesteding van de Fyra oorspronkelijk 300 km/uur moesten kunnen rijden? Klopt het dat de Fyratreinen uiteindelijk slechts 250 km/uur moesten kunnen rijden? Waarom werd dat tijdens de lopende aanbestedingsprocedure alsnog gewijzigd? In welke mate is dit conform de wettelijke bepalingen bij een aanbestedingsprocedure?

In hoeveel tijd moeten de Fyratreinen via de hogesnelheidslijn van Antwerpen naar Brussel kunnen rijden, en van Amsterdam naar Parijs? Dat is natuurlijk een fictieve vraag, want op dit moment rijden ze niet.

09.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, mijn tweede vraag gaat over het station Noorderkempem. Er is een link met de Fyra, maar eigenlijk gaat het over veel meer dan dat. Ik weet niet of die vraag hier op zijn plaats is, maar als het zo voorbereid is, zal ik meteen ook deze vraag aan de orde brengen.

Het probleem werd reeds geschetst. Ondertussen ligt de verbinding tussen Brussel en Amsterdam met de Fyra bijna een maand stil. De constructeur heeft, volgens eerdere afspraken, nog twee maanden om structurele oplossingen te vinden. Er werd daarnet reeds verwezen naar de recente nieuwsberichten dat de periode wel eens een stuk langer zou kunnen zijn.

De reizigers kunnen intussen gebruikmaken van de IC-verbinding tussen Brussel en Den Haag, weliswaar voorlopig slechts twee keer per dag. Hiermee komt men tegemoet aan de reizigers die de Fyra niet kunnen nemen, maar ook aan de reizigers die de Fyra niet wilden nemen, een niet-onbelangrijke nuance, vanwege het gebrek aan flexibiliteit, de tarieven, de reserveringsplicht en minder haltes.

Als wij dan verder naar de toekomst kijken, naar een situatie waarbij die hogesnelheidstrein, al dan niet de Fyra, die V-250, terug zou komen, dan is de opening die ook de CEO van de NMBS heeft gemaakt, namelijk dat een klassieke treinverbinding aanvullend kan zijn op de hogesnelheidsverbinding tussen België en Nederland, toch wel belangrijk om mee te nemen.

In hoeverre werden de problemen waarmee de Fyra's kampten reeds blootgelegd? Over welke problemen gaat het precies? Wij lezen allerlei dingen in de pers. Zijn het alleen technische aspecten te wijten aan de constructie van de treinen of is het ook te wijten aan het gebrek aan stabiliteit van het ERTMS-beveiligingssysteem, vooral bij de overgang tussen het Nederlandse en Belgische systeem?

Heeft men vandaag reeds zicht op een stabiele, betrouwbare Fyra voor de verbinding tussen Brussel en Amsterdam? Zo ja, wanneer zal die er komen?

Welke schadeclaims heeft de NMBS-Groep reeds ingediend of zal ze indienen ten aanzien van de constructeur? Gaat het alleen om laattijdige leveringen en niet-exploiteerbare treinen of ook om aspecten zoals een te beperkte exploitatie van de dure HST-spoorlijnen, en dus minder inkomsten voor Infrabel, imagoschade, klantenontevredenheid en dergelijke meer?

Kunt u een overzicht geven van het gebruik van de alternatieve trein die sinds 18 februari rijdt?

Ik wil de problematiek ook een beetje opentrekken naar het toekomstig grensoverschrijdend reizigersverkeer. Bent u het ermee eens dat de klassieke internationale treinverbinding duurzaam zou moeten blijven bestaan, ook indien de Fyra of een andere hogesnelheidstrein zou terugkeren? Zo ja, bent u bereid om daarover met uw Nederlandse collega in overleg te treden? Zo neen, waarom niet?

De beslissing om de Benelux-trein af te schaffen op het moment dat de Fyradienstverlening zou starten, werd naar verluidt in het jaar 2000 genomen. Daar werd naar verwezen in de hoorzitting die wij in de Senaat hebben gehad. Wij hebben dat akkoord of die overeenkomst nooit gezien. Kunt u bevestigen dat in het jaar 2000 effectief een afspraak werd gemaakt? Werd die formeel vastgelegd tussen België en Nederland? Zo ja, is er een mogelijkheid om die afspraak weer open te trekken?

Dat waren mijn vragen over de stand van zaken met betrekking tot de Fyra. Ik sluit mij uiteraard ook aan bij de vragen over de recente berichten, vooral uit Nederland, dat er een jaar tijd nodig zou zijn om de treinen te herstellen.

Wat het station Noorderkempen betreft, de Fyraproblematiek heeft ook daar gevolgen. Normaal gezien zou er vanaf april 2013 een treinverbinding tot stand worden gebracht, met Fyratreinmaterieel, tussen Antwerpen en Breda, met halte in Noorderkempen. Men kan zich, terzijde, wel afvragen of het Fyratreinmaterieel daarvoor wel het meest geschikt is, maar zo zou eindelijk de lang beloofde verbinding vanuit het station Noorderkempen met Nederland tot stand worden gebracht. De vraag is nu natuurlijk wat er zal gebeuren? Wellicht zal er voorlopig niets gebeuren in de richting van Nederland, vanuit het station Noorderkempen. Dat is een aspect van mijn vraag met betrekking tot het station Noorderkempen.

Ik kom dan tot een tweede element. Voor het binnenlands reizigersverkeer via de hogesnelheidslijn 4 is de kostprijs die spoorwegbeheerder Infrabel aanrekent voor het gebruik door gewone reizigerstreinen aan de exploitant, in casu de NMBS, erg hoog. Voor de sectie tussen Luchtbal en Noorderkempen betaalt een hogesnelheidstrein 11,84 euro per treinkilometer, maar een IR- of IC-treinverbinding betaalt voor dezelfde sectie 16,73 euro per treinkilometer, terwijl een gemiddelde prijs per treinkilometer in België op een klassieke spoorlijn ongeveer 6,5 euro per kilometer bedraagt. Ik heb deze cijfers gekregen van uw voorganger, minister Magnette.

Het gevolg is natuurlijk duidelijk. De rendabiliteit van de NMBS-treinen staat ondanks vrij goede reizigerscijfers onder druk, waardoor de NMBS de minst bezette treinen liever kwijt dan rijk is en dit wegens de sterk opgedreven exploitatiekosten. Het is duidelijk dat dit een verdere uitbouw van het station Noorderkempen hypothekeert. De redenering gaat ook in tegen de visie dat de regio Noorderkempen mee moest kunnen profiteren van de hogesnelheidslijn 4. Deze beslissing werd destijds genomen toen de knoop moest worden doorgehakt waar die hogesnelheidslijn precies zou worden gebouwd. Voor dit bouwproject werd een deel van de financiering ook gehaald uit het investeringsbudget voor het binnenlands reizigersverkeer. Het is naar mijn mening dan ook een schande dat ditzelfde binnenlands reizigersverkeer vandaag extra hoge tarieven moet betalen waardoor een volwaardige exploitatie van dit station wordt bemoeilijkt.

Bijkomend wil ik ook aangeven dat vanaf 20 maart de vlakbij dit station liggende op- en afritten langs de E19 opengaan, waardoor dit station een enorme winst boekt qua potentieel voor pendelverkeer en voorstadsverkeer richting Antwerpen. Terwijl naast het station de dagelijkse files richting Antwerpen beginnen, zal men daar vlot op en af de snelweg kunnen om de trein te nemen. Helaas is de capaciteit van de parking, en de capaciteit en de frequentie van de treinen al te beperkt om die troeven inzake mobiliteit ten volle uit te spelen. Ik vind dit erg betreurenswaardig.

