

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

du

MARDI 23 AVRIL 2013

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 23 APRIL 2013

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.23 uur en voorgezeten door mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.
La séance est ouverte à 14.23 heures et présidée par Mme Sabien Lahaye-Battheu.

De **voorzitter**: Collega's, goedemiddag. De minister kan blijven tot 17 u 45. Ik roep iedereen dus op zich strikt aan de spreektijden te houden, vijf minuten voor vraag en repliek samen, zodat wij de agenda met 46 vragen zo veel mogelijk kunnen afwerken.

01 **Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de openstelling van de markt voor binnenlands reizigersvervoer" (nr. 16530)**

01 **Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'ouverture du marché du transport intérieur de voyageurs" (n° 16530)**

01.01 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de minister, de liberalisering van het binnenlands reizigersvervoer wordt een steeds waarschijnlijker scenario. Het recente voorstel van de Europese Commissie inzake het vierde spoorpakket voorziet in de openstelling van de markt voor binnenlands reizigersvervoer vanaf december 2019. Dat zet aan tot nadenken hoe onze spoorwegbedrijven zich daartegen kunnen wapenen.

Vandaar mijn vragen.

Zal de NMMBS volgens u in 2019 klaar zijn om de concurrentie met andere ondernemingen aan te gaan op het Belgische spoor?

Welke maatregelen heeft de NMBS al genomen om zich voor te bereiden op de openstelling van de markt voor het binnenlandse reizigersvervoer?

Het personeelsstatuut van de NMBS heeft niet de naam het goedkoopste te zijn. Vormt dat volgens u een belemmering om vanaf 2019 vrij te concurreren op de vrijgemaakte markt? Welke oplossingen stelt u ter zake voorop? Ik kijk uit naar uw antwoorden.

01.02 **Minister Jean-Pascal Labille**: Mijnheer Vandeput, ik ben natuurlijk beschikbaar voor meer inlichtingen, maar mijn antwoord is hetzelfde als dat op de samengevoegde vragen van mevrouw Lahaye-Battheu en de heren Geerts en Veys over het vierde spoorpakket, die in deze commissie op 26 februari laatstleden behandeld werden.

01.03 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de minister, ik kan u niet danken voor uw antwoord, want u hebt er geen gegeven. Ik wil u erop wijzen dat de discussie waarnaar u verwijst een algemene discussie over de vrijmaking was. Mijn bezorgdheid handelt specifiek over onze eigen spoorbedrijven. Zij nemen jaarlijks enkele miljarden van het overheidsbudget in beslag. Men zou kunnen verwachten dat zij de markt volgen en voldoende maatregelen nemen. Hun concurrentiepositie dreigt immers in het gedrang te komen vanaf 2019.

Goed, wij zullen uitzoeken hoe wij alsnog een antwoord op onze specifieke vragen kunnen krijgen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, collega's, er wordt mij gemeld dat mevrouw Van Eetvelde en mevrouw Emmery gevraagd hebben om, met uw toestemming, hun vragen nrs 16988 en 17368 nu te mogen stellen. Is dat correct?

01.04 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Mevrouw de voorzitter, de medewerker van de heer Frédéric heeft mij gecontacteerd om te vragen of onze vragen aan het begin van de commissievergadering konden worden gesteld. Ik ben hier, dus voor mij is dat goed.

De **voorzitter**: U krijgt bij wijze van uitzondering nu, bij het begin van de vergadering, het woord om uw vraag te stellen.

02 Samengevoegde vragen van

- mevrouw **Miranda Van Eetvelde** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de beslissing van de ministerraad inzake de cashuitkering en de nakende beursgang van bpost" (nr. 16988)
- de heer **André Frédéric** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "een toekomstige beursgang van bpost" (nr. 17028)
- mevrouw **Isabelle Emmery** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toekomstige beursgang van bpost" (nr. 17368)

02 Questions jointes de

- Mme **Miranda Van Eetvelde** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la décision du Conseil des ministres à propos du versement en cash et de l'entrée en bourse imminente de bpost" (n° 16988)
- M. **André Frédéric** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "une future entrée en bourse de bpost" (n° 17028)
- Mme **Isabelle Emmery** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la future entrée en bourse de bpost" (n° 17368)

02.01 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Mijnheer de minister, een tijdje geleden keurde de federale Ministerraad een cashuitkering van 198 miljoen euro door bpost goed. Het gaat om een kapitaalvermindering van 144 miljoen euro en een buitengewoon dividend van 53 miljoen euro.

Bovendien raakte bekend dat investeringsreus en aandeelhouder CVC van plan is om 25 tot 30 % van haar bpost-aandelen naar de beurs te brengen.

Mijnheer de minister, ik heb daarover een aantal vragen. Ten eerste, welk deel krijgt de Belgische Staat als aandeelhouder van de cashuitkering van 198 miljoen euro? Op welke wijze verzoent u dergelijke eenmalige meevallers met de zoektocht naar structurele maatregelen?

Ten tweede, overweegt de Belgische Staat een afbouw van de bpost-participatie, dit in navolging van een mogelijke afbouw van de Belgacomparticipatie? Tot welk percentage zou de Belgische overheid haar participatie dan terugdringen? Welk effect zou dit hebben op de staatsschuld?

Ten derde, verzekeren de huidige aandeelhouders zich ervan dat bij een eventuele afbouw van het bestaande aandeelhouderschap er tijdig voldoende nieuwe gegadigden bereid worden gevonden om deze engagementen over te nemen? In welk stadium verkeren deze gesprekken met potentiële nieuwe aandeelhouders?

02.02 Isabelle Emmery (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, l'assemblée générale des actionnaires de bpost, initialement prévue demain, a été reportée de quelques semaines.

Selon le porte-parole de l'entreprise, la future entrée en bourse de bpost explique le report de cette réunion qui devait notamment approuver les comptes annuels de la société. "En cas d'entrée en bourse," souligne le porte-parole de l'entreprise publique, "il faut veiller à une cohérence totale entre le rapport annuel et le

prospectus de l'IPO."

Monsieur le ministre, ce n'est évidemment pas la première fois que l'hypothèse d'une entrée en bourse de la poste – devenue bpost – revient au devant de l'actualité.

Cependant, les informations semblent indiquer qu'il ne s'agit plus d'une simple hypothèse. En effet, après que le groupe de *private equity*, CVC Capital, ait annoncé qu'il allait se défaire d'un peu plus du quart du capital de l'entreprise, bpost retarde l'assemblée générale de ses actionnaires en raison de cette éventuelle entrée en bourse.

Monsieur le ministre, pouvez-vous faire le point sur ce dossier hautement important? Qu'en est-il d'une entrée effective en bourse de bpost, tant au niveau de sa proportion sur le plan quantitatif que dans ses conséquences potentielles?

02.03 **Minister Jean-Pascal Labille:** Mevrouw Van Eetvelde, de uitkeringen worden over de aandeelhouders verdeeld a rato van hun aandeel in het kapitaal. Voor de Staat en de Federale Participatiemaatschappij is dit respectievelijk 24 %, 14 % en 25,87 %. Het gaat om een eenmalige operatie die niet kan worden bestempeld als een structurele maatregel. De Belgische Staat heeft niet de bedoeling om haar meerderheidsparticipatie in bpost te verminderen. Indien het aandeel van de huidige aandeelhouders vermindert, is dit uiteraard omdat nieuwe aandeelhouders dit aandeel, of een deel ervan, aangekocht hebben.

Madame Emmery, la convention d'actionnaires du 17 janvier 2006 prévoit le droit pour les actionnaires minoritaires de céder, intégralement ou partiellement, les actions qu'ils détiennent à des investisseurs institutionnels et/ou de les mettre sur le marché, donc en bourse.

Suite au rachat des actions de Post Danmark par CVC – fonds *private equity* anglais –, c'est désormais le partenaire stratégique unique qui pilotera l'initiative d'une éventuelle introduction en bourse, y compris en termes de calendrier ou sur d'autres aspects sur lesquels ils ont le droit.

Cette possible introduction en bourse n'affectera pas – et nous y serons attentif – la stratégie actuelle de bpost. Le service au public, le rôle social de bpost ou encore le statut et les droits des travailleurs ne seront pas remis en cause.

Je répète que l'État belge ne projette pas de réduire sa participation majoritaire dans bpost.

02.04 **Miranda Van Eetvelde (N-VA):** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Uit de pers verneem ik dat de beursgang stilaan stevig vorm krijgt, wat natuurlijk positief is. De datum van midden juni 2013 wordt uitgesproken, wat niet meer zolang is.

Het bestaande aandeelhouderschap zal zeker en vast deels worden afgebouwd. Cruciaal is dat tijdig nieuwe gegadigden worden gezocht om een eventuele afbouw van het aandeelhouderschap over te nemen, zodat de beursgang in goede omstandigheden kan worden voorbereid.

Ik heb nota genomen van het percentage en ook van het feit dat het om een eenmalige maatregel gaat. Ik zal het dossier nader blijven opvolgen.

02.05 **Isabelle Emmery (PS):** Je remercie le ministre pour sa réponse précise, qui nous rassure quant à l'état de cette entreprise.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Questions jointes de

- **M. Denis Ducarme** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la situation de SNCB Logistics" (n° 16383)
- **Mme Valérie De Bue** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la vente de filiales de SNCB Logistics" (n° 17009)
- **M. Tanguy Veys** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement,

chargé des Grandes Villes, sur "l'avenir de SNCB Logistics" (n° 17044)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la recherche de partenaires à la SNCB Logistics" (n° 17402)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la situation financière de la SNCB Logistics" (n° 17407)

03 Samengevoegde vragen van

- de heer Denis Ducarme aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de situatie bij NMBS Logistics" (nr. 16383)

- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de verkoop van dochterondernemingen van NMBS Logistics" (nr. 17009)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toekomst van NMBS Logistics" (nr. 17044)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de zoektocht naar partners bij NMBS Logistics" (nr. 17402)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de financiële situatie van NMBS Logistics" (nr. 17407)

03.01 Denis Ducarme (MR): Madame la présidente, je voudrais tout d'abord saluer le ministre que j'interpelle pour la toute première fois.

Monsieur le ministre, nombre de mes collègues ont déposé une question sur le thème de SNCB Logistics. C'est vous dire combien nous percevons l'importance du dossier. SNCB Logistics – la filiale marchandises de la SNCB – est à nouveau dans une situation financière très difficile malgré des plans de restructuration réussis.

La décision aurait été prise de rechercher un partenaire industriel alors que des rumeurs persistantes et la presse européenne font état, depuis plusieurs mois, d'un possible rachat de SNCB Logistics par le groupe public allemand Deutsche Bahn. Cette possibilité pourrait avoir des conséquences stratégiques pour notre pays.

Alors que le port d'Anvers est vital pour l'économie belge, Deutsche Bahn détient déjà une position très forte au port de Hambourg et à celui de Rotterdam. Par ce partenariat, la Deutsche Bahn détiendrait un pouvoir de marché très important sur l'économie belge et, plus largement, sur l'ensemble de l'économie européenne. En outre, le développement du port d'Anvers ne serait peut-être pas déterminant pour la Deutsche Bahn.

Monsieur le ministre, pouvez-vous faire un état des lieux de la situation financière de SNCB Logistics et de ses perspectives économiques et financières à court et moyen termes? Est-il exact que SNCB Logistics recherche un partenariat extérieur? Si c'est le cas, à quelle échéance une solution devrait-elle être opérationnelle?

Est-il prévu de consulter différents partenaires potentiels autres que la Deutsche Bahn afin de favoriser la concurrence et éviter, autant que possible, que les corridors de fret européens ne soient détenus par un seul opérateur? Ne perdons pas de vue que la Belgique est impliquée dans trois des neuf corridors de fret qui devront être opérationnels en novembre 2015 au plus tard, ce qui est un atout très important pour notre pays.

Le groupe Deutsche Bahn est déjà dominant en matière de transport ferroviaire de marchandises dans les ports de Hambourg, Bremen, Rotterdam, au nord de la France avec sa filiale ECR et dans le tunnel sous la Manche. La reprise de SNCB Logistics ne représenterait-elle pas un risque significatif pour le port d'Anvers et pour l'économie belge et européenne en général? Avez-vous pris des contacts avec les représentants du port d'Anvers et les principaux groupes industriels afin de savoir si une situation de concurrence au niveau des prestations ferroviaires ne serait pas plus favorable?

Cette éventuelle prise de participation du groupe allemand serait-elle acceptée par la Commission européenne? N'y aurait-il pas un risque de position dominante? Comptez-vous prendre des contacts préalables à un quelconque partenariat?

Avez-vous reçu des interpellations d'autres pays européens en raison de ce risque?

Une solution belgo-belge, en dehors du Groupe SNCB et plus flexible avec recombinaison de l'actionnariat, ne pourrait-elle pas être trouvée?

De **voorzitter**: Collega's De Bue en Veys zijn niet aanwezig en bijgevolg vervallen hun vragen.

03.02 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, NMBS Logistics blijft zoeken naar een nieuwe partner. Onlangs werd de zakenbank Lazard aangesteld om, samen met de consultant Boston Consulting Group, die wij nog van vroeger kennen, een dossier samen te stellen voor kandidaat-investeerders. Daarnaast wordt gesproken met het Antwerpse havenbedrijf over de oprichting van een lokaal spoorbedrijf dat alleen in het havengebied zou functioneren. Via een participatie in of financiële steun aan die nieuwe spoorwegmaatschappij zou het havenbedrijf het verspreid vervoer mee in stand kunnen houden.

Mijnheer de minister, kunt u specificaties geven bij de opdracht van de zakenbank?

Wat is de stand van zaken in de zoektocht naar een nieuwe partner? Wij vernamen via de pers dat er werd gesproken met Deutsche Bahn. Lopen die gesprekken nog of zijn ze inmiddels afgesprongen? Werd er ook al gesproken met andere potentiële partners, zoals het Franse SNCF, het Zweedse Green Cargo of het Zwitserse SBB Cargo?

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het overleg met het Antwerps havenbedrijf? Tegen wanneer verwacht u een doorbraak in deze dossiers?

Mevrouw de voorzitter, aanvullend heb ik een vraag in verband met de negatieve financiële situatie van NMBS Logistics. In 2012 werd er een negatieve EBITDA geboekt van 35 miljoen. In 2008, toen de goederenvervoer economische piek bereikte, leed het toenmalige B-Cargo nog een operationeel verlies van 85 miljoen euro. Dat is dus een verbetering van 50 miljoen op vier jaar tijd.

Op zich zou men dat een puike prestatie kunnen noemen, aangezien in dezelfde periode het vervoerd gewicht daalde van 58 miljoen tot 32 miljoen ton. Men blijft echter ver uit de buurt van de doelstellingen van het herstelplan, dat voor 2012 voor het eerst een positieve EBITDA voorzagt. Voor 2014 staat volgens dat plan een positieve EBITDA van 15 miljoen gebudgetteerd. Dat betekent dus dat de EBITDA de komende jaren opnieuw met 50 miljoen zal moeten stijgen, maar nu in twee jaar tijd.

NMBS Logistics heeft zijn drie binnenvaartdochter, H&S Container Line, Haeger & Schmidt International en RKE, verkocht aan de Oostenrijkse Felbermayr Group. Dit zou, samen met de verlenging van de subsidieregeling voor het verspreid en gecombineerd vervoer tot juni 2013 en de interne reorganisatie en productiviteitsverbetering, de liquiditeitsproblemen tot eind dit jaar oplossen.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen. Voor zover ik weet, is de doelstelling van een positieve EBITDA van 15 miljoen in 2014 nieuw. Op welke manier zal men dit resultaat proberen te bereiken? Zijn ook hieraan nieuwe maatregelen of een nieuw actieplan gekoppeld? Zo ja, mogen wij daarvan kennisnemen?

Zijn de liquiditeitsproblemen effectief van de baan?

03.03 Jean-Pascal Labille, ministre: Madame la présidente, chers collègues, comme je l'ai déjà signalé et comme vous le savez particulièrement bien, SNCB Logistics est une société anonyme de droit privé qui ne dépend pas de ma tutelle. La loi de 1991 est très claire à cet égard. Ainsi que je l'ai déjà dit, madame la présidente, je suis tout à fait disposé à discuter de celle-ci.

Toutefois, le Groupe SNCB m'informe que le plan de restructuration mis en œuvre durant l'été 2012 a permis une amélioration des résultats de SNCB Logistics et de ses filiales, malgré une conjoncture très défavorable et une activité en baisse de près de 15 %. Complémentairement, le Groupe m'indique que SNCB Logistics a renforcé sa position en termes de liquidités.

De subsidies voor het gespreid en gecombineerd vervoer die voor de eerste twee maanden van 2013 werden toegekend, vormen een belangrijke hefboom voor de sector. De onderneming zet echter, zoals gepland, de realisatie van het saneringsplan voort en past de maatregelen inzake kostenreductie toe.

Op basis van een document van de NMBS-Holding wordt aangegeven dat NMBS Logistics op zoek is naar

een partnerschap of naar een structureel samenwerkingsmodel met zowel Belgische als Europese actoren die actief zijn in de logistiek.

Voor het overige verwijs ik naar de vragen die werden gesteld tijdens de commissie voor de Infrastructuur van 29 januari en 26 februari, waarop ikzelf en mijn voorganger hebben geantwoord.

03.04 Denis Ducarme (MR): Monsieur le ministre, vous ne m'enthousiasmez pas autant que je pensais que vous le feriez pour cette première question! Vous ne nous donnez pas beaucoup d'éléments de réponse!

Je relève, en tout cas, une volonté du Groupe SNCB de se trouver des partenaires européens. Il entend donc notre signal relatif aux risques énumérés dans ma question engendrés par un appel d'offres suivant strictement la ligne de la Deutsche Bahn et non celle d'autres potentiels partenaires.

Je suivrai le dossier. Je reviendrai vers vous et vous poserai de nouvelles questions. Je suis certain que vous serez alors extrêmement enthousiasmant dans vos prochaines réponses!

03.05 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, ik voel mij alsof ik bijna zelf minister zou kunnen zijn, want dit antwoord had ik natuurlijk zelf ook kunnen opschrijven. Laat dat duidelijk zijn.

Mijnheer de minister, ik had niet verwacht veel meer van u te krijgen dan wat u hebt gezegd. Toch had ik gehoopt enige zin voor verantwoordelijkheid of zelfs ongerustheid in uw antwoord te bemerken met betrekking tot de werking van NMBS Logistics. U kunt wel verwijzen naar de wet van 1991 en u kunt wel zeggen dat NMBS Logistics een bedrijf volgens privaatrecht is, maar dat neemt niet weg dat de overheid via haar vervoersbedrijven tot nader order de enige aandeelhouder is van NMBS Logistics en dat het bedrijf ook een belangrijke verantwoordelijkheid draagt in ons industrieel weefsel.

Ik ken bedrijven die afhankelijk zijn van het individueel en het verspreid vervoer en van een goede dienstverlening van NMBS Logistics. Zij worden vandaag al geraakt door het rampzalig fiscaal beleid van deze regering, maar zij kunnen tenminste nog — normaal gezien althans — op een dienstverlening rekenen, wat nog een reden zou kunnen zijn om hen hier te houden.