Ik kom dan tot mijn concrete vragen.

Kan de treinverbinding die werd geschrapt wegens inspectie- en onderhoudsredenen tussen Noorderkempen en Antwerpen terug ingericht worden? Het gaat dan om de trein die net voor de middag werd geschrapt, want de reden die voor deze schrapping werd aangehaald was, in tegenstelling tot de treinen die 's avonds werden geschrapt, niet dat hij onvoldoende reizigers vervoerde maar wel dat er inspectie- en onderhoudsredenen waren door de indiensttreding van de Fyra. De Fyra is nu geschrapt, dus zou die trein er in principe terug moeten kunnen komen.

Ten tweede, welk perspectief kan aan de reizigers vanuit Antwerpen en vooral vanuit Noorderkempen gegeven worden met betrekking tot de aangekondigde verbinding Antwerpen-Breda? Die was gepland voor april 2013 en we zijn daar bijna. Komt er een ander perspectief of is de boodschap: rij naar Antwerpen, neem in Antwerpen de trein naar Roosendaal, vanwaar u dan de trein naar Breda neemt.

Ten derde, indien de Fyra's hiervoor niet ingezet kunnen worden, overweegt men dan deze verbinding te realiseren met alternatief treinmaterieel?

Tot slot, hoewel de kosten voor de aanleg van de hogesnelheidslijn deels werden gedragen door investeringsbudgetten voor binnenlands reizigersvervoer moet dat binnenlands reizigersvervoer vandaag bijna driemaal meer betalen per treinkilometer dan op een klassieke lijn. Naar mijn mening is dat geen correcte situatie. Mijn concrete vraag is dan ook of de tarieven voor de infrastructuurverbinding op de hogesnelheidslijn 4 de komende maanden aangepast zullen kunnen worden. Ik had begrepen dat in het

debat over de herstructurering ook de tariefsetting voor het gebruik van de infrastructuur opnieuw ter sprake zou worden gebracht.

09.04 Minister **Jean-Pascal Labille**: Het zijn lange vragen, dus ook lange antwoorden. Als ik mag, vertel ik een kleine anekdote. Elk jaar ga ik met mijn drie dochters naar een Europese stad. Ik heb geboekt in tempore non suspecto. Dit jaar zouden we in maart met de Fyra naar Amsterdam gaan. Dat zal zeker voor volgend jaar zijn, hoop ik.

Gelet op de problemen met de Fyra worden tijdelijke oplossingen aangereikt om de reizigers een alternatief aan te bieden tussen Brussel en Amsterdam. Het tijdelijk karakter van deze oplossingen kan verklaard worden door het feit dat de contracten die tussen de NMBS, HSA NS en Nederland zijn gesloten, enkel opgeschort zijn in afwachting van een definitieve oplossing voor de toekomst van de hogesnelheidstrein Fyra. De omstandigheden lenen zich niet tot het treffen van definitieve maatregelen.

Sinds 18 februari is een klassieke IC-treinverbinding tussen Den Haag HS en Brussel-Zuid ingelegd, met twee dagelijkse ritten heen en terug. Momenteel heeft de trein een bezettingsgraad die rond de 50 % schommelt. Bij deze verbinding komen nog acht rechtstreekse verbindingen tussen Roosendaal en Antwerpen. Vanaf 11 maart wordt de frequentie Den Haag – Brussel-Zuid verhoogd naar acht verbindingen heen en terug en valt de rechtstreekse trein Antwerpen-Roosendaal weg. De tijdelijke intercity tussen Antwerpen en Roosendaal was een eerste noodmaatregel, die nu verder wordt uitgebreid tot de intercity Brussel-Zuid – Den Haag. Tussen Antwerpen-Roosendaal blijft een L-trein zestien keer per dag rijden.

Behalve de treinen op de klassieke lijnen beschikken de reizigers naar Amsterdam nog steeds over de mogelijkheid om gebruik te maken van de Thalys. De klassieke IC-treinverbinding van Den Haag zal gedurende de week tot Brussel rijden en tijdens het weekend tot Antwerpen, vermits er dan werken zijn tussen Antwerpen en Brussel.

De reactivering van het oude Benelux-rijpad is zowel in België als in Nederland de meest voor de hand liggende oplossing om een doorgaand rijpad mogelijk te maken tussen Brussel en Nederland. Volgens de Nederlandse partners zou het Benelux-rijpad niet meer beschikbaar zijn tussen Den Haag en Amsterdam.

Om de verbinding tussen Brussel en Den Haag te verzekeren, levert de NMBS zeven TRAXX-locomotieven voor de verbinding Brussel – Antwerpen – Den Haag. De reizigersrijtuigen worden door de NS geleverd.

De frequentie van de acht treinen heen en terug per dag tussen Brussel en Den Haag werd bepaald door de operatoren en houdt rekening met de beperkingen inzake de kosten, de rijpaden en het beschikbaar materieel.

De toestand wordt midden april geëvalueerd.

De openstelling van nieuwe HST-verbindingen tussen Antwerpen en Breda moest worden opgeschort omwille van technische problemen, vastgesteld bij de Fyra. De NMBS noch de HSA beschikt over alternatief treinmaterieel voor de exploitatie van de verbinding Breda – Antwerpen. Daarom werd gekozen voor de openstelling van de verbinding Brussel – Den Haag als tijdelijke oplossing.

Met betrekking tot de klassieke verbinding tussen Antwerpen en Noorderkempen informeert de NMBS mij dat nog steeds in dertien verbindingen heen en terug is voorzien tijdens de week en in elf verbindingen tijdens het weekend.

Er werden treinen van de relatie IR Antwerpen-Centraal – Noorderkempen afgeschaft om werkvensters op lijn 4 mogelijk te maken. Deze werkvensters worden gepland tijdens de daluren en laten Infrabel toe inspecties en kleine onderhoudswerken aan de infrastructuur uit te voeren. Ook zonder ritten van de Fyra op lijn HSL 4 zijn deze werkvensters noodzakelijk en kunnen bepaalde treinen niet rijden.

Wat de tarieven betreft voor het gebruik van de spoorinfrastructuur op de HSL 4, kan het verschil in tarief tussen een HST en een klassieke trein door een objectief verschil worden verklaard, namelijk dat een klassieke trein langzamer is en dus meer dan één rijpad gebruikt.

Er zijn vandaag geen concrete plannen voor een tariefaanpassing op korte termijn. De infrastructuurkosten zijn trouwens geen rem voor de bediening van de Noorderkempen, aangezien het exploitatiedeficit van de

NMBS, met inbegrip van de bijdragen betaald aan Infrabel, worden gedekt door het beheerscontract tussen de Staat en de NMBS.

Ik ben natuurlijk voorstander van kwaliteitsvolle treinverbindingen tussen België en Nederland en ik begrijp de argumenten van de verschillende burgemeesters om een internationale verbinding voor hun stad te verkrijgen. De mogelijkheid om de verbinding tussen Brussel en Den Haag permanent te maken, zal echter geëvalueerd moeten worden in functie van de evolutie die het Fyradossier zal kennen.