Ik vraag u dus opnieuw, zelfs als u het niet wil delen met het Parlement, om het dossier met argusogen op te volgen en er zeker van te zijn dat de verplichtingen die NMBS Logistics heeft ten aanzien van haar klanten en ten aanzien van de ondernemers in België, worden nagekomen en door u, als minister van Overheidsbedrijven, ernstig worden opgevolgd. Als er morgen sociale onrust uitbreekt bij NMBS Logistics, zullen de reizigers dat uiteraard ook voelen.

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

04 Question de M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'utilisation d'anciens trains sur la dorsale wallonne" (n° 16541)

04 Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het inzetten van oude treinen op de Waalse as" (nr. 16541)

04.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, ma question concerne la desserte de la dorsale wallonne, élément qui intéresse autant M. le ministre que M. Ducarme.

Monsieur le ministre, plusieurs collègues se sont déjà inquiétés de la desserte de Thalys sur la dorsale wallonne. Aujourd'hui, je reviens avec une question posée, voilà bientôt un an, à votre prédécesseur à propos du remplacement, sur la dorsale wallonne, d'un matériel roulant considéré comme confortable et moderne (AM 96) par un autre plus ancien (M 4) beaucoup moins confortable. Il s'agit du train de 07 h 00 au départ de Tournai et de celui qui y arrive à 18 h 00. Je relayais ainsi le mécontentement de nombreux voyageurs.

D'après la réponse de votre prédécesseur, les causes étaient diverses: l'adaptation des horaires entre Tournai et Lille qui a nécessité l'utilisation d'une AM 96 supplémentaire, l'immobilisation des AM 96 pour une

révision technique et l'installation du système de sécurité TBL1+. La SNCB précisait malgré tout qu'il s'agissait d'une situation provisoire et que tout allait rapidement rentrer dans l'ordre. Force est de constater qu'on est loin du compte et que la situation n'a pas évolué depuis lors. Les navetteurs s'impatientent.

Monsieur le ministre, la SNCB compte-t-elle répondre aux souhaits des usagers, formulés dans une pétition, et trouver une solution à très court terme à cette situation?

04.02 Jean-Pascal Labille, ministre: Madame la présidente, chers collègues, la SNCB me communique qu'à ce jour, les révisions techniques des automotrices AM 96 ne sont pas terminées. Ces automotrices ayant atteint le nombre maximal de kilomètres prévu, elles font l'objet de grandes révisions, ce qui entraîne l'immobilisation d'environ une douzaine d'entre elles.

Si l'on considère l'installation du système de sécurité TBL1+ dans les AM 96, ainsi que les entretiens normaux et les réparations de pannes, 21 AM 96 sont aujourd'hui immobilisées sur un parc de 119. La SNCB confirme qu'elle a dû effectivement remplacer le matériel de certains trains composés initialement d'AM 96 par des M 4. Le train 906 de 07 h 00 au départ de Tournai et le train 938 qui y arrive à 18 h 00, composés de 6 voitures M 4, seront renforcés sous peu avec une voiture M 4 tous les jours de la semaine.

04.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse et les informations complémentaires de la SNCB. Ce que les voyageurs demandent, c'est un retour à l'AM 96 et non le renforcement par des M 4.

Je comprends les impératifs de maintenance et d'équipement en matériel TBL1+. Ce que nous serions légitimement en droit d'attendre, c'est un calendrier de remise sur le réseau de ce matériel roulant de la part de la SNCB.

Je communiquerai ces informations aux voyageurs en espérant une évolution positive de ce dossier.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de M. Josy Arens au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gestion par la SNCB des objets perdus dans le train" (n° 16789)

05 Vraag van de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het beleid van de NMBS inzake verloren voorwerpen" (nr. 16789)

05.01 Josy Arens (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, je suis régulièrement interpellé par des personnes qui ont oublié des objets dans le train et ne parviennent pas à les récupérer.

En effet, les personnes qui me renseignent avoir déclaré la perte d'un objet ont en commun de n'avoir pas reçu de réponse à leur déclaration avant trois mois (un an pour l'une d'entre elles). Il est pourtant précisé sur le site de la SNCB qu'une réponse doit être envoyée dans les cinquante jours, ce qui me semble déjà être un délai injustifiable quand l'objet est clairement localisé dans la déclaration de perte (tel train, telle voiture).

Monsieur le ministre, j'imagine que ce service a du travail puisqu'on se rend compte qu'un grand nombre d'objets sont oubliés dans les différentes voitures.

Combien de personnes sont-elles occupées dans ce service?

Comment expliquez-vous que des réponses prennent autant de temps à être envoyées?

Les agents chargés de traiter les déclarations de perte doivent-ils effectuer une démarche active pour retrouver l'objet? Laquelle?

Lorsque l'objet est clairement localisé dans la déclaration, comment cela est-il vérifié? Je ne comprends pas pourquoi il faut trois mois pour le retrouver ou constater sa disparition. Pourriez-vous demander à la SNCB d'assurer un suivi plus régulier de ces pertes? Pourquoi en effet, ne pas imaginer qu'un courriel soit envoyé

au déclarant, qui rapporte les résultats de l'enquête réalisée? Par exemple: "Après vérification dans le train décrit, votre objet n'a pas été retrouvé ce jour. Nous reviendrons vers vous si l'objet est retrouvé".

05.02 Jean-Pascal Labille, ministre: Madame la présidente, cher collègue, je me suis déjà exprimé à ce sujet lors de la commission de l'Infrastructure du 12 mars dernier. Vous trouverez une réponse détaillée, reprenant notamment des chiffres et statistiques dans le compte rendu.

L'aspect relatif à la procédure mise en place n'ayant toutefois pas été abordé, je vais l'exposer.

Lorsqu'un objet perdu est retrouvé, le préposé au guichet compare immédiatement son document avec la base de données reprenant les formulaires de demande d'objet perdu sur la base d'une nomenclature précise, assez volumineuse par ailleurs. Il est dès lors important que tant le client que le préposé au guichet établissent correctement cette classification, raison pour laquelle il existe 110 possibilités.

Après deux jours, le guichetier effectue de nouveau une telle recherche. Passé un délai de cinquante jours, cette procédure est appliquée une dernière fois.

Les objets sont ensuite collectés par l'association Les Petits Riens, qui passe environ tous les cinquante jours.

Si l'objet a été retrouvé, le client est informé par gsm et il peut alors aller le récupérer dans une gare de son choix contre 4 euros de frais administratifs. Environ 35 % des quelque 40 000 objets trouvés sont récupérés chaque année par leur propriétaire. Pour les gsm, ce nombre est de dix à vingt appareils par jour.

05.03 Josy Arens (cdH): Je remercie le ministre pour sa réponse.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: La question n° 16804 de Mme De Bue est transformée en question écrite.

06 Questions jointes de

- Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la féminisation des cadres de la SNCB" (n° 16825)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les objectifs chiffrés en matière d'accès des femmes, des allochtones et des personnes handicapées au Groupe SNCB" (n° 17393)

06 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het dichten van de genderkloof bij het NMBS-personeel" (nr. 16825)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de streefcijfers voor de instroom van vrouwen, allochtonen en personen met een handicap bij de NMBS-Groep" (nr. 17393)

Mme Musin n'est pas présente.

06.01 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, het beheerscontract met de NMBS-Holding legt de groep een aantal streefcijfers op inzake de diversiteit van het personeelsbestand.

Het aandeel vrouwen in de jaarlijkse instroom moet minstens 20 % bedragen. Het aandeel allochtonen in de jaarlijkse instroom moet minstens 10 % bedragen. Het aandeel personen met een handicap in het totale personeelsbestand alsook in de jaarlijkse instroom moet minstens 3 % bedragen.

In maart 2012 ondervroeg ik uw voorganger, de heer Magnette, hierover. Uit zijn antwoord bleek dat de streefcijfers in 2011 niet werden gehaald.

Mijnheer de minister, welke extra maatregelen werden het afgelopen jaar genomen om de instroom van kansengroepen te verhogen? Werden de streefcijfers in 2012 wel gehaald? Zo neen, welke extra maatregelen worden gepland? Wat is uw mening over de streefcijfers? Acht u de cijfers realistisch? Zo ja,

waar faalt het diversiteitsbeleid van de NMBS-Groep dan volgens u?

06.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: De informatie die de Holding mij aanreikt, duidt erop dat de doelstelling voor 2012 werd bereikt met betrekking tot de aanwerving van personen met een handicap. Het cijfer overtreft de 3 % die in het beheerscontract wordt opgelegd.

Als het gaat om de aanwerving van vrouwen, is het doel in 2012 met 19,5 % bijna bereikt.

Voor de aanwerving van allochtone personen is de enige mogelijke evaluatie die van de nationaliteit van de aangeworven personen. In 2012 had 2,73 % van de aangeworven personen niet de Belgische nationaliteit.

De Groep heeft bijkomende aanmoedigings- en sensibiliseringsmaatregelen genomen: interne coaching, de opstelling van nieuwe aanwervingskanalen, een deelname aan jobdagen voor personen met een handicap, acties ter bevordering van vrouwen in directieposities enzovoort.

Het diversiteitsbeleid dat door de beheerscontracten wordt aangemoedigd, verplicht de Groep om een specifiek beleid uit te stippelen en om in zijn aanwervingstrategie met die doelstellingen rekening te houden. Het percentage vrouwen blijft bijvoorbeeld toenemen.

De volgende beheerscontracten zullen echter de gelegenheid bieden om opnieuw na te denken over pertinente indicatoren, bijvoorbeeld met betrekking tot de aanwerving van allochtone personen.

06.03 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord, dat ik bemoedigend vind. Het gaat wel om een ongelukkige parameter wanneer we het hebben over streefcijfers voor allochtonen, aangezien die niet op die manier kunnen gemeten worden. Wij hebben het veeleer over Belgen van andere origine. Is het niet raadzaam om de indicator anders te vertalen?

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 16845 van mevrouw Dierick wordt op haar verzoek uitgesteld.

07 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de klachtenbehandeling bij de NMBS" (nr. 16850)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de klachtenbehandeling bij de NMBS" (nr. 17345)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nieuwe procedures in verband met de klachtenbehandeling en de relatie met de ombudsdienst van de NMBS" (nr. 17348)

07 **Questions jointes de**

- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le traitement des plaintes à la SNCB" (n° 16850)
- M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le traitement des plaintes à la SNCB" (n° 17345)
- M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les nouvelles procédures relatives au traitement des plaintes et la relation avec le service de médiation de la SNCB" (n° 17348)

07.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, het onderwerp is hier al aan bod gekomen. Collega Vandeput heeft er al vragen over gesteld. Wij kunnen in elk geval alleen vaststellen dat er een klein oorlogje aan de gang is tussen de ombudsdienst van de spoorwegen en de NMBS zelf. De ombudsdienst had de gewoonte om klachten die "foutief" bij hem terechtkwamen door te sturen naar de NMBS. Sinds maart weigert de NMBS blijkbaar om die te behandelen. Hiervan wordt uiteindelijk de reiziger de dupe, wat betreurenswaardig en eigenlijk een beetje kafkaïens is. De reiziger wordt dan immers verzocht om zijn klacht opnieuw in te dienen, rechtstreeks bij de NMBS, met de boodschap dat de NMBS anders weigert de klacht in behandeling te nemen, wat uiteraard totaal klantonvriendelijk is.

Als de NMBS daadwerkelijk de ambitie heeft om een klantgerichte organisatie te zijn — het wordt toch telkens herhaald dat de klant centraal staat — dan moet men erover waken dat de reiziger op een zo gemakkelijk mogelijke manier wordt geholpen. De NMBS zou dan samen met de ombudsdienst tot een klantvriendelijke oplossing moeten komen en zich niet mogen verbergen achter eventuele regeltjes waarmee men niet helemaal in overeenstemming zou zijn.

Mijnheer de minister, waarom heeft de NMBS haar beleid op dit vlak gewijzigd sinds 1 maart? Er wordt verwezen naar een wet van een paar jaar geleden, maar blijkbaar heeft men tot 1 maart wel een modus vivendi gehanteerd die wel klantvriendelijk was. Sindsdien gebeurt dat echter niet meer. Waarom niet?

Zowel de NMBS als de ombudsdienst beweert de wet aan zijn kant te hebben. Kunt u de wetgeving ter zake misschien duiden?

Kunt en zult u er bij de NMBS op aandringen om samen met de ombudsdienst een oplossing te zoeken die zo klantvriendelijk mogelijk is? Behoort het opnieuw behandelen van klachten die de NMBS via de ombudsdienst ontvangt tot de mogelijkheden? Ik meen dat wij daarop moeten aandringen.

07.02 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vragen gaan over hetzelfde thema, namelijk de klachtenbehandeling bij de NMBS. Ik heb daarvoor een schriftelijke vraag ingediend, maar aangezien die niet binnen de termijn werd behandeld, heb ik ze in een mondelinge vraag omgezet. De vraag werd ingediend voor de uitbarsting van de openlijke oorlog.

De klantendienst van de NMBS krijgt jaarlijks heel wat klachten. Helaas wordt aan die klachten niet altijd gevolg gegeven. Jaarlijks worden ongeveer 6 000 onverklaarbare klachten bij de ombudsman ingediend. In het jaarverslag 2011 van de ombudsman wordt eveneens melding gemaakt van meer dan 12 000 telefonische contacten. Opvallend is ook de trend waarbij klanten de ombudsman opbellen, maar uitdrukkelijk vragen om geen klachtenprocedure op te starten omdat de NMBS er volgens hen nauwelijks of geen rekening mee houdt. Het was bizar om dat te lezen.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen.

Ten eerste, kunt u medelen hoeveel klachten jaarlijks rechtstreeks aan de klantendienst van de NMBS doorgegeven worden? Hoeveel van die klachten worden behandeld en volledig beantwoord door de klantendienst van de NMBS, zonder interventie van de ombudsman?

Ten tweede, legt de NMBS zichzelf meetbare criteria op over de termijn waarbinnen klachten van reizigers moeten worden behandeld? Indien niet, acht u het nodig dat daarover op korte termijn afspraken worden gemaakt met de NMBS? Worden de klachten van reizigers gebruikt om zwakkere punten aan te pakken of om structureel in te grijpen in de dienstverlening van de NMBS, zoals de ombudsman suggereert?

Ten derde, hoeveel keer werd de klantendienst gecontacteerd over het niet of slecht opvolgen van klachten van klanten?

Mijn tweede vraag is er gekomen naar aanleiding van de klachtenoorlog die is uitgebarsten. Ik ga even verder in op de laatste vraag die ik daarnet stelde. Waarom stappen klanten vaak naar de ombudsdienst? Omdat zij al een klacht hebben ingediend of een melding hebben gedaan bij de NMBS, maar daar niets meer over horen. De klacht blijft liggen en dus gaan zij naar de ombudsdienst en zal de ombudsdienst de klachten doorsturen. Nu zegt men dat dat niet meer kan en dat de klanten rechtstreeks naar de klantendienst moeten gaan. Zo worden de mensen van het kastje naar de muur gestuurd. Daarover heb ik de volgende vragen.

Ten eerste, hoe verklaart u dat de NMBS sinds 1 maart klachten van reizigers die binnenkomen via die ombudsdienst, weigert? Welke redenen zijn er voor die wijziging? Waarom is dat gebeurd zonder de ombudsdienst daarover op voorhand in te lichten?

Ten tweede, ik ga ervan uit dat u het met mij eens bent dat de reiziger in het beleid van de NMBS centraal zou moeten staan en dat het de taak is van de ombudsdienst om reizigers te helpen en te bemiddelen bij problemen. Bijgevolg lijken die nieuwe regels vooral te willen toedekken wat misloopt in de procedure van de klachtenbehandeling en een vlotte klachtenafhandeling opnieuw in de weg te staan. Is die procedure blijvend of wordt met de NMBS bekeken hoe de procedure bijgesteld kan worden?

Ten derde, de ombudsdienst geeft zelf aan dat er iets symptomatisch mis is met de afhandeling van de klachten door de NMBS. Is er een plan om de klachtenafhandeling te optimaliseren? Welke rol zal de ombudsdienst daarin nog kunnen spelen?

Ten laatste, wat de boetegeschillen betreft, de NMBS geeft aan dat de ombudsdienst enkel mag bemiddelen bij klachten over de dienstverlening en niet over de boetes. De ombudsdienst geeft echter aan dat de wet zich niet uitspreekt over de aard van de geschillen. Bent u het met mij eens dat de ombudsdienst ook bij boetegeschillen zou moeten kunnen bemiddelen? Zo ja, welke stappen zult u daarvoor ondernemen? Zo niet, waarom niet?

07.03 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mevrouw de voorzitter, de klantendienst van de NMBS heeft in 2012 22 399 klachten over het nationaal reizigersverkeer ontvangen, waarvan 17 652 rechtstreeks en 4 747 via de ombudsdienst.

In de mate van het mogelijke antwoordt de centrale klantendienst van de NMBS op alle klachten binnen de voorgeschreven termijn, met name een maand, die de Europese verordening inzake *les droits des passagers ferroviaires* oplegt. Wanneer een klacht wijst op een gebrek in een dienst die wordt aangeboden of op een structureel probleem, stuurt de centrale klantendienst van de NMBS een kopie van de klacht naar de bevoegde dienst of directie, opdat die de nodige maatregelen zou nemen om de toestand te verbeteren.

Wat de beslissing betreft die werd genomen met betrekking tot de rechtstreekse klachten aan de ombudsman, heeft het directiecomité van de NMBS eenvoudigweg de beslissing genomen om de wet van 28 april 2010 toe te passen. De wet bepaalt dat de ombudsman een klacht moet weigeren te behandelen wanneer de klager kennelijk geen enkele stap heeft ondernomen bij een spoorwegonderneming om te trachten eerst zelf genoegdoening te verkrijgen. Zowel de ombudsman als de minister die bevoegd is voor deze dienst, zijnde de staatssecretaris voor Mobiliteit, werd op de hoogte gesteld van de genomen beslissing. De NMBS heeft bij deze gelegenheid haar wens herhaald om de besprekingen over de aanpassing van het protocol tussen de ombudsman en de NMBS opnieuw op te starten.

Ik deel uw bezorgdheid dat de klant centraal moet staan. Ik leid hier echter niet uit af dat de ombudsman in eerste aanleg alle klachten van de klanten moet behandelen. Het gaat hier eerst en vooral om een taak van de klantendienst van de NMBS. Enkel wanneer de klant niet tevreden is gesteld, kan hij zich tot de ombudsman richten.

Ik ben echter van mening dat een vlotte verstandhouding tussen de klantendienst van de NMBS en de ombudsman moet worden aangemoedigd. Daarom steun ik het initiatief van mijn collega voor Mobiliteit, die de FOD Mobiliteit en Vervoer heeft belast met de oprichting van een werkgroep met de NMBS en de ombudsman voor de uitwerking van een nieuw samenwerkingsprotocol dat zowel rekening houdt met de bepalingen van de wet van 28 april, als met de noodzaak om de klant centraal te stellen.

Wat de mogelijkheid betreft van de ombudsman om al dan niet op te treden in geschillen rond boetes, verwijs ik naar de houding van mijn collega voor Mobiliteit, die bevestigde dat het de ombudsman niet toekomt zich gezagshalve uit te spreken over de adequaatheid van de rechtsnormen.

07.04 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, waarvoor formeel iets te zeggen valt. In het antwoord wordt de klantvriendelijkheid echter niet echt centraal gesteld, als u het mij vraagt.

U hebt het over de toepassing van de wet. Wetten zijn er uiteraard om te worden toegepast. De wet bepaalt echter dat de ombudsman geen rol heeft in de eerstelijnsbehandeling van klachten.

Niet van elke klant kan worden verwacht dat hij weet waar hij met zijn klachten terecht kan. Hij weet dat er zoiets als een ombudsdienst bestaat. Hij stuurt zijn klacht bijgevolg dan maar naar de ombudsdienst. Het lijkt mij derhalve een werkbare manier dat de ombudsdienst laat weten dat hij de klacht in eerste lijn niet kan behandelen, maar dat hij de klacht naar de NMBS zal doorsturen. Het is dan ook ongelooflijk dat de NMBS vervolgens weigert de klacht te behandelen, omdat ze van de ombudsdienst komt. Nochtans heeft de ombudsdienst niets meer gedaan dan postbus gespeeld om de klacht door te sturen.

Wij kunnen nog veel werkgroepen oprichten en protocollen opstellen, maar als de verstandhouding ontbreekt om een pragmatische oplossing te vinden, teneinde tot een goede klachtenbehandeling te komen, dan is dat betreurenswaardig.

07.05 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij de vorige spreker.

Indien ongeveer 4 700 klachten rechtstreeks bij de ombudsdienst terechtkomen, moet eigenlijk de vraag worden gesteld waarom een reiziger zijn klacht aan de ombudsdienst richt.

Ik heb al gezegd dat wij heel veel verhalen horen van mensen die een klacht bij de NMBS indienen en van oordeel zijn dat hun klacht absoluut niet goed wordt behandeld. Zij horen er niks meer van of het antwoord laat lang op zich wachten. Wat doen zij bijgevolg? Zij richten zich tot de ombudsdienst, die de klacht naar de bevoegde dienst bij de NMBS doorstuurt. Daarna volgt het antwoord wel snel. Wie verschillende keren een klacht indient, volgt op de duur de weg via de ombudsdienst. Het is immers de meest efficiënte weg.

Het feit dat klanten zich in eerste lijn in groten getale tot de ombudsdienst wenden, heeft te maken met de manier waarop de klachtenafhandeling vandaag bij de NMBS gebeurt. Mocht de klachtenafhandeling klantvriendelijk, goed georganiseerd en snel zijn, zouden de mensen zich niet eerst tot de ombudsdienst wenden.

Het voorgaande is essentieel. Willen wij het probleem oplossen — wij mogen onder elkaar nog zoveel protocollen sluiten — dan zal het erop aankomen de dienstverlening van de NMBS te laten vooruitgaan.

U hebt niet alle vragen kunnen beantwoorden. Ik zie bijvoorbeeld dat er geen antwoord is op mijn vraag hoeveel keer de ombudsdienst is gecontacteerd over het niet of slecht opvolgen van klachten door klanten. Misschien beschikt uw kabinet niet over de cijfers ter zake.

Uw antwoord op het tweede deel van mijn vraag, met name of de ombudsdienst in boetezaken kan optreden, was mij niet helemaal duidelijk. Ik heb in de laatste zin van uw antwoord immers niet goed begrepen of de ombudsdienst zich “wel” of “niet” kan uitspreken over de adequaatheid.

07.06 Minister Jean-Pascal Labille: Hij kan zich gezagshalve niet uitspreken over de adequaatheid. (...)

07.07 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Hij kan zich niet uitspreken? Dank u wel.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de financiële situatie bij de NMBS" (nr. 16896)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het verlies van de NMBS per treinkilometer" (nr. 16904)
- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het verlies van de NMBS per treinkilometer" (nr. 17031)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het verlies van de NMBS per treinkilometer" (nr. 17410)

08 Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la situation financière de la SNCB" (n° 16896)
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la perte de la SNCB par train-kilomètre" (n° 16904)
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la perte de la SNCB par train-kilomètre" (n° 17031)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la perte de la SNCB par train-kilomètre" (n° 17410)

De **voorzitter**: De heer Geerts komt niet, dus zijn vraag vervalt.

08.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, mijn vraag dateert van vorige week, maar het betreft cijfers die ongeveer een maand geleden bekend raakten, met het opvallend gegeven dat per kilometer die een NMBS-trein aflegt het operationeel verlies met gemiddeld 1 euro toeneemt.

Van een gemiddelde kostprijs van 20 euro per treinkilometer wordt 40 % gedekt door inkomsten uit de biljettenverkoop, terwijl de overheidsdotatie de resterende 60 % niet volledig dekt.

Tot 58 % van de kosten vallen onder de controle van de NMBS, zoals materieel- en personeelskosten. Op 42 % van de kosten, energie- en infrastructuurkosten, heeft de maatschappij geen invloed.

Wat de infrastructuurkosten betreft, heb ik in het verleden al vragen gesteld over de hoogte van de rijpadvergoedingen die de NMBS aan Infrabel dient te betalen. Als men het op Holdingniveau bekijkt, gaat het hier weliswaar om een vestzak-broekzakoperatie, maar die is niet neutraal of zonder gevolgen. Nog niet zolang geleden, bijvoorbeeld, besliste de NMBS immers wegens de negatieve resultaten om treinen waarvan de bezettingsgraad lager is te schrappen. De NMBS wil nu met Infrabel en Electrabel onderhandelen om haar infrastructuur- en energiekosten te drukken.

Daarnaast zette de NMBS in oktober 2011 een besparingsplan op poten dat ervoor moest zorgen dat de maatschappij in 2015 een financieel evenwicht zou bereiken. De resultaten in de eerste helft van 2012 waren bemoedigend, maar ik heb toch een aantal vragen.

Ten eerste, zijn de financiële resultaten van de NMBS-Groep voor het gehele jaar 2012 bekend? Indien ja, kunt u daarbij al wat toelichting geven? Indien neen, wanneer worden deze verwacht?

Ten tweede, in hoeverre werpt het besparingsplan van de NMBS reeds vruchten af? Zit men nog steeds op koers om tegen 2015 een financieel evenwicht te bereiken of zal er verder moeten worden bespaard? Zou dat ten koste kunnen gaan van het treinaanbod?

Ten derde, wat zijn het opzet en de stand van zaken van de onderhandelingen tussen de NMBS en Infrabel waarvan sprake was? In welke mate behoort een herziening van de berekening van de infrastructuurvergoedingen tot de mogelijkheden?

Ten vierde, op welke manier moeten wij de aangekondigde onderhandelingen van de NMBS met Electrabel begrijpen? Zijn deze onderhandelingen ingebed in de onderhandelingen die Infrabel met Electrabel voert of gebeurt dit samen? Welke besparingen denkt men via deze weg te kunnen realiseren?

Ten vijfde, bestaat er bij de NMBS een plan inzake rationeel energieverbruik? Indien ja, wat zijn hiervan de doelstellingen? Indien neen, behoort een dergelijk plan tot de mogelijkheden om de energiekosten te drukken?

Tot slot, zijn er reeds scenario's uitgewerkt die inzicht geven in welke mate de herstructurering een impact zal hebben op de operationele resultaten van de NMBS?

08.02 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, de NMBS maakt een verlies van gemiddeld 1 euro per kilometer die een trein aflegt. Dat maakte de NMBS zelf bekend in het kader van het debat rond het meerjarenplan van de spoorwegmaatschappij.

De totale kostprijs bedraagt 20 euro per kilometer. Het gaat hierbij om 11,50 euro endogene kosten, materieel en personeel, 7 euro infrastructuurheffing en 1,50 euro andere exogene kosten, vooral energiekosten. Acht euro wordt gedekt door de inkomsten uit de verkoop van tickets. De overheidssubsidies dekken ongeveer 11 euro.

De NMBS zegt 100 miljoen euro te willen besparen. Ze wil zowel de eigen endogene kosten drukken als gaan onderhandelen met Electrabel, voor de elektriciteit, en Infrabel, voor het gebruik van de sporen.

Op welke manier is de NMBS van plan zelf de eigen kosten te drukken?

Wat is uw standpunt over een verlaging van de infrastructuurheffing? Er werd door de regering reeds aan Infrabel de opdracht gegeven om het energiecontract met Electrabel te heronderhandelen. Er lijkt echter geen schot in de zaak te komen. De NMBS wil nu schijnbaar zelf het heft in handen nemen. Kunt u hierover

enige toelichting verschaffen?

08.03 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mevrouw de voorzitter, het geconsolideerde resultaat voor 2012 van de NMBS-Groep zal voor eind april door de raad van bestuur van de NMBS-Holding moeten worden voorgelegd. Het besparingsplan van de ondernemingen van de NMBS-Groep wordt voortdurend opgevolgd door de raden van bestuur van de drie maatschappijen van de Groep. Sinds 2005 worden maatregelen genomen ter verbetering van de energie-efficiëntie. Volgens de NMBS-Groep is daardoor de energie, nodig voor de verwarming van alle gebouwen, met 23 % gedaald. Sinds 2005 is de energie per vervoerde eenheid, per reizigerskilometer, gedaald met 9 %. Dat is een cijfer uit 2011. Het opsporen van *quick wins* maakt uiteraard deel uit van het dagelijks energiemanagement.

Zoals gevraagd in het kader van het begrotingsconclaf van december 2012 heeft Infrabel onderhandelingen gevoerd met Electrabel om de prijzen van de lopende energiecontracten opnieuw te bekijken. Infrabel heeft mij vorige week meegedeeld dat deze onderhandelingen geen resultaat hebben opgeleverd. Electrabel heeft de offerteaanvraag binnengehaald op basis van de prijs, en kan geen verlaging van de lopende contracten overwegen.

Infrabel heeft als infrastructuurbeheerder de verplichting de elektrische energie voor tractie ter beschikking te stellen van alle operatoren op het net die er gebruik van wensen te maken. De tarieven die worden toegepast reflecteren de prijs die Infrabel zelf betaalt voor deze energie. Er wordt geen winstmarge genomen op dit product. In de toekomst blijft dat zo.

Infrabel meldt mij dat de hoogte van de infrastructuurvergoedingen werd vastgelegd in samenspraak met de regering, met het oog op een globaal evenwicht van de dotaties aan de NMBS en aan Infrabel. De infrastructuurheffing is sinds 2006 ongewijzigd gebleven, behoudens de indexering. Het niveau van de heffing voor het gebruik van de infrastructuur zal ten tijde van de structuurhervorming van de NMBS-Groep worden besproken. De twee toekomstige structuren zullen gedetailleerde businessplannen opmaken, waarbij rekening zal worden gehouden met de verdeling van hun activiteiten, zoals beslist werd op de Ministerraad van 11 januari 2013, alsook met de personeelsbezetting, de verdeling van de geconsolideerde schuld van de Groep, de voorziene inkomsten op basis van de operationele plannen, het niveau van de federale dotatie en het niveau van de heffing voor het gebruik van de infrastructuur.

Er zal op toegezien worden dat de twee toekomstige structuren evenwichtige financiële plannen voorleggen die hun leefbaarheid op lange termijn waarborgen. Een vergelijking van de hoogte van de gebruiksheffing in de verschillende Europese landen moet steeds voorzichtig benaderd worden omdat de heffingen niet steeds dezelfde lading dekken. De spoorwegnetten en de aangeboden diensten zijn niet steeds vergelijkbaar en de staatsdotatie ter ondersteuning ervan is zeer verschillend.

08.04 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het meest essentiële is dat bij de herstructurering van de NMBS, die volop aan de gang is, effectief heel grondig wordt gekeken naar de infrastructuurvergoedingen. Uiteraard past dat in de nieuwe financiële verdeling tussen de twee toekomstige bedrijven. Het is misschien wat kort door de bocht, maar voor de overheid maakt het wellicht niet zo veel uit of zij nu meer dotaties geeft aan de NMBS dan aan Infrabel of vice versa. De huidige situatie, met verliezen per kilometer, dreigt de operator echter in een vicieuze cirkel te brengen, waarbij de druk om de verliezen weg te werken zo groot wordt dat men het aantal kilometers gaat verminderen, waardoor het spooraanbod verder zal dalen. Het is dus essentieel dat de infrastructuurvergoeding die in de toekomst gehanteerd zal worden, zeer grondig en wijs bestudeerd en vastgelegd wordt.

08.05 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u eveneens voor uw antwoord. Ik wil nog een bedenking maken met betrekking tot de onderhandelingen over de energie. Infrabel moet natuurlijk gewoon doorrekenen aan de NMBS wat de NMBS verbruikt. Dat lijkt mij nogal logisch. Het is echter niet echt logisch dat Infrabel dan de hoofdverantwoordelijke is om alleen te gaan onderhandelen met Electrabel over een aanpassing van de tarieven. Eigenlijk hebben zij daarbij immers niets te winnen of te verliezen. Voor hen maakt dat in essentie niets uit, want de factuur wordt gewoon doorgeschoven. In die zin treed ik collega Van den Bergh dan ook bij, als hij zegt dat de herstructurering volop bezig is. Als u ooit begint aan die herstructurering, dan zou het misschien goed zijn om voor de drie verschillende entiteiten die men gaat oprichten de specifieke verantwoordelijkheden goed op papier te zetten en er goede afspraken over te maken. Men moet ervoor zorgen dat binnen die Groep elk deel leefbaar is, maar bovendien ook dat elk deel binnen die Groep verantwoordelijk kan zijn voor datgene waarvoor men verantwoordelijk is.

08.06 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, ook al heb ik een onvolledig antwoord gehoord.

Klopt het dat het de bedoeling is dat de toekomstige structuur financiële ademruimte biedt, zodat de kosten worden aangepakt? Hoe zal dat concreet gebeuren, ook op het vlak van responsabilisering en kostenbesparing? Al jarenlang wordt immers gezegd dat er bespaard wordt bij de NMBS.

Nu pas vernemen wij dat ook het elektriciteitscontract heronderhandeld zal worden, dan nog via Infrabel. Waarom wordt dat nu pas gedaan en werd dat niet in de voorgaande jaren aangepakt? Men is toch niet pas in 2013 tot de vaststelling gekomen dat men veel moet betalen aan Electrabel?

Ik kom tot en laatste aspect. Wanneer u spreekt over die hervorming, dan komt de datum van 1 januari 2014 met een sneltreinvaart – niet van een Fyra – op ons af. De wetten ter zake moeten eerst nog in het Parlement worden besproken en goedgekeurd. Vandaag las ik in *L'Echo* dat u overweegt om te werken met een zogenaamde machtigingswet. Dat maakt al duidelijk dat wij maar met een halve wet 2014 zullen ingaan en dat er *en cours de route* aan allerlei aspecten gesleuteld zal worden. Zodoende gaan er opnieuw jaren verloren, omdat men in feite niet in staat is om voor een deftige structuur te zorgen, gewoon omdat er nog constant aan gewerkt wordt. Volgens mij zal dat ook financiële gevolgen hebben en dat is allerminst wenselijk.

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

09 Question de M. Georges Gilkinet au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la priorité accordée aux trains IC et P sur la ligne Ciney-Namur" (n° 16868)

09 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de voorrang voor IC- en P-treinen op de lijn Ciney-Namen" (nr. 16868)

09.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, ce sera notre premier échange sur une question qui, bien qu'assez locale, concerne les nombreux voyageurs de la ligne SNCB Ciney-Namur.

Depuis le 11 décembre 2011, la SNCB a modifié de manière sensible les horaires sur cette ligne. Notamment, le train P de 16 h 47 de Namur vers Ciney a été supprimé, temporairement paraît-il. Ce train était très utile pour les étudiants et pour les travailleurs navetteurs. Ces changements sont la conséquence des travaux de modernisation de la ligne 162, qui engendrent notamment un service à voie unique sur une partie du tronçon, actuellement entre Namur et Naninne.

Les usagers des petites gares entre Ciney et Namur, outre ces désagréments, doivent constater que les trains L qu'ils empruntent sont systématiquement considérés comme non prioritaires par rapport aux IC et même à certains trains de pointe, ceci même lorsque ces derniers sont entrés en gare plus tard. Cela entraîne donc des retards réguliers pour les navetteurs locaux. Les informations données en gare sont souvent tardives et peu claires; j'ai pu personnellement en faire l'expérience.

Plus globalement, les dernières informations relatives au calendrier des travaux de modernisation de la ligne 162 suscitent une inquiétude légitime de la part de ces navetteurs.

Monsieur le ministre, je voudrais rapidement faire le point sur le dossier avec vous. Pouvez-vous m'indiquer où en sont les travaux de modernisation? Quel en est le calendrier?

Pour quelle raison les trains L de Namur vers Ciney sont-ils systématiquement considérés comme non prioritaires en cas de retard sur la ligne? N'y a-t-il pas lieu d'avoir autant d'égards pour les navetteurs locaux que pour les voyageurs longue distance?

Quelles mesures sont-elles envisageables afin d'améliorer l'information des navetteurs locaux concernés, notamment par rapport à l'heure effective de départ des trains L en cas de retard?

Qui prend les décisions de faire partir un train plutôt qu'un autre? Comment s'organise la coordination entre

la SNCB Voyageurs et Infrabel à ce sujet? Cela paraît un peu nébuleux.

Dans quel délai le train P de 16 h 47, qui assurait tous les arrêts entre Namur et Ciney et constituait une solution de mobilité importante pour les étudiants et travailleurs navetteurs, sera-t-il remis en service?

09.02 Jean-Pascal Labille, ministre: Monsieur Gilkinet, les travaux de modernisation de la ligne 162 entre Namur et Ciney sont prévus jusqu'en juin 2016. En cas de retard ou de perturbation, le Traffic Control d'Infrabel, en concertation avec le Dispatching Voyageurs de la SNCB, détermine, en fonction de la capacité disponible, quels trains vont desservir la ligne. Les voyageurs sont alors informés – doivent normalement l'être – en gare et dans le train des décisions qui ont été prises.

Le projet EMMA (Electronic Management of Messages and Announcements), qui fait l'objet d'un projet pilote à Charleroi depuis 2010, est le programme qui permet au système d'information aux voyageurs de générer lui-même les annonces en gare et dans les lieux où elles doivent être diffusées, y compris aux points d'arrêt.

EMMA améliore l'information aux voyageurs, assure une plus grande fiabilité et permet à l'opérateur de définir des alternatives de voyage dans le cas d'un train supprimé ou ayant beaucoup de retard.

D'ici 2020, toutes les gares (petites et grandes), mais aussi les simples points d'arrêt disposeront de ce système nettement meilleur à l'audition. L'installation dudit système sur la ligne 162 entre Namur et Haversin est prévue pour 2015. Entre-temps, les gares et points d'arrêt sont tous équipés d'un système de sonorisation. Les annonces en direct sont effectuées par un opérateur se trouvant dans la cabine dont dépend la gare ou le point d'arrêt en question – en l'occurrence, Namur – et des directives existent pour annoncer les retards et les alternatives. Il est toutefois évident que l'opérateur ne peut diffuser que l'information disponible.

L'état d'avancement des travaux sur la ligne 162 ne permet pas, actuellement, de remettre en service le train P de 16 h 47 à Namur vers Ciney. Ce train a été supprimé car il était en conflit dans le tronçon à voie unique avec le train L 5786 partant de Ciney à 16 h 27 et assurant le retour des étudiants. La date exacte de remise en service de ce train P ne m'a pas encore été communiquée.