De beslissing om de Benelux-trein af te schaffen op het moment van de indienststelling van de Fyra werd wel degelijk in het jaar 2000 genomen. Deze beslissing zal natuurlijk in overleg met mijn Nederlandse collega en met de transporteurs in vraag moeten worden gesteld. Er zal rekening moeten worden gehouden met de verplichtingen die de transporteurs ten opzichte van de Nederlandse Staat zijn aangegaan om een zeker aantal verbindingen per dag naar Nederland voor te stellen en met de beperking van een vrijgemaakte internationale transportmarkt.

Wat betreft het zoeken naar oplossingen voor de technische problemen van de Fyra, hebben NS Hispeed en de NMBS met de producent AnsaldoBreda een taskforce opgericht met hierin verschillende werkgroepen. De leden van elke werkgroep worden ondersteund door experts.

Momenteel worden alle problemen geanalyseerd en in kaart gebracht en kan er nog niet in detail over worden gecommuniceerd. Ook het onderzoek naar storingen in de software is volop aan de gang.

Het halen van de deadline van drie maanden is de verantwoordelijkheid van de constructeur. Er kan nog geen uitsluitsel over worden gegeven.

In het kader van de schadevergoeding die van AnsaldoBreda wordt gevorderd, heeft de NMBS in haar ingebrekestelling al een voorschot voor de geleden schade gevraagd.

In het contract met AnsaldoBreda werden eveneens boeteclausules voorzien. Hiervoor werd een maximaal bedrag afgesproken, dat ondertussen werd bereikt.

Over de aanbesteding van de Fyra informeert de NMBS mij dat het bestek materieel betrof dat 220 km/uur kon rijden. Het bestek is niet gewijzigd. AnsaldoBreda heeft spontaan de variant V-250 aan dezelfde prijs aangeboden als het V-220-materieel. Dat is wettelijk conform. De Fyra reed in zijn opstartfase in 2 uur en 1 minuut van Amsterdam naar Brussel. De Fyra rijdt niet naar Parijs.

09.05 David Geerts (sp.a): Ik dank de minister voor zijn antwoord.

09.06 Tanguy Veys (VB): U probeert nog een uitstel van executie te bepleiten voor AnsaldoBreda. U brengt alles eerst in kaart.

Veel van de problemen die nu naar boven komen in de media, waren echter de laatste jaren al bekend. Ik verwijs naar de problemen na de levering en bij de testritten. Men had in december 2012 eigenlijk nooit met die Fyra-verbindingen mogen starten. Het was een prestigeproject dat niet veel mocht kosten. Daarvoor betalen wij een zeer grote prijs.

U stelt ook dat de schadevergoedingen waarop wij recht hebben de limiet hebben bereikt. Ook op vlak van schadevergoedingen hebben wij veel te weinig bedongen. Wij hebben niet alleen een trein van de Aldi gekocht, maar ook een kat in een zak. Wij hebben te laks onderhandeld.

Men moet nu zelfs bij NMBS Logistics pleiten voor extra spoormaterieel. Daar is men blij, want anders vangt het materieel toch alleen maar stof.

De reiziger is daarvan de dupe. Collega Van den Bergh heeft ook verwezen naar de alternatieven. Men signaleert mij ook dat de overbezette treinstellen die nu voor een alternatief proberen te zorgen, onvoldoende zijn.

Ik wil erop aandringen dat men bijkomende inspanningen doet. Waar een wil is, is een weg. Vanuit de NMBS is er altijd de wil om te communiceren dat de problemen niet door hen werden veroorzaakt, dat het altijd een derde is.

In dezen ligt de sleutel tot de oplossing wel in handen van de NMBS. Zij moet werk maken van het vrijmaken van bijkomende rijpaden, zodat er een volwaardig alternatief komt voor het wegvallen van de Fyra en voor de Benelux-trein.

De reizigers ondervinden vandaag nog altijd nadelen. Treinstellen zitten overvol met mensen die geen gebruik kunnen maken van het beperkt vervangaanbod van de Fyra. De gewone pendelaar wordt daarmee nog dagelijks geconfronteerd. Ook daarin moet men ter zake heel snel zijn verantwoordelijkheid nemen.

Wat de aanbesteding betreft, is de beste graadmeter volgens u dat de andere aanbestedende partijen die het niet gehaald hebben, niet procederen; dan is er wellicht geen vuiltje aan de lucht. Ik stel mij daarbij vragen.

Had men die wijziging naar 250 km per uur niet doorgevoerd, maar zich gehouden aan de eis dat de hogesnelheidstrein 300 km per uur moet kunnen rijden, dan zouden wij nu in een ander verhaal zitten. Misschien was het prijskaartje hoger geweest, maar als wij nu alles optellen, is dat hoger prijskaartje al bereikt.

Had men gekozen voor treinstellen die wel 300 km per uur halen, dan zouden wij nu nog steeds met een Fyra – of iets met een andere naam, een iets minder Italiaans design, maar wat meer Duitse degelijkheid van Siemens...

09.07 David Geerts (sp.a): Kijk naar de Desiro!

09.08 Tanguy Veys (VB): Er zijn andere treinstellen van Siemens die wel hun degelijkheid hebben bewezen.

Wanneer het gaat om hogesnelheidstreinen – de Desiro is geen hogesnelheidstrein –, zouden wij in dat geval misschien de huidige problemen niet hebben.

Tot slot, wat mijn derde vraag in verband met de alternatieven betreft, wil ik erop aandringen dat wij heel snel naar die volwaardige treinverbinding gaan.

09.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoorden.

Ik noteer vooral het engagement om met de Nederlandse collega te praten. Als we toekomstgericht kijken naar het grensoverschrijdend aanbod tussen België en Nederland, dan zou ik het akkoord van 2000 over de afschaffing van de intercitytrein op het moment dat er een hogesnelheidsverbinding zou komen, toch nog eens herbekijken. De twee kunnen eventueel naast elkaar bestaan.

Uw antwoord over de tarieven op de hogesnelheidslijn vind ik niet correct. Dat is wellicht een persoonlijke inschatting. Ik weet dat u het antwoord krijgt van de spoorwegmaatschappij. De reactie dat het geen extra gevolgen heeft voor de NMBS omdat het toch wordt gedekt door de bijdrage van de overheid, vind ik te gemakkelijk. Als de NMBS moet kiezen om onrendabele lijnen te schrappen, zal ze toch de minst rendabele eerst schrappen, neem ik aan. Zo komt deze spoorverbinding extra in het vizier.

In maart trekt u richting Amsterdam. Ik weet niet of u met de Thalys of de intercity zal reizen. Als u de Thalys neemt, dan raad ik u aan om de dagelijkse file in de omgeving van het station Noorderkempen langs de E19 goed te bekijken. U zult vaststellen dat er voor de ruime regio heel wat potentieel is om minder files te krijgen op de E19 en meer mensen op de trein. Dat moet het uiteindelijke doel zijn.

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

10 Question de Mme Muriel Gerkens au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le devenir de la ligne SNCB 127 Statte - Moha" (n° 15545)

10 Vraag van mevrouw Muriel Gerkens aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toekomst van de spoorlijn 127 Statte - Moha" (nr. 15545)

10.01 Muriel Gerkens (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, je désirais vous poser une question ponctuelle. En effet, les lignes ferroviaires à disposition des carrières font l'objet d'un vaste sujet sur lequel je reviendrai plus largement.