09.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. J'espère que cette question aura au moins permis d'alerter les responsables locaux sur l'attention dont doivent faire l'objet les navetteurs qui utilisent les trains L sur cette ligne et qui sont victimes des travaux de modernisation. Il s'agit d'un mal pour un bien à venir.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Question de M. Joseph George au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'aménagement du parking près de la gare de Huy" (n° 16979)

10 Vraag van de heer Joseph George aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanleg van de parking vlak bij het station van Hoei" (nr. 16979)

10.01 Joseph George (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, voici quelques années, j'avais posé une question relative à l'aménagement des places de parking aux abords de plusieurs gares. En avril 2009, la ministre de l'époque m'avait indiqué qu'il existait des projets d'aménagement de tels parkings. S'agissant de la gare de Huy, elle m'avait annoncé la construction d'un parking à étages de 400 places, qui devait débuter dans le courant de l'année 2010, ainsi qu'un autre projet d'extension de 100 places prévu pour le premier semestre 2009. Cette question concerne nombre de nos concitoyens. La mobilité constitue un véritable problème. Bien souvent, le train est un moyen de laisser sa voiture à son domicile - encore faut-il que l'on puisse rejoindre la gare et trouver un emplacement de parking.

Vu que rien n'avait été entrepris en 2010, j'ai réinterrogé la ministre des Entreprises publiques par le truchement d'une question écrite. Sa réponse m'est parvenue en juin 2011. J'y apprenais que la SNCB avait reporté ce projet de parking et qu'aucun planning de réalisation n'était envisagé.

Nous sommes en 2013. Les transports en commun sont de plus en plus utilisés. Plusieurs gares sont désormais dotées de parkings périphériques. Elles sont donc tout à fait accessibles. Nous encourageons nos concitoyens à y recourir de plus en plus afin de diminuer le nombre d'automobiles dans nos villes et ainsi d'éviter les problèmes de trafic et la pollution.

Pourriez-vous me dire pour quelle date sont finalement prévus les travaux pour la réalisation de ce parking à étages de 400 places aux abords de la gare de Huy?

10.02 Jean-Pascal Labille, ministre: Cher collègue, le projet de construction d'un parking à étages près de la gare de Huy est prévu dans la proposition de plan pluriannuel d'investissement 2013-2025, actuellement examiné par le gouvernement fédéral et les Régions. Cette année sera mise à profit pour finaliser l'étude et accomplir la procédure d'adjudication. Les travaux devraient débuter en 2014 et le parking entrera en service à la fin 2015.

10.03 Joseph George (cdH): Je vous remercie, monsieur le ministre.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 Questions jointes de

- **M. André Frédéric** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'automatisation complète de 45 gares" (n° 16980)

- **Mme Valérie De Bue** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les gares automatisées" (n° 17014)

11 Samengevoegde vragen van

- **de heer André Frédéric** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de volledige automatisering van 45 stations" (nr. 16980)

- **mevrouw Valérie De Bue** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "onbemande stations met automaten" (nr. 17014)

11.01 Valérie De Bue (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, je reviens au dossier d'automatisation des gares: la décision date de 2011 et la concrétisation semble approcher à grands pas.

Tout d'abord, il était question d'une réaffectation du personnel des 45 gares concernées. Qu'en est-il?

Un deuxième point qui pose question est l'accueil de la clientèle et, plus particulièrement, des personnes âgées parfois désorientées par le changement. Seront-elles prises en charge pour une période d'acclimatation aux changements et à l'utilisation des automates?

Trois solutions avaient été proposées pour l'accès à la salle des pas perdus: faire appel à du personnel en interne, à du personnel communal ou à des commerçants, soit enfin à du personnel bénévole. Qu'en est-il?

Enfin, quel sera l'accueil et l'aide apportés aux personnes handicapées?

11.02 Jean-Pascal Labille, ministre: Madame la présidente, madame De Bue, la SNCB a pris la décision d'équiper avec une serrure automatique les salles d'attente de ces points de vente où les guichets seront prochainement fermés. L'ouverture s'effectuera automatiquement à l'heure programmée.

Lors de la fermeture, un contrôle visuel est cependant nécessaire pour éviter tout usage abusif par des sans-abri, par exemple. Pour ce faire, il sera fait appel dans l'ordre suivant au personnel sédentaire chargé d'autres tâches principales, aux équipes d'intervention mobiles de SNCB Mobility et à la collaboration avec des tiers, notamment les librairies ou les communes. Dans tous les cas, il sera toujours possible de quitter la salle d'attente.

Fin 2012, les services régionaux de la SNCB ont eu un premier contact avec toutes les communes concernées. Pour l'instant, la SNCB étudie la possibilité de faire effectuer la fermeture des salles d'attente par son propre personnel. Par conséquent, une offre éventuelle vis-à-vis des tiers est encore prématurée.

Suite aux départs naturels intervenus depuis la décision prise mi-2011, la SNCB estime que l'impact des

fermetures sur le personnel sera très limité. Les quelques agents encore concernés seront réaffectés dans les mêmes fonctions dans une gare voisine.

La SNCB m'informe également que, dans les grandes gares, l'introduction des nouveaux automates sera encadrée au cours des premières semaines par des stewards, étudiants ou personnel de vente.

De même, la fermeture des guichets n'aura, selon elle, aucune incidence fâcheuse pour les voyageurs à mobilité réduite. En effet, la SNCB offre à ses usagers l'assistance suivante: dans 131 gares, ces voyageurs peuvent bénéficier d'une assistance à l'embarquement ou au débarquement du train. Ce service est garanti 7 jours sur 7, du premier au dernier train desservant la gare en question, et ce à condition que la demande ait été introduite au moins 24 heures à l'avance.

Enfin, une fois la demande confirmée, la SNCB offre aux voyageurs les garanties suivantes: une assistance assurée par le personnel SNCB au début du voyage, lors d'une correspondance éventuelle et à l'arrivée en gare de destination; une place assise réservée dans le ou les trains; l'assistance lors du débarquement ou de l'embarquement du train, si souhaitée, à l'aide d'une rampe mobile.

11.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie. Vous parlez d'encadrement pour l'utilisation des nouveaux automates dans les grandes gares. Je souhaite attirer votre attention sur le fait qu'il ne faut pas oublier les petites gares, dans lesquelles des personnes sont aussi dépourvues face à l'utilisation de ces nouvelles machines.

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

12 Vraag van mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de kapitaalverhoging van bpost bank" (nr. 16987)

12 Question de Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'augmentation de capital de bpost banque" (n° 16987)

12.01 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Mijnheer de minister, in 2014 loopt het huidig samenwerkingsakkoord tussen bpost en BNP Paribas Fortis inzake bpost bank af. Momenteel zouden beide partners op het punt staan de samenwerkingsovereenkomst tot eind 2021 te verlengen. Om te voldoen aan de nieuwe Basel III-kapitaalnormen, die vanaf 2018 voor de banksector gelden, werd overeengekomen dat er een kapitaalverhoging ter waarde van 100 miljoen euro zou plaatsvinden. Daardoor zal het kapitaal van de bank op 250 miljoen euro worden gebracht.

Ik heb daarover de volgende vragen.

Wat is de stand van zaken van het nieuwe samenwerkingsakkoord waartoe beide partijen zich zullen verbinden? Binnen welke termijn zal het worden afgesloten? Zal er effectief een kapitaalinjectie van 100 miljoen euro plaatsvinden? Wordt die injectie evenredig door beide partners gefinancierd? Wat zijn de gevolgen voor de financiële gezondheid van bpost, rekening houdend met de bijkomende vermindering van haar kapitaal met 198 miljoen euro, ten gevolge van de beslissing van federale Ministerraad?

12.02 Minister Jean-Pascal Labille: Bpost bank is een commerciële financiële instelling en een 50/50-partnership tussen bpost en BNP Paribas Fortis, waarop de wetgeving en de toezichtregels voor autonome overheidsbedrijven niet van toepassing zijn. Bpost bank valt in die zin niet binnen mijn ministeriële verantwoordelijkheid.

Voor uw informatie deelt bpost mee dat de twee aandeelhouders van bpost bank in vergevorderde gesprekken zijn over de verlenging van hun partnerschapsovereenkomst. Beide aandeelhouders hebben het kapitaal van bpost bank verhoogd met 100 miljoen euro. Dat gebeurt inderdaad op een evenredige manier, zodat de verhoudingen tussen de partners niet gewijzigd zijn. De beslissing heeft geen invloed op de financiële gezondheid van bpost.

12.03 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Rekening houdend

met de nakende beursgang moet vooral worden gewaakt over de financiële gezondheid van het bedrijf. Eerder werd er al een bijkomende kapitaalvermindering beslist. Nu komt er een kapitaalinjectie in bpost bank. Er is ook al een terugbetaling van staatssteun geweest. Dat zijn allemaal serieuze bedragen. Het gaat over een smak geld. Als men naar de beurs gaat, moet het bedrijf financieel gezond zijn. Daarover moet men zeker en vast blijven waken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 Vraag van mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanpassing van de raad van bestuur van bpost" (nr. 16989)

13 Question de Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'adaptation du conseil d'administration de bpost" (n° 16989)

13.01 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, recent werd bericht dat in geval van een beursgang van bpost het aantal bestuurders zou groeien van tien naar twaalf. Een beursgenoteerd bedrijf zou immers drie onafhankelijke bestuurders moeten tellen. Daartoe werden dan ook enkele headhunters aangeschreven. Bovendien zou de vergoeding van de bestuurders verhoogd worden.

Mijnheer de minister, daarover heb ik de volgende vragen.

Welke headhunters werden aangeschreven in de zoektocht naar geschikte onafhankelijke bestuurders? Binnen welke termijn zal worden beslist over de headhunter? Binnen welke termijn zullen de bestuurders worden gekozen?

Welke procedure en criteria worden gehanteerd om de onafhankelijkheid van de bestuurders te waarborgen?

Hoeveel opslag zullen de bestuurders, inclusief de voorzitter, genieten ten opzichte van vandaag?

13.02 Minister Jean-Pascal Labille: Mevrouw de voorzitter, uit een lijst van vier internationale headhuntersbedrijven werd door het bezoldigings- en benoemingscomité, opgericht door de raad van bestuur, een bedrijf gekozen dat de opdracht heeft gekregen om voorstellen te formuleren met het oog op de benoeming door de algemene vergadering van aandeelhouders van drie onafhankelijke bestuurders, indien en vanaf het ogenblik dat een beursgang van bpost zou plaatsvinden. Die procedure is aan de gang.

De criteria die gehanteerd zullen worden bij de keuze en de benoeming van de onafhankelijke bestuurders bij bpost zijn vastgelegd in de vennootschapsvestiging met betrekking tot beursgenoteerde bedrijven. Bovendien zullen de bestuurders moeten beantwoorden aan de vereisten, onder meer inzake onverenigbaarheid, gesteld door de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. Het is desgevallend een beslissing die genomen moet worden door de algemene vergadering van aandeelhouders.

13.03 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Mijnheer de minister, de uitbreiding van de raad van bestuur mag zeker geen aanleiding zijn voor een nieuwe reeks politieke benoemingen. Voor die drie onafhankelijke bestuurders verwacht ik dus een volledig onafhankelijke selectie door headhunters, waarbij kandidaten op basis van sterke criteria worden beoordeeld, op basis van hun expertise en niet op basis van een partijpolitieke kleur.

Door de gewijzigde verhoudingen van de aandeelhouders, zou de Belgische Staat er twee bestuurders bij krijgen. Sta mij toe om een constructief voorstel te doen. Ik stel voor om de kandidaten naar onze commissie voor de Infrastructuur te laten komen voor hoorzittingen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het resultaat van het overleg met de NMBS-Groep naar aanleiding van de sneeuwvloed op 12 maart" (nr. 16747)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de oorzaken en maatregelen naar aanleiding van de chaos op het spoor op 12 maart 2013" (nr. 16755)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de falende communicatie bij de NMBS" (nr. 16882)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de evaluatie van het winterplan" (nr. 17360)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het overleg met de NMBS-Groep naar aanleiding van de chaos op het spoor van 12 maart 2013" (nr. 17399)

14 Questions jointes de

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le résultat de la concertation avec le Groupe SNCB à propos du chaos causé par la neige le 12 mars" (n° 16747)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les causes du chaos du 12 mars 2013 sur le rail et les mesures prises pour remédier à la situation" (n° 16755)
- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la mauvaise communication de la SNCB" (n° 16882)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'évaluation du plan hiver" (n° 17360)
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la concertation avec le Groupe SNCB à propos du chaos ferroviaire du 12 mars 2013" (n° 17399)

De **voorzitter**: De heer Geerts is er niet; zijn vraag komt dus te vervallen.

14.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, naar aanleiding van de chaos op het spoor op 12 maart werd u ondervraagd in de plenaire vergadering van 14 maart. U maakte zich toen sterk dat de problemen op korte termijn zouden aangepakt worden. We hebben natuurlijk veel van uw voorgangers met hetzelfde enthousiasme het veelkoppige monster van de NMBS, zeker als het gaat over structurele oplossingen, zien proberen te verslaan. Tijdens de plenaire vergadering van 14 maart hebt u het volgende geantwoord: "Ik heb de maatschappijen binnen de NMBS-Groep uitgenodigd om vanaf morgen" – dat was 15 maart – "overleg te plegen met mijn strategische cel. Tijdens deze besprekingen zullen de verschillende problemen in kaart worden gebracht, zowel met betrekking tot het beheer van het spoor als met betrekking tot de informatieverstrekking aan de reizigers." Dat waren de twee grote pijnpunten die bij de chaos op 12 maart naar voren waren gekomen.

Daags na uw verklaring raakte bekend dat de NMBS-Groep aan een nieuw type wissels zou werken dat minder onderhevig is aan het winterweer dan het oude type. Blijkbaar kennen wij nu veel strengere winters en Siberische temperaturen waardoor plots in 2013, ondanks de opwarming van de aarde, in België de wissels moeten vervangen worden door types die minder onderhevig zijn aan de kou. De reden voor die vervanging is dat de huidige wissels voorzien zijn van verwarmingselementen, maar dat de aansturing nog steeds zou kunnen blokkeren bij hevige sneeuwval. Daarom zou Infrabel werken aan de homologatie van een nieuw type waarbij het volledig systeem beschermd wordt.

Tijdens het overleg tussen de minister en de spoortop zou ook de gebrekkige communicatie aan bod zijn gekomen. Ik vermoed dat dit niet de eerste keer is geweest. Ik denk aan de perikelen van een jaar geleden tijdens de zomer, waarbij de communicatie te wensen overliet. In de toekomst zou er dus beter gecommuniceerd moeten worden, onder andere via sociale netwerken. Dat is de grote oplossing: Twitter, Facebook en dies meer. Dat zal ervoor zorgen, volgens wat op 15 maart is bekend geraakt, dat vanaf april 2013 de overwegingen in concrete voorstellen zullen worden gegoten.

Mijnheer de minister, het is bijna eind april, dus ik vermoed dat u al een stapel voorstellen en realisaties hebt. Morgen zullen we dus op Twitter, Facebook of andere sociale netwerken kunnen vaststellen hoe goed de NMBS kan communiceren.

Ik wens dan ook zekerheid over de concrete resultaten van het overleg met de NMBS-Groep. Welke maatregelen werden er genomen? Waarom werden die pas nu genomen? Het zou mij immers verbazen als wij het laagje sneeuw van 10 centimeter dat we gekend hebben op 12 maart nooit eerder zouden hebben meegemaakt. Mijnheer de minister, konden deze problemen niet vroeger worden gedetecteerd en aangepakt? Zo niet, waarom niet?

Wat lag aan de basis van de gebrekkige communicatie en in welke mate kunnen sociale netwerken daaraan tegemoetkomen? Ik ben zelf een fervent gebruiker van de sociale media, maar het nut ervan kan toch nog altijd in vraag worden gesteld? Tot slot, welke planning wordt vooropgesteld? U sprak voor concrete voorstellen over april 2013. Hoe zal dit verder worden geïmplementeerd?

14.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega Veys heeft al verwezen naar de eerder gehouden debatten over dit onderwerp.

Ik heb in mijn vraag in de plenaire vergadering expliciet verwezen naar het beheerscontract, waarin uitdrukkelijk bepaald wordt dat “bij ernstige verstoring van het verkeer, ongeacht de oorzaak ervan, de NMBS garandeert om in een toereikende informatieverstrekking te voorzien”. Dat is een contract tussen de overheid en de spoorwegmaatschappijen, en dat moet worden nageleefd. Als dat niet gebeurt – en het is duidelijk niet gebeurd in deze crisissituatie –, neem ik aan dat er ook bepaalde gevolgen aan worden verbonden.

Ik was tijdens het debat in de plenaire vergadering verheugd dat u mijn bekommernis over een adequate informatieverstrekking deelde. U zou met de maatschappijen binnen de Groep rond de tafel gaan zitten om de informatieverstrekking aan de reizigers in kaart te brengen en zo snel mogelijk hieruit de gepaste lessen te trekken.

Een van de uitkomsten zou ondertussen het onderzoek zijn naar de inzet van sociale media als aanvulling op de site railtime. Ik neem aan dat, gelet op de herstructurering, railtime op termijn ook zal worden overgeheveld van Infrabel naar de NMBS.

Collega Veys doet een beetje minachtend over de rol die sociale media kunnen spelen. Ik meen dat deze niet moeten worden onderschat; als men ziet wat de impact is van een account “stationschef”, dan meen ik dat daarmee heel wat interessante dingen te doen zijn. Dit hoeft trouwens niet alleen maar via smartphones te gaan; het kan ook via schermen in de stations. Ook het treinpersoneel zelf zou via een soort van gesloten platform heel veel informatie kunnen ontvangen en delen. En dit is toch net de essentie, namelijk dat informatie op een snelle manier bij de juiste mensen kan geraken zodat zij voldoende weten. Vandaag weet een personeelslid van de NMBS vaak minder dan iemand die bijvoorbeeld via Twitter de problemen probeert op te volgen. Dat zijn toch wel pijnlijke situaties, ook voor het personeel, want zij kunnen geen afdoende informatie geven, terwijl anderen de informatie wel kennen.

Mijnheer de minister, wat zijn de gevolgen verbonden aan het niet naleven van het beheerscontract door de NMBS? Ik heb deze vraag ook gesteld in de plenaire vergadering, maar ze werd toen niet beantwoord.

Welke lessen en oplossingen zijn uit het overleg op uw kabinet naar voren gekomen?

Welke pistes worden met betrekking tot het gebruik van sociale media onderzocht? Behoort een soort van berichtenwall waarop alle info over storingen en vertragingen verschijnt tot de mogelijkheden?

14.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, ik wil verwijzen naar de vragen en het antwoord in de plenaire vergadering van 14 maart laatstleden. Toen heb ik twee aspecten aangehaald die ik hier kort wil herhalen.

Ten eerste, in ons land heeft men de keuze gemaakt om alle treinen te laten rijden, ook in extreme winterse omstandigheden, in tegenstelling tot bijvoorbeeld Nederland, waar men ervoor kiest om treinen preventief uit dienst te nemen zodat het beperkt aantal treinen dat wel rijdt, tijdig op zijn bestemming aankomt.

Mijn tweede punt gaat over de Brusselse Noord-Zuidas. Vertragingen in de Brusselse bottleneck doen zich over het hele net voelen. Niettemin wordt in het investeringsplan 2013-2015 geen aanzet gegeven om die

treinverkeersknoop te ontwarren.

Er werd aangekondigd dat Infrabel in de loop van maart een gedetailleerd rapport zou bezorgen over de reeds genomen maatregelen, hun impact en de actieplannen van volgend jaar. Is dat rapport reeds beschikbaar? Zo ja, kan de commissie inzage of een kopie van dit rapport verkrijgen?

Wat is de evaluatie van het winterplan 2012-2013?

Welke problemen werden gedetecteerd en welke verbeteringen zullen worden aangebracht?

Wat is uw visie op de werkwijze van Nederland, waar men ervoor kiest om treinen preventief uit dienst te nemen?

Overweegt u aanpassingen aan het investeringsplan 2013-2015 op het vlak van de Brusselse verkeersknoop?

14.04 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de omstandigheden werden reeds uitvoerig uiteengezet. Ik ga mij dan ook beperken tot mijn vragen.

Wat is het resultaat geweest van het overleg dat u hebt gehad?

Welke verbeteringen zullen worden aangebracht en binnen welke termijn?

14.05 Minister Jean-Pascal Labille: Mevrouw de voorzitter, collega's, na de moeilijke weersomstandigheden van dinsdag 12 maart 2013 is er een overleg geweest tussen mijn kabinet en de verantwoordelijken.

De NMBS-Groep heeft de situatie van 12 maart in detail uitgelegd. Uit dat gesprek zijn pistes geïdentificeerd die tot verbeteringen moeten leiden.

Ten eerste, op dit moment werkt Infrabel aan nieuwe wissels. Vandaag zijn de bestaande wissels uitgerust met elektrische verwarmingssystemen, maar de aansturing kan toch door een sterke opeenhoping van poedersneeuw worden geblokkeerd. Infrabel bestudeert een nieuw systeem van wissels dat niet wordt beïnvloed door sneeuwval. Zodra deze nieuwe wissels worden gecertificeerd, kan Infrabel met de ontplooiing beginnen.

Ten tweede, er is overleg met de NMBS-Groep om de piste van verrijkte informatie in geval van zware verkeersstoringen aan te kondigen. Het is vandaag niet genoeg om alleen de treinen die aan een perron zijn toegekend, te melden. De reizigers moeten het weten als een trein richting een bestemming gaat rijden. De NMBS-Groep zal met een aantal concrete verbeteringen komen.

Tijdens het overleg van 15 maart is er ook gesproken over het gebruik van sociale media. Het is een feit dat de sociale media ook een plaats in de communicatie moeten hebben. Frankrijk is daarvan een voorbeeld. De NMBS onderzoekt in welke mate reizigers ook via deze kanalen op een correcte manier kunnen worden geïnformeerd.

Wat de naleving van de beheerscontracten betreft, zullen de gebeurtenissen van 12 maart zeker een element vormen voor de jaarlijkse evaluatie van de beheerscontracten met de NMBS-Groep.

Ten slotte, in het kader van de hervorming van de NMBS-Groep is er in een vereenvoudiging van de communicatiekanalen naar de klanten voorzien. De NMBS zal het enige contactpunt met de reiziger zijn en Infrabel zal zich concentreren op haar corebusinessactiviteiten, het beheer en het exploiteren van het spoorwegnet.

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

Zoals steeds, is het bij de NMBS ofwel de schuld van een ander, ofwel verwijst men naar nieuwe plannen of initiatieven. Het is echter altijd afwachten of men erin zal slagen de verwachtingen in te lossen.

Ik blijf mijn verwondering uiten over het feit dat tien centimeter poedersneeuw in 2013 voor een dergelijke

spoorchaos kan zorgen. Het waren immers geen Siberische weersomstandigheden.

Wat de voorgestelde oplossingen betreft, verwijs ik onder meer naar de sociale media.

Communicatie via de sociale media is één zaak. Het gaat mij vooral om de communicatie door de NMBS en niet om wat de reizigers via hun Twitteraccount posten: "Ik zit vast in die trein" of "Ik ben al zo lang aan het wachten." De communicatie van de NMBS, zowel in de stationshallen als op de perrons en op de treinen, was problematisch. Er was ook het falen van de websites van de NMBS en Infrabel, waar de noodzakelijke informatie ontbrak.

Een treinbegeleider die via de micro praat, heeft geen sociale media nodig. Blijkbaar kon bijna niemand bij de NMBS zeggen welke treinen reden of welke treinen moesten worden aangekondigd op de perrons. Vooral daar rezen grote problemen. Als u zegt dat ook de NMBS moet meedoen aan de hype van de sociale media, zult u van een kale reis thuiskomen.

14.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, wat dat laatste punt betreft, ben ik het fundamenteel oneens met de vorige spreker. Een socialemediaplatform kan een enorm nuttig instrument zijn, ook voor de omroepers in het station, op voorwaarde natuurlijk dat de communicatie op een goede manier gebeurt. Er bestaan instrumenten om dat op een goede manier te doen.

Ik heb begrepen dat men op dit ogenblik onderzoekt hoe dit kan worden uitgebouwd. Mijn enige bijkomende vraag is dan wanneer wij de resultaten kunnen verwachten van dit onderzoek naar de wijze waarop sociale media ingeschakeld kunnen worden. Met andere woorden, wanneer kunnen wij concrete resultaten verwachten van de plannen voor een betere communicatie? Hoe kunnen wij deze kwestie op een goede manier opvolgen zonder eerst vijf keer de vraag te moeten stellen en te moeten horen dat het onderzocht wordt?

14.08 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, ik kom nog eens terug op mijn vraag naar het rapport. U hebt in dit Huis gezegd dat er een rapport komt. Is dat er al of is het er nog niet? Als het er is, kunnen wij het dan inkijken? Als het er nog niet is, wanneer zal het er zijn?

14.09 Minister Jean-Pascal Labille: Zodra ik het rapport heb, zal ik dat laten weten.

14.10 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Veel wijzer zijn wij er natuurlijk niet van geworden.

Ik heb twee bedenkingen.

Ten eerste, als een van de twee bedrijven er al eens voor zou zorgen dat het via de reguliere website de juiste informatie verschaft, dan zou de extra investering die men moet doen om de sociale media te gebruiken misschien achterwege kunnen worden gelaten.

Ten tweede, in uw antwoord klonk één zin mij alleszins bemoedigend in de oren en misschien ook wel de reizigers, en dat is uw laatste zin: Infrabel zal zich met haar corebusiness bezighouden. Dat is het spoorwegwet in orde houden, zodat de treinen kunnen rijden. Als de treinen hadden kunnen rijden, waren ook de communicatieproblemen van een veel kleinere orde geweest.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

15 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de plannen om op de led-borden op de treinperrons extra informatie aan te brengen" (nr. 16753)

15 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les projets de diffuser des informations supplémentaires sur les écrans led présents sur les quais de gare" (n° 16753)

15.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, de Nederlandse Spoorwegen zijn gestart met een proefproject van ongeveer drie maanden waarbij de treinreizigers in het Nederlandse Den Bosch sinds

18 maart 2013 op een elektronisch bord op het perron kunnen zien hoe druk het is in de trein die binnenkomt. Ook is te zien waar de eerste en tweede klasse zich bevinden, waar er een stiltezone is of waar iemand zijn of haar fiets kwijt kan.

Het ledbord op spoor 1 van het station van Den Bosch wordt gevoed met informatie uit 11 intercity's, die zijn uitgerust met infraroodsensoren in de buiten- en binnendeuren. Dat systeem telt het aantal reizigers dat in- en uitstapt op de balkons en in de coupés. Het elektronisch bord, over de volle lengte van het perron, geeft onder meer met kleuren aan hoe vol de trein is: bij groen is het rustig, bij rood druk. Volgens de Nederlandse Spoorwegen weten reizigers op die manier beter waar zij kunnen opstappen.

De informatie moet ook helpen om de reizigers beter te spreiden over de trein. Het informatiebord is een vervolg op een test met een uitgebreide versie van de treinplanner-app, die dezelfde informatie biedt op het traject Zwolle-Rosendaal. Aan die proef, die loopt sinds begin februari 2013, doen ongeveer duizend klanten van de Nederlandse Spoorwegen mee.

Mijnheer de minister, als wij horen dat de NMBS de trein van de technologie zeker niet gemist heeft en heel veel ambitieuze en talentvolle ingenieurs in haar rangen telt, en als wij kijken naar het aantal studies dat in het verleden werd gedaan om opzienbarende plannen uit te werken, dan zou ik graag vernemen of ook de NMBS gelijkaardige plannen heeft om haar informatie te verfijnen.

Op dit moment zijn op tal van plaatsen de ledborden net vervangen, maar een en ander zou ook de reiziger in België kunnen tegemoetkomen. Heeft de NMBS-Groep gelijkaardige plannen? Zo ja, welke en volgens welke planning? Zo nee, waarom niet?

15.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Infrabel meldt mij dat er momenteel niets gepland is betreffende het aankondigen van de bezetting van de treinen op de perrons. De plaats van het eersteklasserijtuig wordt wel aangegeven op de nieuwe treinaankondigers op het perron. Ook op de schermen aan de toegang tot de perrons wordt die informatie geafficheerd. In het kader van de hervorming van de NMBS-Groep, zal de NMBS de enige verantwoordelijke zijn om nuttige informatie aan de reizigers te geven. De kwaliteit van de informatie zal zeker een uitdaging zijn voor de nieuwe NMBS.

15.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, ook al is het antwoord van de NMBS-Groep selectief.

Wanneer ik merk welke nieuwigheden de Nederlandse Spoorwegen in het proefproject uitprobeert – informatie over de plaats van eerste en tweede klasse, over de stiltezones, informatie voor de reiziger-fietser, registratie van in- en uitstappende reizigers en van de treinbezetting in de coupés – dan kan ik niet anders dan hetgeen de NMBS plant of in de praktijk omzet, nogal een mager beestje noemen.

Natuurlijk laat de budgettaire context niet echt ruimte voor dergelijke plannen. Het zou echter jammer zijn als wij de trein zouden missen in verband met die technologie, net zoals wij de trein hebben gemist op het vlak van nieuwe spoorveiligheidssystemen en seinbeveiliging.

Voorts beperkt de NMBS zich meestal tot de mededeling dat de eerste klasse zich in het vierde of vijfde rijtuig bevindt. Daarmee weet men echter niet vooraf waar de eerste klasse van de trein op het perron zich bevindt, zodra die halt heeft gehouden. Reizigers moeten dus nog steeds, zeker tijdens de spitsuren, door zeeën van reizigers waden om in het juiste rijtuig te kunnen gaan zitten; ook daaraan zou men dus nog kunnen werken. Dat zou de klantvriendelijkheid ten goede komen en het ongenoegen van veel treinreizigers kunnen wegwerken.

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

16 Vraag van de heer **Tanguy Veys** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het uitrusten van de bestelwagens van bpost met winterbanden" (nr. 16756)

16 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'installation de pneus neige sur les camionnettes de bpost" (n° 16756)

16.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik kom nog even terug op de winterse temperaturen die België de voorbije decennia gekend heeft. Op Valentijnsdag 2012 heb ik uw voorganger, gewezen minister Magnette, ondervraagd over de afspraken die bij bpost werden gemaakt omtrent het uitrusten van voertuigen met winterbanden. In een lezersbrief in *Humo* las ik toen toevallig dat een personeelslid van bpost zich erover beklaagde dat de uitrusting met winterbanden geweigerd werd.

In zijn antwoord stelde toenmalig minister Magnette het volgende: "In een aantal kantoren van bpost worden de voertuigen uitgerust met winterbanden. De bestelwagens die gebruikt worden in zones met streng winterweer zijn uitgerust met winterbanden. De keuze is gebaseerd op de statistieken van het Koninklijk Meteorologisch Instituut, het KMI."

Navraag leert mij dat volgens het KMI of volgens bpost de zones met streng winterweer zich vooral in Wallonië bevinden. Op 12 maart jongstleden hebben wij nochtans gemerkt dat streng winterweer ook de wissels in Vlaanderen kan teisteren.

Mijnheer de minister, graag had ik vernomen in welke provincies die zones zich precies bevinden. Waar liggen de kantoren waar winterbanden worden toegestaan?

Klopt het dat in geen enkel Vlaams kantoor de bestelwagens van bpost uitgerust worden met winterbanden? Zo ja, waarom is dat het geval? Zo nee, in welke postkantoren is dat dan wel degelijk het geval?

16.02 Minister Jean-Pascal Labille: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Veys, hoewel het operationeel beheer van het voertuigenpark van bpost niet tot mijn ministeriële bevoegdheid behoort, heb ik uw vraag voorgelegd aan het bedrijf.

Ter informatie deelt bpost mee dat bestelwagens uitgerust worden met winterbanden in die gebieden waar de gemiddelde temperatuur in de winter lager ligt dan 7°C. Men baseert zich daarvoor op de statistieken van het Koninklijk Meteorologisch Instituut. Het gaat over de volledige provincies Luik en Luxemburg en delen van de provincies Henegouwen en Namen.

Elders kan het regionaal management beslissen om de bestelwagens uit te rusten met winterbanden. Dat is bijvoorbeeld het geval in Voeren, Tongeren, de streek van de Vlaamse Ardennen en de regio Heuvelland. Op die manier wordt ruim een derde van het totaal aantal bestelwagens uitgerust met winterbanden.

Alle bromfietsen zijn uitgerust met banden die aan alle weersomstandigheden zijn aangepast.

16.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord en voor uw welwillendheid om de vraag over het wagenpark van bpost, ook al behoort dat blijkbaar niet tot uw bevoegdheden, toch te hebben voorgelegd.

Mijn vermoeden wordt hier bevestigd dat in principe alleen voertuigen in Waalse provincies automatisch met winterbanden worden uitgerust. Alleen op gemotiveerd verzoek kan men overwegen om dat ook in een aantal Vlaamse regio's te doen. Ik weet ook wel dat streken zoals de Vlaamse Ardennen en Voeren niet bepaald plat zijn. Dus zeker de heuvelachtige gebieden komen daarvoor in aanmerking.

Het is evenwel zo dat ook in vlakke gebieden, bijvoorbeeld in West-Vlaanderen, niet alleen bpost maar ook particulieren hun voertuigen uitrusten met winterbanden. Ik heb soms de indruk dat men de marge van 7°C veeleer toevallig in het voordeel van Waalse provincies heeft gekozen. Met het oog op de verkeersveiligheid, waarvan iedereen de vruchten zou moeten plukken, en omwille van de personeelsleden van bpost, zou men toch eens naar die marge mogen kijken. Het gebruik van winterbanden zou volgens een iets ruimere parameter moeten worden toegepast.

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

17 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de evolutie van de stiptheidscijfers van de treinen en de gevolgen ervan voor de variabele verloning van de drie gedelegeerde bestuurders van

de NMBS-Groep" (nr. 16770)

17 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'évolution des statistiques de ponctualité des trains et ses conséquences sur la rémunération variable des trois administrateurs délégués du Groupe SNCB" (n° 16770)

17.01 **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, een van de terugkerende thema's in deze commissie is zeker de stiptheid van de treinen. Op het moment dat de beheersovereenkomst met de NMBS werd goedgekeurd, dacht iedereen dat die problematiek van de baan zou zijn omdat men aan het loon zou zitten van de CEO's van de NMBS-Groep. Niets is minder waar, want de stiptheidscijfers voor het jaar 2000 bedroegen vóór neutralisering 87,2 %. Als wij dat vergelijken met de oorspronkelijke bedoeling en de marge die men zelf hanteert om een trein als stipt te omschrijven, dan meen ik dat wij dit cijfer met een korreltje zout moeten nemen. In vergelijking met 2011 heeft men slechts 0,2 % beter gedaan en in vergelijking met 2010, dat geboekstaafd staat als een zeer slecht jaar, slechts 1,5 % beter.

Uit onderzoek van de consumentenorganisatie Test-Aankoop bij zo'n 5 100 pendelaars is gebleken dat een op drie treinreizigers meer dan vijf minuten vertraging heeft. Wij kunnen straks misschien nog eens discussiëren over de interpretatie van Test-Aankoop en over de cijfers die zij hanteren, maar ik meen dat dit aantoonst dat veel van het ongenoegen van de treinreizigers te maken heeft met die slechte verbindingen en stiptheidscijfers. Trouwens, een vertraging van vijf minuten is nog altijd veel. Ik meen dan ook dat er nog werk aan de winkel is op dit vlak.

De consumentenorganisatie verzamelde haar gegevens midden 2012 in 53 stations middels enquêteformulieren die daar werden verspreid op verschillende momenten van de dag. De NMBS doet het daarmee volgens Test-Aankoop slechter dan de eigen officiële stiptheidscijfers laten uitschijnen, namelijk dat slechts een op vijf treinen meer dan vijf minuten te laat arriveert.

Mijnheer de minister, in de beheersovereenkomst met de NMBS-Groep voor de periode 2008-2012 werd de klemtoon gelegd op het verhogen van de stiptheid van de treinen. Voor de berekening van de jaarlijkse tariefwijziging van de treinkaart moest zelfs de doelstelling voor de stiptheid elk jaar hoger: 91 % voor de tariefaanpassing van februari 2009, 91,5 % voor februari 2010 en 92 % voor februari 2011.

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

Mijnheer de minister, in februari 2011 lag de lat op 92 %. In 2012 lagen de stiptheidscijfers op 87,2 %. Ik meen dan ook dat er nog een hele weg moet worden afgelegd.

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

Blijkbaar kon men in juni 2012 nog niet zeggen of beide CEO's van de NMBS hun job wel goed hadden gedaan. Intussen is er toch wat tijd voorbijgegaan en zijn er mensen die lang op hun trein hebben staan wachten.

Wat is de evolutie van de stiptheidscijfers tijdens de periode 2010-2013?

Welke conclusies werden gemaakt en welke maatregelen werden op basis daarvan genomen?

Welke gevolgen hebben de stiptheidscijfers gehad op de variabele verloning van de drie gedelegeerd bestuurders van de NMBS-Groep voor de jaren 2010, 2011 en 2012?

17.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mevrouw de voorzitter, de NMBS-Groep meldt mij dat de stiptheid een van de elementen is die in aanmerking worden genomen voor het bepalen van het variabele deel van het loon bij de evaluatie van de gedelegeerd bestuurders. Het gaat over de stiptheidscijfers na neutralisatie; dat betekent zonder de cijfers voor derden, zoals dat het geval is voor de berekening van de jaarlijkse tariefaanpassing, conform het beheerscontract.

In de voorbije jaren bedroegen de gemiddelde stiptheidscijfers na neutralisatie respectievelijk 90,4 % in 2010, 91,9 % in 2011 en 92 % in 2012. Voor de maand februari 2013 bedroeg de stiptheid 90,8 %.

Boven op de structurele maatregelen die in het strategisch plan voorgesteld worden, hebben de NMBS en Infrabel werk gemaakt van een actieplan Stiptheid, dat zichtbare verbeteringen op korte en middellange termijn beoogt.