La ligne 127 reliant Huy à Landen est, depuis longtemps, désaffectée, défermée. Néanmoins, un court tronçon reste en exploitation simplifiée aux fins d'assurer la desserte des carrières de Moha (entreprise Carmeuse). Il y a quelques mois, des travaux d'égouttage ont été entrepris rue Oscar Lelarge et se sont accompagnés de la dépose des voies de chemin de fer qui franchissaient cette rue par un passage à niveau. Cette dépose entraîne donc l'impossibilité matérielle de tout acheminement de trains de la gare de Statte vers le site des carrières de Moha.

Monsieur le ministre, des contacts ont-ils été pris avec l'entreprise concernée à ce sujet? La remise en état de ce passage à niveau pour y permettre le passage de trains est-elle prévue? Dans quel délai? Quelle est l'estimation du nombre de camions par an qui seraient nécessaires pour éventuellement remplacer le train et qui s'ajouteraient ainsi au flux routier existant?

10.02 Jean-Pascal Labille, ministre: Madame Gerkens, vu l'absence de trafic commercial sur le raccordement de l'entreprise Carmeuse depuis 2000 et après concertation avec l'entreprise, Infrabel m'informe avoir profité de travaux de voirie pour démonter le passage à niveau de la rue Oscar Lelarge, étant donné son mauvais état.

En cas de reprise du trafic, Infrabel s'est engagée à remettre la voie en service dans un délai de six mois.

En ce qui concerne votre dernière question, il s'agit d'une information commerciale qui n'est pas en ma possession et qui est du ressort de l'entreprise privée (Carmeuse).

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

10.03 Muriel Gerkens (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse. Je prends note du délai de six mois avancé pour la remise en état de la ligne.

D'après les échos qui me sont revenus, la remise de prix d'Infrabel pour développer le transport par train des matériaux des carrières est telle que de nombreuses carrières se sentent menacées dans leur développement. Des infrastructures ne seraient plus utilisées et vu le poids et la quantité des matières, ce serait évidemment dommage.

Mais je reviendrai de manière plus précise, puisque vous m'avez répondu au sujet de cet élément ponctuel.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de verkoop van NMBS Logistics" (nr. 15593)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de financiering van de activiteiten van NMBS Logistics" (nr. 16123)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toekomst van de subsidies voor het goederenvervoer" (nr. 16124)

11 Questions jointes de

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la vente de la SNCB Logistics" (n° 15593)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le financement des activités de la SNCB Logistics" (n° 16123)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'avenir des subsides destinés au transport de marchandises" (n° 16124)

11.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik zal mijn verschillende vragen aan elkaar koppelen.

Mijnheer de minister, het debat over de toekomst van NMBS Logistics is hier al vaak gevoerd. Daarbij moet ik zeggen dat wij telkenmale met een kluitje in het riet werden gestuurd en geen antwoord kregen. Ik hoop dat wij vandaag wel een antwoord krijgen.

Dat de financiële toestand van NMBS Logistics niet goed was, konden wij een aantal jaren geleden al vaststellen. Dat werd nu opnieuw vastgesteld. Enkele jaren geleden heb ik al gezegd dat een kapitaalinjectie weinig zoden aan de dijk zou brengen indien er geen nieuw structureel plan wordt uitgewerkt. Misschien kon de kapitaalinjectie beter benut worden om een sociaal plan mee te financieren.

Zeer concreet zijn er nieuwe ontwikkelingen waaruit blijkt dat Deutsche Bahn interesse heeft. De haven van Antwerpen overwoog eveneens een participatie, maar kreeg geen inzage in de cijfers.

Mijnheer de minister, daarom vraag ik u naar een stand van zaken van de gesprekken die thans aan de gang zijn.

Waarom kreeg het havenbestuur van Antwerpen geen inzage in de cijfers?

Wat zal er gebeuren met de vormingsstations in geval van een overname van NMBS Logistics? Die vormingsstations vallen nu nog onder de bevoegdheid van de NMBS.

De **voorzitter**: Mijnheer Veys, ik stel voor dat u ook uw twee vragen samen stelt.

11.02 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn twee vragen sluiten nauw aan bij de bezorgdheid van collega Geerts en zijn voor een stuk ingegeven door een activiteit die ik gisterenochtend bijwoonde, georganiseerd door Voka West-Vlaanderen. Het ging meer bepaald om een ontbijtdebat onder de boeiende titel "Toekomstperspectieven NMBS Logistics". In het licht van heel de discussie over de financiering, de werking en de toekomst van NMBS Logistics, werd dat natuurlijk wel een boeiend ontbijtdebat.

De NMBS-Groep is nog steeds druk op zoek naar een structurele partner voor NMBS Logistics. Ter zake valt onder meer de naam van Deutsche Bahn. Ondertussen liet echter ook de Antwerpse Haven interesse blijken.

Op voormeld Voka-ontbijtdebat stelde de CEO van NMBS Logistics, Geert Pauwels, dat voor 2013 op een omzet van 295 miljoen euro een verlies van 30 miljoen euro wordt verwacht. Voor de goede orde merk ik op dat in 2012 het verlies 49 miljoen euro bedroeg. Ik wil echter de nuance meegeven dat de cijfers nog niet officieel zijn en nog moeten worden bevestigd. Mogelijks gaan zij echter de geschetste richting uit.

In de aanpak van deze structurele verliezen stelde de CEO van NMBS Logistics dat het bedrijf vragende partij is en dat voor een aantal taken van lokale dienstverlening in de toekomst op de financiering door de havenbedrijven wordt gerekend.

Mijnheer de minister, in de marge daarvan wil ik er nog op wijzen dat ook uw collega, minister Vande Lanotte, reeds tijdens zijn toespraak voor het havenbedrijf van Zeebrugge naar dergelijke financiering verwees. Hij spoorde bedrijven ter zake aan om mee voor de financiering in te staan. Hij verklaarde zulks natuurlijk in het licht van het wegvallen van de mogelijke federale subsidies voor het goederenvervoer.

Inzake de financiering door havenbedrijven van lokale dienstverlening die op dit moment door NMBS Logistics wordt uitgevoerd, is het belangrijk dat ook de federale overheid ter zake de nodige initiatieven neemt.

Mijnheer de minister, steunt u het hierboven geschetste standpunt en treedt u uw collega Vande Lanotte bij? Zo ja, in welke mate, op welke vlakken en voor welke taken steunt u het? Over welke bedragen gaat het desgevallend?

Werden er al maatregelen getroffen? Zo nee, waarom niet?

Ik kom tot mijn tweede vraag, die van groot belang is, niet alleen voor NMBS Logistics, maar ook voor de havenbedrijven. Op het voornoemde ontbijtdebat werd ook gezegd dat beslist werd de subsidies voor het

goederenvervoer te schrappen. Dat zou eind deze maand gebeuren, over twee dagen dus. Men verwees onder meer naar Europa, maar men stelde anderzijds ook dat NMBS Logistics niet meer zou voldoen aan de voorwaarden die dergelijke subsidies rechtvaardigen. Geert Pauwels, de CEO van NMBS Logistics, heeft op dat ontbijtdebat duidelijk gezegd dat NMBS Logistics voldoet aan de voorwaarden. Het zou dus de federale overheid er niet van mogen weerhouden om alsnog opnieuw die subsidies toe te kennen.