Ik wil herhalen dat ik aan de NMBS-Groep heb gevraagd om me een aparte analyse van het winterplan te bezorgen.

Wat de evaluatie van de CEO's betreft, informeert de NMBS-Groep mij het volgende. Bij de NMBS-Holding heeft het benoemings- en bezoldigingscomité van de raad van bestuur voor de variabele verloning van de heer Haek voor de jaren 2010 en 2011 telkens het cijfer 0 toegekend aan het stiptheids criterium, omdat de stiptheid na neutralisatie telkens lager lag dan 92 %. De stiptheid is een van veertien criteria, met een gewicht van 5 %, die in aanmerking komen voor de evaluatie.

Bij de NMBS heeft het benoemings- en bezoldigingscomité voor de variabele verloning van de heer Descheemaecker voor de jaren 2010 en 2011 telkens het cijfer 0 toegekend aan het stiptheids criterium, omdat de stiptheid na neutralisatie telkens lager lag dan 92 %. De stiptheid is een van de criteria, met een gewicht van 15 %, die in aanmerking komen voor de evaluatie. De variabele verloningen bij de NMBS-Holding en de NMBS voor het jaar 2012 zullen pas worden bepaald na goedkeuring van de rekeningen voor 2012.

Bij Infrabel is stiptheid een van de zes beoordelingscriteria voor de evaluatie van de CEO. Infrabel heeft de cijfers niet kunnen leveren.

Ik wil nog toelichten dat in het licht van de hervorming van de NMBS-Groep ik zeker de aandacht zal vestigen op de stiptheid. De variabele verloning van de CEO en van de leden van het directiecomité moet de weerspiegeling zijn van de operationele en financiële prestaties van het bedrijf en ook van de kwaliteit van de dienstverlening aan de klanten.

17.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord met de cijfers. Ik ben blij te vernemen dat ook u veel belang hecht aan de stiptheidscijfers en dat u daarvan bij de herstructurering een belangrijk element zult maken. Ik blijf wel wat sceptisch, want dit voornemen werd ook in het verleden gemaakt. Ik herinner mij hoe toenmalig minister Vervotte daarvan een punt maakte en hamerde op het opkrikken van die cijfers. Als we dan zien wat Jannie Haek en Marc Descheemaecker in hun loonzakje kregen de voorbije jaren, heeft dat toch niet echt tot de gewenste resultaten geleid, ondanks vijf procent minder voor de heer Haek en vijftien procent minder voor de heer Descheemaecker, weliswaar slechts voor het variabele gedeelte.

Het blijft mij verwonderen dat u gewoon zegt dat Infrabel de cijfers niet heeft gegeven. Men geeft zelfs geen reden op! Blijkbaar is niemand in staat de cijfers te reproduceren, terwijl ze nochtans voorhanden zijn. Ik kan mij moeilijk voorstellen dat de heer Lallemand nog steeds zit te wachten op zijn loon van 2010 en 2011. Ik dring erop aan dat uw kabinet bij de voorbereiding van dergelijke vragen toch wel met iets grotere aandring gegevens opvraagt.

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

18 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanpak van de toplopen van de gedelegeerd bestuurders en de leden van de directiecomités bij overheidsbedrijven" (nr. 16774)

- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de remuneratie van het topmanagement van overheidsbedrijven" (nr. 17404)

18 Questions jointes de

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la limitation des salaires des administrateurs délégués et des

membres des comités de direction des entreprises publiques" (n° 16774)

- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la rémunération des dirigeants des entreprises publiques" (n° 17404)

De **voorzitter**: Mag ik u vragen de spreektijd strikt te respecteren?

18.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, er is al veel gezegd over de toplonen. Zo vergeleek men in de media bijvoorbeeld het brutoloon van de heer Di Rupo, die in 2010 227 000 euro bruto verdiende, met dat van Didier Bellens, goed voor 2 164 000 euro, met dat van Johnny Thijs, goed voor 1 108 000 euro, met dat van Jannie Haek, goed voor 497 000 euro, met dat van Luc Lallemand, goed voor 480 000 euro, en met dat van Marc Descheemaeker, goed voor 474 000 euro. Destijds was de structuur veel soberder dan nu. Er waren toen veel minder nevenfuncties, mantelorganisaties en kleindochterondernemingen dan nu. De voormalige CEO van de NMBS, Etienne Schouppe, kwam er veel bekaaider vanaf. Hij verdiende 198 000 euro als voorzitter van het directiecomité. Men zou hem moeten huldigen daarvoor.

Zowel in het regeerakkoord van 1 december 2011 als in de beleidsnota voor 2012 en in diverse commissievergaderingen, is telkens de wil uitgesproken de toplonen aan te pakken. Maar de jaren gaan voorbij. Er wordt veel gezegd, maar het concreet aanpakken van de toplonen laat bijzonder lang op zich wachten.

Er zijn al enkele ideeën gelanceerd, mijnheer de minister, maar ik meen dat het tijd wordt dat wij de ideeën achter ons laten en dat wij er iets aan doen. U zegt dat u niet in de bestaande contracten wenst in te breken, maar ik vind het niet fatsoenlijk dat de toplonen jaar na jaar een jackpot blijven.

Mijnheer de minister, hoever staat het met de aanpak van de lonen en vergoedingen van de gedelegeerd bestuurders en de leden van de directiecomités van de overheidsbedrijven?

Welke maatregelen plant u inzake salarissen, ontslagvergoedingen, vergoedingen in de vorm van aandelen of aandelenopties, aanvullende voordelen, zitpenningen enzovoort? In de raden van bestuur zetelen heel wat politieke creaturen. Ik vraag mij soms af wat zij daar zitten te doen. Welke maatregelen plant u ter zake? Wat is telkens de motivering?

Hoe ziet de planning eruit? Kunnen wij voor het einde van dit jaar beginnen te knabbelen aan al die exuberante toplonen?

18.02 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, lorsque je vous avais interrogé lors de notre dernière séance de questions/réponses, vous aviez annoncé que vous remettiez le dossier sur la table après l'épisode de l'ajustement budgétaire. Visiblement, c'est ce qui se passe. En effet, vous avez profité de l'assemblée générale de Belgacom pour tenter de ressortir le dossier de la rémunération des dirigeants des entreprises publiques autonomes des limbes où il sommeille depuis de nombreux mois.

C'est donc l'occasion de revenir avec vous sur la stratégie que vous comptez mettre en œuvre pour aboutir dans ce dossier.

Question préliminaire: quel a été l'impact direct sur les rémunérations du positionnement de l'État belge lors de l'assemblée générale de Belgacom? Quelles suites seront-elles réservées à cette initiative?

Par ailleurs, comptez-vous demander aux représentants de l'État belge d'adopter la même attitude dans les organes des autres entreprises publiques autonomes?

Cette stratégie d'intervention directe – que nous pouvons évidemment soutenir – va visiblement cohabiter avec une stratégie d'adoption d'un cadre législatif. Quelles balises fixez-vous au moment où vous annoncez la reprise des négociations pour ce cadre législatif?

18.03 Jean-Pascal Labille, ministre: Chers collègues, lors de l'assemblée générale annuelle de Belgacom du 17 avril dernier, je me suis abstenu sur le rapport de rémunération 2012 et sur la rémunération des administrateurs indépendants.

Un troisième point à l'ordre du jour, sur lequel un désaccord subsiste, a été reporté. Il s'agit du plan de

stock options 2013 du top management de l'entreprise. Je profite de l'occasion pour préciser que, vu l'abstention de l'État sur le rapport de rémunération, ce sont les autres actionnaires de Belgacom, c'est-à-dire les institutionnels privés et les petits porteurs, qui se sont opposés au rapport de rémunération à une forte majorité. Je considère qu'il s'agit là d'un signal fort adressé à l'entreprise.

Sur le fond du dossier, j'ai déjà indiqué que je juge excessives les rémunérations pratiquées au niveau du CEO et du comité de direction. Comme indiqué dans l'accord de gouvernement, l'écart salarial doit rester raisonnable.

Op dezelfde wijze doet de bezoldiging van de bestuurders vragen rijzen. Elke bestuurder ontvangt vandaag jaarlijks presentiegeld van 5 000 euro per vergadering, 10 000 euro voor de voorzitter. De voorzitter van de raad van bestuur heeft zo in 2012 niet minder dan 182 000 euro ontvangen. Die bezoldiging is bovenmatig, gelet op het openbaar karakter van het bedrijf en het geleverd werk: acht vergaderingen van de raad van bestuur en dertien vergaderingen van het overlegcomité.

Ik heb met de partners van de meerderheid bilaterale gesprekken opgestart om in dat dossier een oplossing te vinden die alle partijen tevredenstelt.

Cela signifie que j'aurai un contact avec l'ensemble des partenaires du gouvernement sur la base du texte mis sur la table en vue de voir ce qui peut ou ne peut pas convenir. Je referai ensuite une synthèse et une proposition de texte dans les meilleurs délais, c'est-à-dire avant les vacances d'été; c'est en tout cas le souhait que je formule.

Pour ce qui concerne les rémunérations d'administrateur lors de l'assemblée générale de Belgacom, je veux profiter de l'occasion pour dire que percevoir 5 000 euros pour une séance de deux ou trois heures, c'est de l'aberration totale! Combien sont-elles les personnes qui ne gagnent pas, en deux mois, ce montant dans ce pays? Un collègue du gouvernement situé à ma droite, si vous voyez ce que je veux dire, m'a fait savoir que j'avais été bien "gentil" en évoquant un délai de "deux mois". Comme je l'ai déclaré ce week-end dans la presse, il faut revenir à la raison et au bon sens. J'attends donc que les organes de l'entreprise fonctionnent; c'est la raison pour laquelle je me suis abstenu, monsieur Balcaen.

J'ai été particulièrement clair: la rémunération des administrateurs relève de la compétence de l'assemblée générale. Je demande – je me suis abstenu pour ne pas prendre de décision tout de suite – que les organes de l'entreprise me fassent une proposition, et donc fassent une nouvelle proposition à l'occasion d'une assemblée générale, puisqu'en matière d'indemnités des administrateurs, c'est ladite assemblée qui est compétente. Si je ne reçois pas de proposition, c'est moi qui en ferai une. Mais je veux laisser l'opportunité à l'entreprise de me présenter une proposition *van gezond verstand*.

18.04 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik bedank u voor uw antwoord. Ik heb aan uw intonatie kunnen merken dat u de problematiek ernstig neemt, waar ik blij om ben.

U hebt zich ook niet beperkt tot het aflezen van het voorbereid antwoord, dus ik denk wel dat u uw eigen standpunt hebt gegeven. Ik ben blij dat u de problematiek ter harte neemt. Er is al veel over gezegd, maar elk jaar verschijnen de cijfers van die lonen zonder dat er echt iets aan wordt gedaan. Ik ben ook blij dat u een ultimatum hebt gesteld: ofwel komt men zelf met een voorstel, ofwel zult u met een voorstel komen. Ik vrees alleen, de bokkensprongen van Belgacom kennende, dat het daar nog altijd niet is doorgedrongen dat er aan de vergoedingen moet worden gesleuteld.

We zijn natuurlijk wel al april 2013. Bovendien hebt u zich bij de stemming enkel onthouden; u had ook kunnen tegenstemmen. Ik weet dat u nog uit bent op een consensus. Ik hoop dat men er voor de grote vakantie toch in zal slagen om met een voorstel vanuit Belgacom zelf, en ook vanuit de andere sectoren waar nog steeds een graaicultuur heerst, te komen. Hopelijk wordt binnen Belgacom orde op zaken gesteld en wordt een duidelijk signaal gegeven dat bij overheidsbedrijven dergelijke praktijken niet meer kunnen. Ik ben in elk geval heel positief over uw reactie.

18.05 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, nous sommes évidemment totalement en phase avec vos déclarations, comme nous l'étions avec celles de votre prédécesseur sur le même sujet.

Près d'un an et demi après l'accord de gouvernement, la question ne concerne pas les déclarations, mais la possibilité d'aboutir. C'est là-dessus que nous vous jugerons – si je puis utiliser ce terme – en ce qui

concerne Belgacom et les autres entreprises publiques autonomes.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Aan de orde zijn de samengevoegde vragen nrs 16905, 16906 en 16907 van de heer Veys over de wijze waarop Belgacom omgaat met de service provider en zijn klanten, de eisen die Belgacom oplegt aan nieuwe telecomproviders en de clustering door Belgacom van de eindgebruikers onder BROBA.

18.06 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, in het belang van de werkzaamheden van de commissie zal ik deze drie vragen omzetten in schriftelijke vragen.

De **voorzitter**: Zeer goed.

Vraag nr. 16974 van de heer Van Biesen wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

19 Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de maatregelen tegen overlast in het station Oostende" (nr. 16975)

19 Question de Mme Daphné Dumery au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les mesures pour lutter contre les nuisances dans la gare d'Ostende" (n° 16975)

19.01 Daphné Dumery (N-VA): Mijnheer de minister, een maand geleden konden wij in de pers lezen dat er in het station van Oostende maatregelen werden genomen tegen de overlast van een groep mensen die in de stationshal samenkam om er te roken, drugs te gebruiken en overmatig alcohol te drinken.

Een van de maatregelen hield in dat de zitbanken uit de stationshal werden weggenomen. Ook de grote vuilnisbak aan de stationsingang werd weggenomen. Securail, de interne veiligheidsdienst van de NMBS-Holding, houdt ondertussen verhoogd toezicht in het station van Oostende. Voor de daklozen hanteert de NMBS-Holding een andere aanpak. Het wegnemen van de zitbanken in de stationshal zou een tijdelijke maatregel zijn, die nog verder zou worden geëvalueerd.

Ik heb daarover een aantal vragen. Ik zou graag uw mening daarover horen.

Hoe evalueert u de maatregelen die in het station van Oostende genomen zijn? Hoe verlopen de samenwerking en de communicatie tussen de betrokken diensten? Zijn er andere stations waar gelijkaardige maatregelen werden genomen? Over welke stations gaat het en welke maatregelen werden daar genomen? Hoe werden die maatregelen geëvalueerd? Werden de getroffen maatregelen ook gehandhaafd?

19.02 Minister Jean-Pascal Labille: De maatregelen die in het station van Oostende genomen werden, zijn tijdelijke maatregelen. Ze worden op heel regelmatige basis door alle betrokken partners geëvalueerd. De evaluatie is gericht op twee niveaus. De interne evaluatie gebeurt door middel van een bevraging en overleg. De externe evaluatie gebeurt door op geregelde tijdstippen overlegmomenten te organiseren. De volgende evaluatievergadering is eind april gepland.

Teneinde de samenwerking te optimaliseren, werd in juni 2011 een samenwerkingsverband met de betrokken actoren gesloten. Alleen door een gecoördineerde samenwerking met die actoren kan worden gestreefd naar een geïntegreerde en integrale aanpak van de overlast in en rond het station. Er vonden vergaderingen plaats met de lokale politie van de stad Oostende op 7 en 28 maart 2013. De vergaderingen met de sociale diensten van de stad Oostende, zoals het straathoekwerk en het Sociaal Huis, vonden plaats op 22 en 28 maart 2013. De goede samenwerking met die diensten zal in de toekomst worden voortgezet.

Gelijkaardige maatregelen, met inbegrip van het wegnemen van de zitbanken, werden genomen in de stations van Brussel en Namen, als een eerste stap naar een integrale aanpak van het overlastprobleem.

Uit de evaluatie van de Brusselse stations hebben wij geleerd dat het opheffen van maatregelen tot gevolg heeft dat de overlastproblemen zich onmiddellijk opnieuw manifesteren. Deze maatregelen, met gunstig resultaat, blijven in de Brusselse stations en Namen tot op heden gehandhaafd.

19.03 Daphné Dumery (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik heb gehoord dat u deze aanpak om banken weg te halen reeds in Brussel en Namen hebt uitgeprobeerd. Als de maatregel werd opgeheven en de banken terug werden geplaatst, kwam de overlast terug. Ik kan daaruit alleen concluderen dat men door het weghalen van banken eigenlijk niet de veroorzaker van overlast straft, maar wel de bezoeker van een station. Die mensen moeten daar misschien wel even wachten en gaan dan op zoek naar een bank om op te zitten. Diegene die overlast veroorzaakt neemt nog steeds zijn toevlucht tot een station of hangt er in de buurt rond. Is het dan niet beter om diegene die overlast veroorzaakt aan te pakken, maar dan niet met het wegnemen van een bank? Wij kunnen ons daar niet in vinden. Wij menen dat het overleg met de straathoekwerkers en de politie cruciaal is, maar dat diegene die overlast veroorzaakt onmiddellijk gesanctioneerd moet worden en geen toegang meer mag krijgen tot het station.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

20 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het plaatsen van toegangspoortjes in treinstations om de verbale en fysieke agressie tegen NMBS-personeel aan te pakken" (nr. 17001)

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de eventuele installatie van toegangspoortjes naar de perrons" (nr. 17021)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de studie naar mogelijkheden om reizigers zonder geldig ticket te verhinderen om op de trein te stappen" (nr. 17397)

20 Questions jointes de

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le placement de portillons d'accès dans les gares ferroviaires pour lutter contre les agressions verbales et physiques contre le personnel de la SNCB" (n° 17001)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'installation éventuelle de portillons d'accès aux quais de gare" (n° 17021)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'étude des possibilités d'empêcher les voyageurs de prendre le train sans titre de transport valable" (n° 17397)

20.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, uit een nieuw anti-agressierapport blijkt dat 70 % van alle agressiegevallen in de trein het gevolg is van een ruzie over een geldig ticket. Vorig jaar werden 1 363 meldingen van verbale en fysieke agressie vastgesteld bij de NMBS, of 4 incidenten per dag. De cijfers voor 2012 betekenen weliswaar een daling met 12 % tegenover 2011. Op dit ogenblik zou een haalbaarheidsstudie lopen bij de NMBS, met verscheidene mogelijkheden om reizigers zonder geldig ticket, dus ook zwartrijders, te verhinderen om op het perron of op de trein te stappen. Naar aanleiding van die plannen zouden er toegangspoortjes aan de perrons komen, naar het voorbeeld van de metro, evenals speciale controleteams.

Ter zake heeft de woordvoerder van de NMBS, de heer Bart Crols, het volgende verklaard: "Toegangspoortjes zijn daarbij niet de enige optie. Speciale ticketcontroleteams zetten we nu al in. We zijn ook volop bezig met 740 nieuwe ticketautomaten in alle 550 stations. Als die er zijn, hebben reizigers geen uitvlucht meer om geen geldig ticket op zak te hebben. Allemaal maatregelen om ons personeel te beschermen."

In maart 2013 hebben we de invoering van de MOBIB-kaart gehad. Ik heb daarover in het verleden uw voorganger, de heer Magnette, ondervraagd, die het volgende stelde: "De huidige planning voorziet in de invoering van een NMBS-chipkaart voor de abonnementen vanaf juni 2012. De invoering van de MOBIB-kaart voor reizigers zonder abonnement, dus de occasionele reiziger, is momenteel gepland in de loop van 2013. De NMBS-chipkaart zal niet gebruikt worden zoals bij de Nederlandse Spoorwegen en geen check-in of check-out van de klant registreren. Het commerciële concept van de NMBS bestaat erin een virtueel vervoerbewijs op de chipkaart te zetten, niet de klant een som aan te rekenen volgens een check-in of check-out. Voor het vervolg van het project is de NMBS niet van plan anonieme chipkaarten te gebruiken. In het werken met toegangspoorten is momenteel niet voorzien in de scope van het project. De inrichting van

beveiligde ruimtes op basis van een automatische in- en uitgangscntrole maakte in het begin geen deel uit van de doelstelling van het project en dus ook niet van de scope.”