De havenbedrijven zelf vormen natuurlijk nog een ander aspect. Wanneer zij aankloppen bij NMBS Logistics met vragen over de tarieven in de komende maanden, dan kan NMBS Logistics geen sinterklaas spelen. Zij zullen hun diensten niet meer aanbieden aan de huidige prijzen, inclusief de subsidies. Misschien worden die verlengd, misschien vallen die weg, maar daar hebben de havenbedrijven natuurlijk geen boodschap aan. Zij moeten onderhandelen met derden, met buitenlandse firma's, die soms drie jaar ver vooruitdenken. Een vaag beleid in de zin van "misschien wel, misschien niet, het hangt ervan af" heeft dan ook weinig zin. Het is niet alleen zeer belangrijk dat de subsidies worden voortgezet, ook de continuïteit moet ter zake worden gegarandeerd.

Vandaar mijn vragen aan u.

Gelet op het standpunt dat NMBS Logistics voldoet aan de voorwaarden en dat de subsidies verlengd kunnen worden en gelet op het aspect dat de havenbedrijven vragende partij zijn dat er, ten eerste, zo snel mogelijk duidelijkheid komt over het al dan niet verlengen van deze subsidies en dat zij, ten tweede, vaak moeten onderhandelen voor contracten voor de komende jaren, had ik graag geweten wat de stand van zaken is omtrent deze subsidies voor het goederenvervoer.

Wanneer wordt hieromtrent een beslissing genomen? Zal dat nog voor het einde van deze maand zijn? Wat is uw standpunt? Mocht u de visie van NMBS Logistics niet delen, wat is dan uw motivering?

11.03 Minister **Jean-Pascal Labille**: De vragen over subsidies voor het vrachtvervoer en over takken van lokale dienstverlening vallen zoals u weet onder de bevoegdheid van mijn collega voor Mobiliteit. Ik nodig u uit om hem die vragen te stellen om een beter inzicht te krijgen in de lopende discussies betreffende dit onderwerp. U mag er echter zeker van zijn dat ik hem mijn volledige steun geef voor het verkrijgen van de subsidies die nodig zijn voor het vrachtvervoer in het land.

Zoals eerder gezegd is NMBS Logistics een naamloze vennootschap van privaatrecht die geen openbare dienst levert. Wat de financiële toestand betreft, deze is en blijft sedert 2008 moeilijk, rekening houdend met de economische crisis. Op basis van een document dat ik van de NMBS-Holding heb gekregen is NMBS Logistics wel op zoek naar een structureel partnerschap of samenwerkingsmodel waarin zowel lokaal Belgische als Europese actoren actief in de logistiek een belangrijke rol kunnen spelen en de positie van NMBS Logistics zouden kunnen stabiliseren en versterken.

Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.

Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.

11.04 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik heb de vragen geschreven en eigenlijk had ik het antwoord ook op voorhand kunnen schrijven, want ik hoor al jaren hetzelfde in dit debat.

Ik weet ook dat dit geen openbare dienst is, maar de kern van de zaak is dat door de financiële verliezen de bijpassing gebeurt via middelen van de openbare dienst.

Ik hoop en ik zal er op dezelfde toon op blijven aandringen, dat wij hierover een fundamenteel debat zullen voeren. Deze aangelegenheid heeft immers een enorme impact op de openbare dienstverlening. Ik betreur het dat de defensieve houding nog steeds standhoudt.

11.05 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, u bent voor een deel voorspelbaar, maar ik weet ook dat u dit dossier samen met staatssecretaris Wathelet behartigt.

Het gaat hier specifiek om twee dossiers die zware gevolgen voor de NMBS Logistics hebben. Als die subsidies niet worden verlengd — deze week moet daarin een beslissing worden genomen — zal dit ook leiden tot een daling van de trafiek, waarop NMBS Logistics op dit moment nog steeds rekent. Wij zitten al met een krimpende markt. Dit zal de positie van de NMBS Logistics nog meer bemoeilijken.

Ik denk dat u er alle belang bij hebt, als u zelf bezorgd bent over de toekomst en de diensten van NMBS Logistics, dat die subsidies worden voortgezet.

Hetzelfde geldt wanneer het gaat over de financiering van een aantal diensten die momenteel door de NMBS Logistics worden aangeboden, de zogenaamde lokale dienstverlening. De financiering ervan heeft natuurlijk gevolgen op de financiële resultaten van de NMBS Logistics.

Het is een beetje te gemakkelijk dat u de hete aardappel doorschuift naar uw collega, staatssecretaris Wathelet.

Ik denk dat de sector, NMBS Logistics en de partners in de havenbedrijven — het gaat hier om een private onderneming — niet meteen zitten te wachten op een minister die zijn paraplu opentrekt en naar een collega kijkt.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanpak van ongevallen aan overwegen in de Antwerpse havenzone" (nr. 15599)

12 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les mesures à prendre pour éviter les accidents aux passages à niveau dans la zone portuaire d'Anvers" (n° 15599)

12.01 Tanguy Veys (VB): Deze vraag sluit enigszins aan bij de vraag over het stijgend aantal ongevallen aan overwegen. Mijnheer de minister, ik herinner u aan een vraag die ik aan uw collega stelde op 22 mei 2012. In 2011 vonden van de 48 ongevallen die plaatsvonden aan overwegen er 19 plaats in de Antwerpse haven, oftewel 40 %.

Uw voorganger, minister Magnette, stelde ter zake dat voor Infrabel de afschaffing van overwegen noch de toevoeging van slagbomen in de Antwerpse haven in aanmerking genomen wordt. En dus rest alleen repressie, een bevoegdheid van de politiediensten, en het sensibiliseren van de chauffeurs.

"Twee jaar geleden," aldus minister Magnette, "heeft Infrabel in het licht van de Europese dag van de sensibilisatie voor meer veiligheid van overwegen, een viertalige folder opgesteld en verspreid voor auto- en vrachtwagenbestuurders die in de havenzones rijden. Er wordt overwogen om die actie te herhalen".

Mijnheer de minister, de Antwerpse haven telt op het moment meer dan 100 overwegen en die zijn meestal onbewaakt en alleen voorzien van knipperlichten. Veel buitenlandse truckers merken ze niet op en rijden door, zelfs als de knipperlichten op rood staan. Cijfers over bijnaongevallen zijn er natuurlijk niet, maar het probleem wordt alsmáar groter. Ook bedrijven in de haven klagen over het goederenspoor langs de Scheldekant dat hun in- en uitrit dwarst. Onder meer BASF vraagt maatregelen.

In 2012 werden volgens cijfers van Infrabel in de Antwerpse havenzone 14 van de in totaal 52 ongevallen aan overwegen vastgesteld. Dat is toch een daling, ondanks een stijging van het totale aantal ongevallen.

Tijdens de periode 2005-2012 bedroeg het gemiddelde in de Antwerpse haven zowat 16 ongevallen.

Werd opnieuw een viertalige folder opgesteld en verspreid voor auto- en vrachtwagenbestuurders die in de Antwerpse haven zullen rijden? Zo ja, op welke wijze? Wat was daarvan het resultaat? Zo nee, waarom niet?

Werden er afspraken gemaakt met de politiezone om in de Antwerpse haven repressief op te treden? Zo ja, welke afspraken? Wat was daarvan het resultaat? Zo nee, waarom niet?

12.02 Minister Jean-Pascal Labille: Na eerdere sensibiliseringscampagnes in 2006, 2007, 2009, 2010, 2011 en 2012 in verband met veiligheid aan overwegen, lanceert Infrabel binnenkort een nieuwe campagne voor de weggebruikers van de 201 overwegen in en rond de Antwerpse haven. Infrabel richt zich tijdens de campagne specifiek naar de vrachtwagenbestuurders in de Antwerpse haven. Een trein kan niet altijd tijdig remmen en is veel zwaarder dan een vrachtwagen, wat aanleiding kan geven tot een zware aanrijding, met

lichamelijke letsels voor de treinbestuurders en vrachtwagenbestuurders en met economische schade tot gevolg.

De campagne verloopt met steun van de transportfederatie en de transportvakbonden en in samenwerking met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen. In een eerste fase in februari gebeurt er een mailing naar een vijfhonderdtal bedrijven. Het betreft alle bedrijven in de haven van Antwerpen en alle transportbedrijven die er rijden. In een tweede fase in maart volgt een terreinactie aan de grootste terminals in de haven van Antwerpen, waarbij onder meer een folder zal worden verdeeld om de vrachtwagenbestuurders te sensibiliseren.

Infrabel plant ook een werkgroep met de spoorwegondernemingen, het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de politie op te starten om op een gestructureerde manier overleg te plegen over infrastructurele preventiemaatregelen.

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

Ik ben blij te vernemen dat de engagementen uit het verleden worden gehonoreerd en op een aantal vlakken worden bijgestuurd of versterkt. Ik hoop in elk geval dat zij hun vruchten zullen afwerpen, want 14 ongevallen op 52 zijn er nog altijd veel. Het gaat weliswaar om een lichte daling, maar ik meen dat wij ons moeten behoeden voor een status quo. Ik meen dat dat cijfer nog naar beneden moet.

U hebt enkel geantwoord op mijn vragen over de Antwerpse haven. Zeer recent heeft zich een ongeval voorgedaan met een fietser in de haven van Zeebrugge. Ik meen dat ook in de havens van Zeebrugge en Gent moet worden gewerkt aan sensibilisering en het nemen van visuele veiligheidsmaatregelen, zodat het aantal gevallen zo beperkt mogelijk blijft.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 15621 van collega Wilrycx wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

Wij komen nu aan punt 19 van de agenda met samengevoegde vragen van de heer Tanguy Veys over de statutaire treinbestuurders die van NMBS Technics zijn overgestapt naar dochteronderneming NMBS Logistics (nr. 15625) en de contractuele treinbestuurders die vrijwillig van een andere operator zijn overgestapt naar NMBS Logistics" (nr. 15626).

12.04 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, voor de vlotte werking van de commissie zal ik deze beide vragen omzetten in schriftelijke vragen.

13 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gevolgen van de stroomstoring op 4 februari 2013 voor diverse hogesnelheidstreinen" (nr. 15712)

13 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la panne de courant du 4 février 2013 et ses conséquences pour divers trains à grande vitesse" (n° 15712)

13.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, door een stroomstoring had het treinverkeer Gent-Brussel tijdens de ochtend van 4 februari 2013 met ernstige vertragingen te kampen.

Bij geplande onderhoudswerken tijdens de nacht van 3 op 4 februari 2013 tussen Brussel-Zuid en Denderleeuw werden namelijk 2 stroomkabels beschadigd. Door de beschadiging van de kabels was er een technische storing aan de seinen ontstaan. Het treinverkeer kon niet via de hoofdsporen verlopen, via lijn 50A, maar moest via de oude lijn, via Denderleeuw.

Op de getroffen lijn werden verschillende P-treinen afgeschaft en de andere treinen liepen vertragingen op tot een half uur. Ook diverse hogesnelheidstreinen van Eurostar en Thalys ondervonden hinder van de stroomstoring, niet ver van het werkatelier voor de hogesnelheidstreinen in Vorst. De hogesnelheidstreinen liepen vertragingen op door moeilijkheden bij het binnen- en buitenrijden van Vorst.

Waren er bij de getroffen hogesnelheidstreinen geen noodkoppelingen aan boord om ze te depanneren?

Was er geen enkele diesellocomotief beschikbaar of opvorderbaar om die treinstellen uit Vorst weg te slepen tot aan het perron?

Mijnheer de minister, een stroomstoring tussen Gent en Brussel heeft gevolgen voor internationale hogesnelheidsverbindingen zoals de Eurostar en de Thalys. Ik wil erop aandringen dat men in de toekomst voor alternatieven zorgt om de hinder zo beperkt mogelijk te houden.

13.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: De NMBS meldt mij dat door de algemene stroomstoring de stroomvoorziening voor de werkplaats in Vorst ook was onderbroken. Daardoor waren de eigen hoogspanning en de beveiligingsystemen in de werkplaats uitgevallen. De treinstellen konden ook niet met dieselmaterieel worden verplaatst, omdat de seininrichting en het veiligheidssysteem niet meer operationeel waren.

Het heropstarten van het beveiligingssysteem en van de stroomvoorziening van de werkplaats en de controles die hierbij moeten worden uitgevoerd, hebben geduurd tot ongeveer 9 uur. Het onderbreken van de hoogspanning in de werkplaats had eveneens tot gevolg dat een aantal onderhoudswerken en het klaarmaken van de hst-stellen werd onderbroken en pas kon worden hernomen na het heropstarten van de stroomvoorzieningen.

De NMBS beseft dat dit alles, ondanks de inspanningen die door de werkplaats werden gedaan, heeft geleid tot laattijdige uitritten.

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

Wij hebben hier al genoeg vragen gesteld over de veiligheid. Ik weet dat de veiligheid op de eerste plaats moet komen en dat, als die niet gegarandeerd is, men geen loopje kan nemen met de veiligheid.

Ik wil erop aandringen dat men in de toekomst ervoor zorgt dat dergelijke stroomstoringen minder ingrijpende gevolgen hebben, door bijvoorbeeld alternatieve energiesystemen die ervoor zorgen dat belangrijke veiligheidsfuncties operationeel blijven.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 15779 van mevrouw Fonck en vraag nr. 15804 van de heer Vandeput worden uitgesteld.

*De behandeling van de vragen en interpellaties wordt geschorst van 16.39 uur tot 16.44 uur.
Le développement des questions et interpellations est suspendu de 16.39 heures à 16.44 heures.*

Wij hervatten de vergadering van vanmiddag. We waren aan agendapunt 23 gekomen, met name de samengevoegde interpellatie en vraag van de heer Dedecker en de heer Veys.

14 **Samengevoegde interpellatie en vraag van**

- de heer Peter Dedecker tot de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over "de raad van bestuur van Belgacom, de benoemingen en de belangenvermenging bij leden in die Raad" (nr. 83)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de belangenvermenging binnen de raad van bestuur van Belgacom bij de onderhandelingen met de Duitse publieke zenders ARD en ZDF" (nr. 16108)

14 **Interpellation et question jointes de**

- M. Peter Dedecker au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur "le conseil d'administration de Belgacom, les nominations et le conflit d'intérêts des membres de ce conseil" (n° 83)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la confusion d'intérêts au sein du conseil d'administration de Belgacom dans le cadre des négociations avec les chaînes publiques allemandes ARD et ZDF" (n° 16108)

14.01 **Peter Dedecker** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, u zult wellicht ook vernomen

hebben dat Belgacom recent beslist heeft om de Duitse kwaliteitszenders ZFD en ARD te schrappen uit zijn aanbod. Veel mensen reageren daar vrij onthutst op. Persoonlijk betreur ik die schrapping eveneens, zeker in een land met een belangrijke Duitstalige gemeenschap.