In reactie op die plannen van de NMBS heeft de BTTB al gereageerd door te stellen dat de invoering van die poortjes toch een probleem zou kunnen opleveren voor kinderen jonger dan twaalf jaar, die gratis rijden: hoe kunnen zij voorbij die poortjes geraken?

Mijnheer de minister, wanneer worden de resultaten verwacht van de haalbaarheidsstudie omtrent de eventuele plaatsing van toegangspoortjes aan de perrons? Wanneer wordt een beslissing over de eventuele plaatsing van toegangspoortjes verwacht? Voor welke stations wordt dit onderzocht? In welke mate zijn dergelijke toegangspoortjes conform de beleidsvisie dat in de stations niet alleen reizigers komen, maar de stations ook een plaats zijn voor ontmoeting, voor winkelen, voor consumptie?

Hoe zal eventueel worden gewerkt met kinderen jonger dan twaalf jaar die gratis rijden?

Waarom werd niet eerder werk gemaakt van een haalbaarheidsstudie over de eventuele plaatsing van toegangspoortjes aan de perrons?

In welke mate wordt in de haalbaarheidsstudie onderzocht om voor dergelijke toegangspoortjes de MOBIB-kaart te gebruiken? In welke mate wordt in de haalbaarheidsstudie onderzocht om meerdere personen met dezelfde MOBIB-kaart te laten reizen? In welke mate wordt in de haalbaarheidsstudie onderzocht om met een anonieme MOBIB-kaart, die dus kan worden doorgegeven, te werken? In welke mate wordt in de haalbaarheidsstudie onderzocht om met een oplaadbare MOBIB-kaart te werken, waarbij per rit een bedrag van de kaart gaat?

Ten slotte, in welke mate wordt in de haalbaarheidsstudie onderzocht om door de bewuste toegangspoortjes de reizigersstromen te laten registreren?

In de marge daarvan wil ik al opmerken dat naar aanleiding van de persberichten werd gesteld dat de haalbaarheidsstudie enkel gaat over poortjes in het station Brussels Airport.

Mijnheer de minister, indien u naar cijfers over de stations en de treinlijnen kijkt – ik spreek over de treinlijnen Brussel-Denderleeuw-Aalst, Brussel-Mechelen en Gent-Antwerpen –, moeten vooral op die lijnen toegangspoortjes komen. Ik zou er dus op willen aandringen dat daarvan werk wordt gemaakt.

De **voorzitter**: Mijnheer Vandeput, het kabinet meldt ons dat uw vraag nr. 17397 over de studie naar mogelijkheden om reizigers zonder geldig ticket te verhinderen op te stappen, eigenlijk over hetzelfde onderwerp gaat als de zopas gestelde vraag van de heer Veys. U mag ze onmiddellijk aan de vraag van de heer Veys toevoegen.

20.02 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, de NMBS onderzoekt momenteel verschillende mogelijkheden om reizigers zonder geldig ticket te verhinderen op de trein te stappen. De Concentrkranten hebben het bericht gemeld.

Het onderzoek komt er op vraag van de spoorbonden. Uit een nieuw rapport blijkt immers dat 70 % van alle agressiegevallen op de trein het gevolg is van discussies over vervoerbewijzen. Zij vragen daarom meer beveiliging.

Twee opties worden onderzocht, namelijk toegangspoortjes aan de perrons en speciale controleteams op de treinen.

Ook de andere partners en Infrabel zouden betrokken zijn.

Mijnheer de minister, kan u de studie toelichten? Wie is bij de studie betrokken? Op welke manier?

Waarin verschillen de speciale controleteams uit de studie van de ticketcontroleteams die nu al worden ingezet?

Tot slot, wordt ook de invoering van een check-in/check-outsysteem, zoals onder andere in Nederland bestaat, in het onderzoek opgenomen? Zo neen, waarom wordt die mogelijkheid niet opgenomen?

20.03 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mevrouw de voorzitter, collega's, voor de NMBS-Groep is het antwoord op deze vraag niet eenduidig.

Uit studies blijkt dat dergelijke maatregelen tijd en geld vergen, terwijl de resultaten niet altijd het verwachte effect genereren. Volgens de NMBS-Groep is men in Nederland afgestapt van het algemeen uitrollen van dergelijke maatregelen in alle stations.

De NMBS-Holding vindt dat het plaatsen van toegangscontrolesystemen aan de ingangen van de stations in strijd is met het inzicht dat een station een open ontmoetingsplaats moet zijn. Vanuit het oogpunt van de veiligheid van de klant wordt door de NMBS-Holding veeleer gerekend op een intensieve sociale controle.

Wat de NMBS betreft, onderzoekt zij permanent hoe de veiligheid van het personeel en de klanten kan worden verbeterd. De NMBS benchmarkt daarom systemen en modellen die bijvoorbeeld in het buitenland worden toegepast.

Zij overweegt onder andere maatregelen om de aankoop van een biljet aan boord van de trein te vereenvoudigen. Het principe "goede afspraken maken goede vrienden" zal hierbij worden toegepast. Door het invoeren van een gedifferentieerd voorverkoop- en boordtarief, automaten, een website en mobiele applicaties zal de klant worden gestimuleerd om zijn biljet op voorhand aan te kopen.

Een distributiesysteem waarbij er geen verkoop op de trein meer gebeurt en de controle via toegangspoortjes gebeurt, gaat natuurlijk verder. De NMBS geeft aan dat zij hierover nog geen doorgedreven studies heeft opgestart.

De NMBS is echter op korte termijn vragende partij voor de installatie van toegangspoortjes in het station Brussel-Nationaal-Luchthaven om de inning van de Diabolosupplementen sluitend te maken.

De installatie van toegangspoortjes bij de NMBS heeft de ontwikkeling van MOBIB-kaartjes bij de NMBS niet bepaald of beïnvloed. In geval van een toegangspoortensysteem zou de MOBIB-kaart op naam of anoniem in theorie kunnen dienen als drager voor producten die de klant toegang verlenen.

Het poortjessysteem zou moeten toelaten de reizigersstromen te kennen.

De NMBS wijst erop dat in de huidige situatie 1 500 defecten op jaarbasis effectief neerkomt op ongeveer één tussenkomst per maand per machine. Volgens de NMBS zullen de nieuwe automaten veel minder tussenkomsten vereisen dan de huidige. De nodige tussenkomsten zullen worden uitbesteed in onderaanneming.

20.04 **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het getuigt echter van een bijzonder groot cynisme van de NMBS dat de enige locatie waar de toegangspoortjes zullen worden geplaatst, namelijk het station van Brussels Airport, aantoont dat de poortjes niet zozeer bedoeld zijn om de veiligheid te verhogen, maar enkel om op een vlottere manier de kas van de NMBS te spijzen.

Zeventig procent van de gevallen van agressie heeft te maken met zwartrijden; daar moet men iets aan doen. Wanneer treinbegeleiders worden lastig gevallen, problemen hebben en gedemotiveerd raken om hun job te doen, is dat onder meer door de onveiligheid en doordat zij vaak alleen worden geconfronteerd met zwartrijders en met verbale en fysieke agressie. Daaraan moet u iets doen, en dat kunt u perfect door toegangspoortjes te plaatsen.

U zegt dat de stations een open ontmoetingsplaats moeten zijn. Dat is waar, maar dan alleen voor mensen die daar iets te zoeken hebben en die in orde zijn. De sociale controle waar u op aanstuurt, zal geen problemen verhinderen, want mensen gaan niet controleren of de ander wel een geldig treinticket heeft. Dat is de taak van de treinbegeleider. Men kan perfect voor poortjes zorgen en toch nog een open ontmoetingsplaats garanderen. Dat is ook in vele metrostations het geval: ook daar zijn nog winkels, ook daar kunnen mensen perfect door het station lopen en kunnen zij iets eten of kopen, zonder dat zij een geldig metroticket moeten hebben. Het is gewoon slechte wil. Ik vind het een slag in het gezicht van het NMBS-personeel dat men daarvan geen werk maakt, zeker omdat men weet welke lijnen men zou moeten aanpakken om al die gevallen van agressie vanwege zwartrijders te voorkomen.

20.05 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord. Zulke dingen komen natuurlijk altijd opnieuw in de krant, meestal als reactie op wat iemand geopperd of gevraagd heeft, in casu de vakbonden.

Uw antwoord, klaarblijkelijk voorbereid door de NMBS-Holding, geeft ook opnieuw duidelijk weer wat de malaise is: het zijn de mensen die zich bezighouden met het uitbaten van winkels en dies meer, die beslissen hoe het treinverkeer fatsoenlijk moet verlopen.

De vraag is wat voorrang moet krijgen in het beleid van een spoorwegonderneming. De optie van mijn fractie is duidelijk om te kiezen voor een fatsoenlijk inningsstelsel, niet alleen om de veiligheid te garanderen, maar ook om de normale betaling van de tickets te controleren. Als men de trein wil nemen, hoort men daar nu eenmaal voor te betalen. Dat zou voorrang moeten krijgen op het commercieel belang van de projectontwikkelaars van de NMBS-Holding.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

21 Samengevoegde vragen van

- mevrouw **Bercy Slegers** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de rol van het treinverkeer bij de 100-jarige herdenking van WOI" (nr. 17007)

- mevrouw **Sabien Lahaye-Battheu** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de mogelijke impact van de herdenking van 100 jaar Wereldoorlog I op het spoorwegennet in West-Vlaanderen" (nr. 17389)

21 Questions jointes de

- Mme **Bercy Slegers** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le rôle du trafic ferroviaire lors de la commémoration du centenaire de la Première Guerre mondiale" (n° 17007)

- Mme **Sabien Lahaye-Battheu** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les éventuelles conséquences de la commémoration du centenaire de la Première Guerre mondiale sur le réseau ferroviaire de Flandre occidentale" (n° 17389)

21.01 Bercy Slegers (CD&V): Mijnheer de minister, naar aanleiding van de honderdjarige herdenking van Wereldoorlog I worden de komende vijf jaar maar liefst 2,5 miljoen bezoekers verwacht in de provincie West-Vlaanderen, meer specifiek in de regio Ieper-Diksmuide-Nieuwpoort.

Rijsel is een invalsbasis voor vele Commonwealthtoeristen, die vanuit het Verenigd Koninkrijk met de Eurostar in Rijsel aankomen. Rijsel ligt slechts 35 kilometer van Ieper. U zult het ongetwijfeld met mij eens zijn dat dat een opportuniteit biedt voor de NMBS. Met het oog op de duurzaamheid van het transport lijkt het mij belangrijk dat die toeristen zo veel mogelijk per trein in Ieper geraken.

Ten eerste, heeft de NMBS al speciale plannen gemaakt om het treinverkeer van en naar de Westhoek vlotter te laten verlopen in de periode 2014-2018?

Ten tweede, is er overleg met de SNCF om een vlottere verbinding mogelijk te maken tussen Rijsel en Kortrijk in die periode?

Ten derde, vanuit Kortrijk kunnen de reizigers dan lijn 69 naar Poperinge nemen, waarop Ieper het voorlaatste station is. Die lijn is nu niet altijd even aantrekkelijk, omdat de frequentie niet echt hoog is. Plant de NMBS in 2014-2018 een hogere frequentie op lijn 69 om de toeristen vlot in Ieper te krijgen?

Ten vierde, is hierover overleg gepleegd met de verschillende diensten die al druk bezig zijn met de voorbereiding van de honderdjarige herdenking: de Vlaamse diensten, de provinciale diensten en de commissaris-generaal van de herdenking, de heer Breyne?

21.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, mijn collega heeft de situatie al geschetst. Ik vraag u op mijn beurt of het treinaanbod in West-Vlaanderen zal worden uitgebreid met het oog op de

herdenking? Zo ja, welke aanpassingen plant men? Zal de uitbreiding tijdelijk of permanent zijn?

Zijn er al internationale contacten geweest om de reizigers uit de buurlanden vlot per spoor naar West-Vlaanderen te kunnen brengen? Worden daartoe gezamenlijke acties gepland? Hoeveel staat het met de voorbereidingen hiervan?

21.03 Minister **Jean-Pascal Labille**: Wat de honderdjarige herdenking van de Eerste Wereldoorlog vanaf 2014 betreft, heeft de NMBS al verkennende gesprekken gevoerd met Toerisme Vlaanderen. De NMBS meldt dat zij haar inspanningen zal heroriënteren met het oog op de zwarte punten op de kalender, en het treinaanbod eventueel tijdelijk zal aanpassen afhankelijk van de verwachte reizigersstromen. De aanpassing kan variëren van de inzet van treinen met een grotere capaciteit tot de inzet van extra treinen op de lijn Kortrijk-Ieper.

De NMBS zal ook overleg plegen met Infrabel over de mogelijke inplanting van een tijdelijk perron in Poperinge en rekening houden met de nuttige lengte van het perron, de seininplanting en andere spoorwegtechnische beperkingen.

Gelet op het enkelsporige baanvak en de kruising te Poperinge zal een gedetailleerde studie uitgewerkt worden inzake de mogelijke bediening van de tijdelijke halte.

De NMBS zal over deze problematiek een globaal dossier opmaken in overleg met Infrabel. Op basis van dit dossier moeten de nodige afspraken over de financiering en de uitvoering van het project worden gemaakt.

Voor het treinverkeer tussen Rijsel en Kortrijk is er een uurfrequentie. Volgens de NMBS is er momenteel geen nood aan een vlottere verbinding tussen die steden.

21.04 **Bercy Slegers** (CD&V): Mijnheer de minister, het is goed te horen dat er al inspanningen zijn geleverd en dat men een studie aan het maken is voor de extra tijdelijke halte.

Het zou zeker goed zijn, mocht men voor speciale evenementen in het weekend, wanneer men heel veel volk verwacht, de stroom naar Ieper kunnen krijgen. Immers, De Lijn heeft er zich ook toe geëngageerd om alle bezoekers vanuit Ieper naar de wereldoorlogsites te brengen.

Mijnheer de minister, ik dank u voor uw inspanningen. Ik hoop dat wij tot een goede samenwerking kunnen komen met alle instanties in de regio.

21.05 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik stel vast dat er wel nog een beetje werk aan de winkel is. U zegt dat nog een globaal dossier moet worden opgesteld. Er moet worden onderzocht of het tijdelijk perron in Poperinge mogelijk is.

Wij zijn april, bijna mei 2013, en 2014 nadert met rasse schreden. Ik zou u en de verantwoordelijken van de NMBS dan ook willen vragen om stapsgewijs voort te werken, zodat men klaar is tegen die belangrijke herdenkingsperiode vanaf de zomer van volgend jaar.

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

22 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Bercy Slegers** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het station van Adinkerke" (nr. 17008)
- mevrouw **Bercy Slegers** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het station van Adinkerke" (nr. 17121)

22 **Questions jointes de**

- Mme **Bercy Slegers** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gare de Adinkerke" (n° 17008)
- Mme **Bercy Slegers** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gare de Adinkerke" (n° 17121)

22.01 **Bercy Slegers** (CD&V): Mijnheer de minister, op een schriftelijke vraag betreffende de verhoging van

de perrons in het station van Adinkerke, antwoordde u dat dit pas begroot staat in 2019-2020. Nochtans werd dit al in 2009 beloofd door een van uw voorgangers. Het is nog lang wachten tot 2019. Het station van Adinkerke is niet alleen belangrijk voor kusttoeristen, maar vooral ook voor de bezoekers van Plopsaland. Jaarlijks telt dit park ongeveer 1,2 miljoen bezoekers, waarvan amper 2 % of 25 000 bezoekers met de trein komt. Dit leidt tot grote mobiliteitshinder op de autowegen naar het pretpark en de afritten van Adinkerke. Nochtans is het station maar 150 meter verwijderd van het pretpark zelf. De trein zou een goed en degelijk alternatief kunnen bieden op dat vlak.

Wat heeft de NMBS al ondernomen om van de treinreis naar Plopsaland en De Panne een waardig alternatief te maken voor de wagen? Pleegt de NMBS op regelmatige basis overleg met Plopsaland zelf over de bereikbaarheid per trein en de inzet van eventuele extra treinen? Zult u de perronverhoging meer naar voren schuiven in het definitieve investeringsprogramma? Dit kan absoluut een verbetering betekenen voor de infrastructuur en voor het gebruik van de trein door de bezoekers. Wat wenst u, naast een perronverhoging, nog te ondernemen om die mensen voor de dagtrip naar Plopsaland de trein te laten nemen?

22.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: De NMBS meldt mij dat er tijdens het komende zomerseizoen in juli en augustus op weekdagen twee bijkomende toeristische treinen zullen rijden van en naar De Panne, boven op het normale treinaanbod, en drie bijkomende treinen in het weekend. Ook wanneer er mooi weer wordt voorspeld – wij zijn in België – worden er bijkomende treinen ingelegd. Verder wordt erop toegezien dat alle treinen naar De Panne vanaf de paasvakantie met een voldoende grote samenstelling rijden om de toeloop van reizigers op te vangen, vooral tijdens de vakantieperiodes. Het is steeds mogelijk om in real time nog in bijkomende treinen naar De Panne te voorzien als de vraag groot is.

NMBS Mobility overlegt continu met Plopsaland. Elk jaar wordt er een overeenkomst getekend tussen beide partijen voor een B-dagtrip. De bereikbaarheid per trein wordt duidelijk vermeld op de website van Plopsaland, net zoals de dienstregeling. NMBS Mobility zet de B-dagtrip van Plopsaland-De Panne ook in de kijker op haar website en in de brochure die beschikbaar is in de stations en de treinen.

Voor Plopsaland wordt overigens even veel reclame gemaakt als voor de andere partners. De prijzen voor een B-dagtrip zijn voordelig. Voor volwassenen is er een vaste prijs van 33 euro, dus 3 euro voor de treinreis heen en terug. Voor kinderen is er een vaste prijs van 28 euro; voor hen is de trein dus gratis en is de B-dagtrip goedkoper dan alleen een toegangsticket, dat 29,90 euro kost.

De werken aan het perron te Adinkerke zijn begroot voor 2019-2020 in het voorstel van meerjareninvesteringsplan. Naast het ophogen van de perrons zullen er twee liften worden voorzien. De perrons zullen eveneens worden uitgerust met blindengeleidetegels. Over het centrale gedeelte van het eilandperron komt een luifel.

Er zijn nog onderhandelingen gepland met het Vlaams Gewest om onder meer de prioritaire punten van de projecten te bespreken.

22.03 **Bercy Slegers** (CD&V): Mijnheer de minister, het is goed te horen dat er veel overleg is. Wij hopen natuurlijk allemaal dat er deze zomer ook veel zon is en dat wij dus ook veel extra treinen zullen kunnen inleggen.