Ik kan wel begrijpen dat er een commerciële keuze gespeeld heeft. Belgacom is een autonoom overheidsbedrijf en heeft alle recht om commerciële keuzes te maken in een concurrentiële markt; *corporate governance* heet dat dan. Alleen verzucht ik: was het maar waar, was men daar maar consistent in. Was men maar consequent in die *corporate governance*.

Immers, wie heeft er onderhandeld namens de Duitse omroepen met Belgacom? Het advocatenkantoor Doutrelepont. Net datzelfde kantoor heeft in het verleden ook onderhandeld voor de RAI, de Italiaanse openbare omroep en zijn collega's. Laat mevrouw Doutrelepont nu net onafhankelijk bestuurder zijn in de raad van bestuur van Belgacom!

Mevrouw Doutrelepont zit niet alleen in de raad van bestuur van Belgacom, maar recent is zij ook toegetreden tot de raad van bestuur van Belfius, ter vervanging van PS-dame Durez. Mevrouw Doutrelepont kan dus een PS-etiket opgekleefd worden en volgens meerdere bronnen heet zij een getrouwe van Elio Di Rupo te zijn. Heel erg onafhankelijk dus.

Voor haar prestaties in de raad van bestuur van Belgacom kreeg mevrouw Doutrelepont in 2010 zo maar even 25 000 euro, met daarenboven 5 000 euro per bijgewoonde vergadering van de raad en 2 500 euro per bijgewoonde vergadering van een adviserend comité van de raad. Dat is niet mis, zou ik zeggen, zeker niet voor een socialist.

Toch bleek dat niet voldoende te zijn, want vorig jaar moest toenmalig minister Magnette op mijn vraag ook al toegeven dat mevrouw Doutrelepont, die het management moet controleren, door datzelfde management nog eens ingehuurd wordt als advocaat. Dat is resoluut in strijd met die onafhankelijkheid.

Het antwoord van de minister luidde: "Geen probleem, fait divers, de sfeer is goed." Het gaat hier om 44 138 euro, plus 8 % kosten in 2010. "Niet significant," noemde minister Magnette dat. Het is maar wat men significant noemt als socialist. 47 000 euro niet significant durven noemen, *il faut le faire*, mijnheer de minister.

Bovendien was mevrouw Doutrelepont in het verleden ook advocate aan de Brusselse balie, en in die hoedanigheid actief voor de Franstalige mediaregulator, CSA. Die moet de televisieaanbieders in Franstalig België reguleren en heeft dus toegang tot confidentiële informatie van Belgacom, maar ook van de concurrenten op televisievlak. Het lijkt mij handig zo iemand als raadgever in de raad van bestuur te hebben. Belgacom zal dat wel goed bekeken hebben.

Daarnaast is mevrouw Doutrelepont advocate voor een aantal buitenlandse omroepen. Zij vertegenwoordigt die omroepen in de onderhandelingen met de telecomoperatoren, dus zowel Belgacom als de concurrenten van Belgacom, inzake de vergoedingen voor het doorgeven van de signalen van die omroepen. Het is natuurlijk handig te weten hoe de onderhandelingen bij de concurrent verlopen en welke marges sommige leveranciers nog hebben.

De vraag is wiens belangen daarbij gediend worden. Dat weet uiteraard niemand, behalve de betrokkene.

Mijnheer de minister, als u zich afvraagt waarom de mensen zo weinig vertrouwen hebben in de politiek, laat staan in bedrijven, hebt u hier een prachtig voorbeeld.

Ik heb dan ook een aantal vragen voor u, mijnheer de minister.

Ten eerste, Belgacom, het kroonjuweel van de Belgische overheidsbedrijven, telt 16 000 werknemers en heeft miljoenen klanten. Toch heeft het al meer dan een jaar geen volwaardige voorzitter en is de raad van bestuur voor een groot deel ontslagnemend.

Wanneer mogen wij een nieuwe voorzitter en nieuwe leden van de raad van bestuur verwachten? De vraag is niet alleen wanneer, maar ook en vooral: wie? Zult u voor de aanstelling van de leden van de raad van bestuur een beroep doen op een headhunter en op onafhankelijk advies of wordt opnieuw het klassieke partijpolitieke apothekerweegschaaltje bovengehaald?

Hoe staat u zelf tegenover de aangehaalde aberraties waarbij zogenaamd onafhankelijke leden van de raad van bestuur toch niet zo onafhankelijk blijken te zijn? Hoe staat u zelf tegenover de regels voor *corporate governance*? Hoe ziet u toe op een striktere naleving ervan?

Mevrouw Doutrelepont werd aangesteld door de raad van bestuur. Hoe kan dat, volgens u? Hoe kan het dat de regels hier dermate flagrant geschonden werden? Is uw raad van bestuur op dat vlak incompetent of hebben daar andere krachten gespeeld? Wiens belangen diende mevrouw Doutrelepont eigenlijk in de onderhandelingen met ZDF en ARD, wetende dat zij in dezen zowel de onderhandelingspositie van de klant als die van de leverancier kent?

Mijn laatste vraag is ook de hamvraag: hoe maakt u hieraan een einde? Ik meen dat de nieuwe leden van de raad van bestuur een kans kunnen zijn. Hoe zult u die kans benutten? Hoe zult u een einde maken aan dergelijke aberraties? Hoe zult u voor een beter bestuur bij uw overheidsbedrijf Belgacom zorgen? Ik kan u alleen maar danken in naam van de miljoenen klanten en de 16 000 personeelsleden van het overheidsbedrijf. Die mensen hebben dringend nood aan een beter bestuur en aan een betere reputatie.

14.02 Tanguy Veys (VB): Collega Dedecker verkoopt niet alleen straffe taal over het ACW, maar ook over de PS en Belgacom. Net als hij, was ik verwonderd over de berichten in *De Morgen* begin februari over de beslissing om de Duitse zenders ARD en ZDF te schrappen, ook al ben ik dan geen trouwe kijker. In Vlaanderen en Wallonië met zijn Duitstalige gebieden was men verwonderd, enerzijds, over het schrappen van het aanbod en, anderzijds, over de onderhandelingen, gevoerd namens de betrokken zenders. Zij dreven hun prijs op en vroegen 1 miljoen euro per jaar. Belgacom wilde maar 500 000 euro betalen en de deal is afgesprongen. De onderhandelingen namens ARD en ZDF werden gevoerd door advocatenkantoor Doutrelepont et Associés.

Mevrouw Carine Doutrelepont is niet alleen een topadvocate, haar naam duikt ook op in enkele raden van bestuur. Zij zetelt als zogenaamd onafhankelijke bij Belgacom, trouwens niet als enige PS-naam. Haar naam circuleert ook binnen Belfius.

Zij doet dat natuurlijk niet voor niets. Zulke personen gaan niet ergens zetelen voor een schnabbel. Collega Dedecker heeft ook al verwezen naar de royale vergoedingen die de betrokkene kreeg.

Los van mijn persoonlijke bedenkingen bij het feit dat men nog altijd partijcreatures in al die structuren dropt en hun vergoedingen, gaat mijn vraag vooral over de belangenvermenging. Op basis van wat in de media is verschenen, zouden de regels van Belgacom bepalen dat onafhankelijke bestuurders geen significante zakelijke relaties met het bedrijf mogen onderhouden. Het is aan het directiecomité en het remuneratiecomité daarop toe te kijken.

Toen de media interim-voorzitter Michel Mol daarop aanspraken, zei hij niet op de hoogte te zijn van dit mogelijke belangenconflict. Dat is natuurlijk de gemakkelijkste houding. Sinds het verschijnen in de pers begin februari, kunt u niet stellen dat u niet op de hoogte bent. De wet op de vennootschap is immers zeer duidelijk. Ik verwijs naar artikel 523.

Mijnheer de minister, het is niet de eerste keer dat zo'n indirect belangenconflict zich voordoet. Mevrouw Carine Doutrelepont heeft een jaar geleden de belangen van de Italiaanse omroep RAI verdedigd en onderhandeld, onder meer bij Belgacom en Telenet. Dit is het zoveelste dossier dat wij toevoegen aan de incidentenreeks rond Belgacom.

Hoe verklaart u dat deze belangenvermenging andermaal heeft kunnen plaatsvinden? Kan dat zomaar? Wat zijn de gevolgen daarvan?

Wat waren de gevolgen op basis van de schending van het verbod of het artikel 523 op belangenvermengingen?

Dan nog een bezorgdheid van de kijkers van de programmatie van ARD en ZDF. Waarom kon niet sterker worden onderhandeld, zodat die zenders binnen het aanbod van Belgacom konden blijven?

14.03 Minister Jean-Pascal Labille: Op 23 december 2012 verliep het mandaat van 5 bestuurders, benoemd bij de raad van bestuur van Belgacom. Hun mandaat werd sindsdien verlengd in afwachting van

een beslissing van de Ministerraad.

Overigens oefent de heer Michel Mol de functie uit van voorzitter van de raad van bestuur ad interim sinds maart 2012. Het mandaat van 3 onafhankelijke bestuurders verloopt binnenkort. Dat zal tijdens de algemene vergadering van 17 april 2013 worden vernieuwd.

De vragen over de benoemingen worden momenteel door de Ministerraad onderzocht. Dat is niet eenvoudig omdat de wet en de statuten van Belgacom in strenge criteria voorzien op het vlak van de pariteit van man en vrouw, de taalpariteit en de onverenigbaarheid.

De weerhouden kandidaten moeten over de nodige competenties en de nuttige ervaring voor de functie beschikken.

Het komt de beheersorganen van het bedrijf toe te waken over de naleving van de wettelijke bepalingen betreffende de belangenconflicten. Indien een bestuurder rechtstreeks of onrechtstreeks een belang van vermogenrechtelijke aard heeft dat strijdig is met een beslissing of een verrichting die tot de bevoegdheid behoort van de raad van bestuur, dan moet hij dat medelen aan de andere bestuurders voor de raad van bestuur een besluit neemt. In het geval van Belgacom mag hij noch aan de beraadslaging van de raad van bestuur noch aan de stemming deelnemen. Bovendien heeft de regeringscommissaris de taak om over de wettelijkheid van de beslissingen van het bedrijf te waken. Het lid van de raad van bestuur dat hierover onlangs in de pers werd geïdëeëld is niet door de Staat benoemd.

De regels betreffende de belangenconflicten moeten niet verward worden met die met betrekking tot de onafhankelijkheid van de bestuurders. De statuten van Belgacom vereisen dat tenminste drie van de bestuurders die door de andere aandeelhouders dan de Staat werden benoemd onafhankelijk zouden zijn zoals het Wetboek van Vennootschappen dat in negen te vervullen criteria voorziet. Men mag gedurende een tijdvak van vijf jaar voorafgaand aan de benoeming geen lid geweest zijn van het directiecomité van Belgacom of van een bedrijf verbonden met Belgacom, geen significante zakelijke relatie hebben of in het voorbije boekjaar hebben gehad met Belgacom of met een bedrijf verbonden met Belgacom.

14.04 **Peter Dedecker** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, u antwoordt bijna exact hetzelfde als uw voorganger, minister Magnette. Ik weet niet of dat normaal is.

U stelt hier net zelf dat een onafhankelijke bestuurder tijdens het voorbije boekjaar geen significante, commerciële relatie met het bedrijf mag hebben gehad.

Wat is significant? Een bedrag van 47 000 euro ontvangen is volgens u niet significant, wat een heel krasse uitspraak is.

Ook het feit dat de regeringscommissaris op dit vlak ook niet op het dossier toeziet, kan ik echt niet snappen.

U antwoordt bovendien dat de invulling van de mandaten bij de raad van bestuur een erg ingewikkeld verhaal zal zijn, met een evenwicht op het vlak van taalpariteit en van genderpariteit en uiteraard liefst van al op het vlak van competentie. Indien het dossier zo ingewikkeld is, kan u de hulp van een *headhunter* echt wel gebruiken. Ik kan u diens hulp ten zeerste aanbevelen.

Daarom zal ik hier zo dadelijk een motie indienen, waarin de Kamer de regering aanbeveelt om, ten eerste, spoedig werk te maken van een vervanging van de ontslagnemende leden en de voorzitter van de raad van bestuur van Belgacom. De motie beveelt de regering ook aan om voor de selectie van de leden gebruik te maken van de diensten van een professionele *headhunter* en vooral de competentie te laten doorwegen op partijtrouw. Uiteraard beveelt zij aan om bij de leden van de raad van bestuur het belang van de regels van *corporate governance* te benadrukken en strikt op de toepassing ervan toe te zien.

Ik hoop dat u het met mij eens bent. Dergelijke aberraties kunnen immers echt niet. Zij besmeuren niet alleen de reputatie van het bedrijf en van de personeelsleden die er werken, maar ook van dit land.

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

Het begint zowat stereotiep te worden, zeker wat Belgacom betreft. Men handelt nogal vergoelijkend en afstandelijk tegenover de problemen die met de regelmaat van een klok opduiken. Men zegt altijd dat de vis

begint te rotten aan de kop. Als er een bedrijf is waar er aan de kop duidelijk problemen zijn, is het wel degelijk Belgacom. Ik hoop dat het verrottingsproces zich niet voortzet. Het gaat over een bedrijf dat zeer veel mensen tewerkstelt. Het gaat over een bedrijf dat een enorme omzet genereert. In deze concurrerende, soms moordende, markt kunnen wij het ons volgens mij niet permitteren dat men aan de top allerlei politieke spelletjes blijft spelen op kosten van de belastingbetaler. Het gaat immers nog altijd om een overheidsbedrijf.

Ik hoop dat u zeer snel grote kuis houdt, en dat bekwaamheid en capaciteiten op uw prioriteitenlijstje komen te staan in plaats van partijkaart en favoritisme.

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 Peter Dedecker en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Peter Dedecker
en het antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden,
beveelt de regering aan

- spoedig werk te maken van de vervanging van de ontslagnemende leden van de raad van bestuur van Belgacom en diens voorzitter;
- voor de selectie van de kandidaten gebruik te maken van een professionele headhunter en competentie te laten doorwegen op partijtrouw;
- bij de leden van de raad van bestuur het belang van de regels van *corporate governance* te benadrukken en hier strikt op toe te zien."

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

"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Peter Dedecker
et la réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes,
recommande au gouvernement

- de remplacer rapidement les membres démissionnaires du conseil d'administration de Belgacom ainsi que son président;
- de recourir aux services d'un chasseur de têtes professionnel pour la sélection des candidats et de faire primer la compétence sur la fidélité au parti;
- d'insister auprès des membres du conseil d'administration sur l'importance des règles en matière de *corporate governance* et de veiller strictement au respect de celles-ci."

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.
Une motion pure et simple a été déposée par Mme Sabien Lahaye-Battheu.

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

La réunion publique de commission est levée à 17.03 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.03 uur.