Dat de verhoging van het perron pas gepland is voor 2019 is misschien een minpuntje. Als men ziet dat er jaarlijks 1,2 miljoen bezoekers zijn, en daarbij heel veel gezinnen met kinderen en een buggy, dan zou een verhoging van het perron een groot pluspunt kunnen zijn om de lijn verder te promoten.

Ik dank u alvast voor de aandacht die uw diensten aan deze werken willen schenken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

23 **Question de Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la grève chez Belgacom" (n° 17013)**

23 **Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de staking bij Belgacom" (nr. 17013)**

23.01 Valérie De Bue (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, je voudrais revenir sur la situation chez Belgacom et sur la fameuse enveloppe "Merit" que se partagent 6 000 employés de l'entreprise. Ce partage se réalise en fonction d'un calcul prenant en compte notamment le mérite. Fait assez inédit, plusieurs employés des services commerciaux se seraient croisés les bras le 28 mars dernier.

Selon la rumeur, cette enveloppe serait supprimée pour les employés, ou en tout cas fortement diminuée.

Je souhaiterais que vous fassiez le point sur ce dossier puisque Belgacom attendait l'évolution des discussions gouvernementales. Aux dernières nouvelles, il y aurait bien une enveloppe dont le montant serait connu depuis le 15 ou le 16 avril. Je souhaiterais savoir où en sont les négociations.

23.02 Jean-Pascal Labille, ministre: Madame la présidente, chère collègue, une réunion de conciliation entre la direction de Belgacom et les organisations syndicales représentatives s'est tenue le 25 mars dernier au sujet de "Merit". Pour rappel, "Merit" concerne une augmentation salariale pour les commerciaux et les cadres. La législation relative aux avantages non récurrents liés aux résultats ne concerne pas "Merit" mais uniquement le bonus collectif qui est prévu dans l'article 62 de la loi du 21 mars 1991 ainsi que dans les statuts. Le principe des avantages non récurrents n'est pas remis en question.

Lors de cette réunion, Belgacom s'est dit prête à une concertation avec les organisations syndicales représentatives au sujet de "Merit" mais a notamment rappelé son souhait de s'assurer que sa position concurrentielle par rapport à ses concurrents du secteur privé ne sera pas affaiblie.

Le 16 avril dernier, les négociations sur "Merit" ont repris et une proposition a été faite par la direction de Belgacom aux organisations syndicales représentatives. Cette proposition a été acceptée par les trois organisations syndicales le 18 avril dernier.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

24 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het akkoord omtrent de evaluatie van de bestaande protocollen tussen de NMBS en de vakbonden" (nr. 17022)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wilde stakingen" (nr. 17024)
- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het akkoord tussen de directie van de NMBS en de vakbonden om wilde stakingen te vermijden" (nr. 17030)
- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het sociale akkoord bij de NMBS" (nr. 17267)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de herziening van het sociaal akkoord inzake werkonderbrekingen bij de NMBS-Groep" (nr. 17392)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de evaluatie van het protocolakkoord van 2008 inzake werkonderbrekingen bij de NMBS-Groep" (nr. 17400)

24 Questions jointes de

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'accord relatif à l'évaluation des protocoles existants conclus entre la SNCB et les syndicats" (n° 17022)
- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les grèves sauvages" (n° 17024)
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'accord conclu entre la direction de la SNCB et les syndicats afin d'éviter des grèves sauvages" (n° 17030)
- Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'accord social à la SNCB" (n° 17267)
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement,

chargé des Grandes Villes, sur "la révision de l'accord social relatif aux arrêts de travail au sein du Groupe SNCB" (n° 17392)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'évaluation du protocole d'accord de 2008 relatif aux arrêts de travail au sein du Groupe SNCB" (n° 17400)

24.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, het is een dossier dat u wellicht in een van de vele kasten van uw voorganger, gewezen minister Magnette, gevonden hebt — burgemeester Magnette is wellicht blij dat hij nu andere zorgen aan het hoofd heeft — en waarvan de effectieve uitvoering nog steeds op zich laat wachten.

Ik verwijs naar het regeerakkoord van 1 december 2011, waarin het voornemen stond om een evaluatie te maken van de bestaande protocollen tussen de overheid en de vakbonden. In geval van een negatieve evaluatie zou de regering strengere maatregelen overwegen om de continuïteit van de openbare dienst met respect voor de veiligheidsvereisten te verzekeren. In de marge daarvan is het duidelijk dat al een paar keer werd bedreigd met stakingen, al dan niet zogenaamde wilde stakingen. Het jaar 2012 heeft geen fraai beeld getoond van stakingen bij de NMBS-Groep. Dat heeft natuurlijk ernstige gevolgen, in eerste instantie voor de gebruikers van de spoorwegen.

De directie en de vakbonden zouden bij de NMBS-Groep een sociaal akkoord hebben bereikt om voortaan wilde stakingen te vermijden. Het akkoord voorziet onder meer in een soort alarmprocedure zodra de vakbonden vinden dat er een probleem is. Zodra die alarmprocedure in werking is getreden, heeft de directie drie dagen om te reageren. Als zij niets doet kunnen de vakbonden een stakingsaanzegging indienen. Volgens het nieuw akkoord wordt die aanzegging verminderd van tien tot acht dagen. Voorts is het noodzakelijk dat een bemiddelingsbureau wordt ingeschakeld zodra de stakingsaanzegging is ingediend. Op die manier moeten alle kansen gegeven worden aan wederzijdse dialoog. Volgens een vakbondsbron gaat het om een goed akkoord. Ter informatie, in 2012 waren er tien wilde stakingen bij de NMBS.

Mijnheer de minister, ik weet dat u als socialist — het is de eerste keer dat ik dit vandaag zeg — de goede verstandhouding tussen de werkgever, de NMBS-Groep, en de werknemers, het gewone personeel, een warm hart toedraagt. Geconfronteerd met het feit dat er toch tien wilde stakingen waren in 2012 en met het voornemen in het regeerakkoord om een evaluatie te krijgen, om op basis daarvan tot een nieuw protocol te komen, meen ik dat het hoog tijd wordt dat wij in dit dossier landen.

Ik heb dan ook enkele vragen. Wat werd er concreet afgesproken naar aanleiding van de evaluatie? In welke planning is er voorzien? Wanneer treedt alles dus concreet in voege?

24.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, om wilde stakingen te vermijden werd in het regeerakkoord bepaald dat het sturingscomité van de NMBS de bestaande protocollen tussen de overheid en de vakbonden zou evalueren. In het licht daarvan zijn er sinds januari 2012 meerdere vergaderingen geweest van het sturingscomité, de nationale paritaire subcommissie en de nationale paritaire commissie. Er werd een concreet voorstel geformuleerd waarin de vakbonden zich toen niet konden vinden. Het voorstel sprak toen van een zogenaamde alarmbelprocedure en van sancties bij niet-naleving van het protocol. Dat is nog van voor uw aantreden. In december 2012 kwam er een tegenvoorstel van de vakbonden. In de maand maart kwamen de gesprekken eindelijk in een stroomversnelling. Ondertussen hebben wij vernomen dat er een akkoord zou zijn tussen de vakbonden en de directie.

Het onderwerp is hier al meermaals ter sprake gekomen, eigenlijk al jaren aan een stuk. Wij zijn dan ook erg nieuwsgierig naar de precieze inhoud van het akkoord. In welke mate zijn er garanties dat de reizigers niet langer de dupe kunnen worden van onaangekondigde stakingsacties?

24.03 Valérie De Bue (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, les collègues qui m'ont précédée ont expliqué les grandes lignes de cet accord dont a fait état la presse.

Pour ma part, je me pose un certain nombre de questions dans la mesure où des dispositions avaient déjà été prises; je pense notamment au bureau de conciliation qui, en fait, n'a jamais été réellement "activé".

Toujours est-il que le point positif, c'est qu'un accord est intervenu. J'ose espérer qu'il sera respecté et appliqué.

Je voudrais également rappeler qu'entre 2009 et 2012, 34 grèves ont été jugées illégitimes. Cette situation inacceptable ne peut se reproduire.

Monsieur le ministre, à l'instar de mes prédécesseurs, je souhaiterais que vous nous donniez des informations quant au contenu de cet accord. Quand sera-t-il concrétisé? Qu'en est-il des sanctions en cas de non-respect?

24.04 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, na meer dan een jaar onderhandelen is tussen de directie en de vakbonden uiteindelijk een akkoord over de herziening van het protocolakkoord van 2008 inzake werkonderbrekingen bereikt.

In het akkoord zou een soort alarmbelprocedure worden opgenomen die de vakbonden kunnen hanteren indien zij van oordeel zijn dat er een probleem is. De directie heeft dan drie dagen tijd om te reageren. Pas daarna kunnen de vakbonden een stakingsaanzegging indienen. De termijn voor stakingsaanzeggingen wordt van tien naar acht dagen verminderd. Na de indiening van een stakingsaanzegging wordt binnen de drie dagen een bemiddelingsbureau ingeschakeld, om alsnog te proberen tot een oplossing te komen.

Aldus heb ik de kwestie in het kort geschetst. De vakbond krijgt wat meer rechten, wat op zich niet heel slecht is.

De berichtgeving in de pers daaromtrent was vreemd, omdat het nieuwe akkoord wordt voorgesteld als een middel om wilde stakingen te vermijden. De eigenschap van wilde stakingen is en was immers precies dat zij plaatsvinden zonder het protocolakkoord, ook het akkoord van 2008, te respecteren. In die zin zien wij voornamelijk een probleem waarover klaarblijkelijk niet is gesproken. Er is in de pers niet veel over verschenen. Ik heb het namelijk over het feit dat tegenover de toegeving die wordt gedaan, door het protocolakkoord te maken, staat dat wilde stakingen “verboden” zijn. Vandaag worden deelnemers aan wilde stakingen, indien zij tot de grote vakbonden behoren, echter nauwelijks of zeer selectief gesanctioneerd.

Ik heb ter zake de volgende vragen.

Wat doet het nieuwe akkoord effectief, om wilde stakingen — dus stakingen die de procedures niet respecteren — te vermijden?

Zijn er in het akkoord sancties opgenomen die automatisch — ik benadruk het belang van het woord “automatisch” — aan deelnemers van wilde stakingen worden opgelegd of blijft het de verantwoordelijkheid van de plaatselijke chefs om telkens tuchtmaatregelen voor te stellen?

Ik kijk uit naar uw antwoord.

24.05 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij de gestelde vragen.

Ik wil nog specifiek vragen wat de exacte opdracht van het aangestelde bemiddelingscomité of -bureau zal zijn. Op wiens kosten zal een en ander gebeuren?

24.06 Jean-Pascal Labille, ministre: Madame la présidente, chers collègues, le 27 mars, la SNCB Holding m'a informé de l'évaluation et des modifications au protocole d'accord social de 2008.

Ce nouvel accord prévoit que la direction du Groupe SNCB et les organisations du personnel reconnues s'engagent à faire un effort particulier pour éviter les interruptions de travail, pour assurer le bon fonctionnement et un dialogue social constructif.

In het licht van deze evaluatie is effectief gebleken dat de bestaande paragraaf 77bis van bundel 548 bepaalde tekortkomingen inhield. Het gaat om een aantal formele onduidelijkheden in de te volgen procedures bij de stakingsaanzegging, de garantie op sociaal overleg enzovoort, die telkens betrekking hebben op het delicate evenwicht tussen het stakingsrecht en de continuïteit van een kwalitatieve dienstverlening.

In het nieuw protocol van sociaal akkoord zijn nieuwe procedures opgenomen, waaronder de alarmbelprocedure. Het basisprincipe is dat indien geen akkoord wordt bereikt rond het verzoek, de betrokkenen kunnen vragen om het onderwerp te behandelen met de betrokken directie en de directeur-

generaal van HR-Rail, die daartoe binnen de drie werkdagen een initiatief zal nemen om te vermijden dat het indienen van een stakingsaanzegging voor de vertegenwoordigers van het personeel het enige middel zou zijn om gehoor te vinden bij de leiding.

De stakingsaanzegging moet nieuwe randvoorwaarden respecteren op het vlak van duurtijd, motivaties enzovoort. In geval van een blijvend sociaal conflict, kan de nationale paritaire commissie bij tweederdemeerderheid overgaan tot de aanstelling van een bemiddelaar.

Ten slotte, wat specifiek de tuchtmaatregelen betreft, is de NMBS-Holding van plan om elk hiërarchisch niveau goed te informeren en ervoor te zorgen dat de ARPS-bundel 548 en de ARPS-bundel 550 inzake het tuchtreglement, rigoureuus worden toegepast.

Je tiens dès lors à saluer l'accord social intervenu en commission paritaire nationale entre la direction du Groupe et les organisations syndicales reconnues.

Concernant la nouvelle procédure en matière d'interruption de travail, cet accord social s'inscrit dans la volonté de préserver les droits des travailleurs tout autant – je le souligne – que les services rendus aux voyageurs.

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

Na alle vergaderingen, het uitstel en het wachten op reacties van de vakbonden, zijn wij voor het eerst gekomen tot enige concrete aanwijzingen dat er een wijziging zal komen van de bestaande protocollen. Dat is een goede zaak, want het was duidelijk dat de huidige werkwijze ervoor zorgde dat de vakbonden ofwel gewoon hun voeten veegden aan de bestaande protocollen, ofwel men de NMBS min of meer begroef in allerlei sociale dialogen die er niet in slaagden het ongenoegen weg te werken.

De vraag is natuurlijk of de overeenkomst, zoals u ze hier vandaag voorstelt, ervoor zal zorgen dat in de toekomst de zogenaamde wilde stakingen, waarbij de bestaande protocollen evenmin werden gevolgd, zullen verminderen. Ik denk dat men wilde stakingen pas echt zal kunnen aanpakken, als men ervoor zorgt dat er voldoende instrumenten aanwezig zijn om bij die wilde stakingen effectief op te treden. Tot op heden is men daarmee altijd zeer voorzichtig omgegaan.

U zult zeggen dat u als voogdijminister de vakbonden deels tegemoetkomt om de sociale dialoog vlotter te laten verlopen, zeker vanuit het oogpunt van het personeel en de vakbonden. Daartegenover moet toch een ernstig sanctiemechanisme staan, als men de nieuwe protocollen niet volgt. Het ene kan zeker niet zonder het andere.

24.08 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, waarmee u aangeeft dat de protocollen met betrekking tot stakingen, destijds onder minister Vervotte gesloten, een update hebben gekregen.

Dat was ook nodig, want met de indertijd afgesproken protocollen hebben wij kunnen vaststellen dat er de eerste jaren na de ondertekening duidelijk een verbetering merkbaar was, dat er minder stakingen waren en dat er beter werd gesproken tussen vakbonden en directie. De voorbije jaren begon dat echter geleidelijk aan af te kalven; vandaar dat het nodig was om dit opnieuw op de tafel te leggen. Ik ben blij dat het is gebeurd, maar *the proof of the pudding is in the eating*. De toekomst zal uitwijzen of het nieuw protocol tot resultaten zal leiden. Laten wij het hopen.

24.09 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Effectivement, il importe d'actualiser les différents protocoles, mais vous n'avez pas été très précis en la matière. La responsabilisation de toutes les parties est nécessaire. Il conviendra d'examiner l'efficacité de ces nouvelles dispositions et si elles ont un effet sur la lutte contre les grèves sauvages afin d'éviter que les navetteurs et les usagers du rail soient encore pris en otage. Nous reconnaissons tous le droit à la grève, mais il ne faut pas que les personnes qui ont besoin du train comme moyen de transport soient prises en otage.

24.10 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, ik zie niet veel verschil tussen dit akkoord en het voorgaande, en ik zie al helemaal niet op welke manier het probleem van wilde stakingen opgelost is. De ergste vorm van staking is de wilde staking, want bij een wilde staking weet de reiziger niet hoe hij 's morgens op zijn werk kan geraken en hoe hij 's avonds terug thuis kan geraken.

U kunt dus zo veel onderhandelen, samenwerken en akkoorden sluiten als u wilt, maar als in het akkoord geen eenduidige en onbetwistbare regeling in verband met wilde stakingen wordt opgenomen, dan is dat van generlei waarde.

24.11 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, afsluitend wil ik nog eens verwijzen naar het regeerakkoord. Het protocol moest geëvalueerd worden en dat is intussen gebeurd. Als echter blijkt dat het probleem van de vele wilde stakingen die zich spijtig genoeg voordoen, nog altijd blijft bestaan, dan zal de regering conform het regeerakkoord andere maatregelen moeten overwegen om de continuïteit van de openbare dienst, die heel belangrijk is, te verzekeren.

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

25 Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het ARlibus-systeem" (nr. 17027)

25 Question de M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le système ARlibus" (n° 17027)

25.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, deze vraag werd ingediend als een schriftelijke vraag. Omdat ze niet binnen de voorgeschreven termijn werd beantwoord, werd ze als mondelinge vraag ingediend.

De NMBS ontwikkelde in de jaren '90 samen met De Lijn en de TEC het ARlibus-systeem om het overstappen tussen treinen en bussen beter te regelen.

In de realiteit blijkt het systeem niet altijd te werken en is het systeem voor veel reizigers niet duidelijk.

In het beheerscontract met Infrabel werd afgesproken dat Infrabel samen met de NMBS en de regionale vervoersmaatschappijen het ARlibus-systeem zal evalueren en knelpunten zal wegwerken om de functionaliteit van het systeem in zijn geheel te verbeteren.

Graag had ik een antwoord gekregen op de volgende vragen.

In welke stations is het ARlibus-systeem operationeel? Hoe kunnen reizigers weten in welke stations het ARlibus-systeem operationeel is, want dat is niet zo eenvoudig? Hoe wordt bepaald welke bussen wachten en hoe kunnen de reizigers dit weten? Hoeveel bedraagt de maximale wachttijd van de bussen bij de TEC en De Lijn?

Hebt u weet van de inventaris van knelpunten en het daaraan verbonden actieplan dat Infrabel volgens de beheersovereenkomst moest opstellen? Zo ja, kunnen deze resultaten meegedeeld worden?

Tot wie moeten reizigers met klachten over het systeem zich richten, tot de NMBS, De Lijn of de TEC? Ook dat is niet altijd duidelijk. Hoeveel klachten werden tot op heden over het systeem ontvangen? Welk gevolg werd aan deze klachten gegeven?

Zijn er plannen om het systeem verder te optimaliseren en bekend te maken, bijvoorbeeld via de vernieuwde routeplanner van de NMBS?

25.02 Minister Jean-Pascal Labille: De lijst is beschikbaar. Ik geef u de lijst van de stations waar het ARlibus-systeem operationeel is. Aan het station Zaventem is de installatie van de bodem bezig.

Goed om weten is dat het ARlibus-systeem in de eerste plaats voor de buschauffeurs is bestemd. Het kwam in de plaats van de vroegere buscoördinatoren.

Er is over het ARlibus-systeem geen specifieke en systematische communicatie aan de reizigers. De wachttijden van de bussen worden systematisch bepaald door de regionale vervoersmaatschappijen.

Informatie over de aansluitende bussen kan worden gevonden op de routeplanner van de NMBS en ook op

die van de regionale vervoersmaatschappijen. Hierbij wordt de wachttijd echter niet vermeld.

De maximale wachttijd wordt eveneens bepaald door de regionale vervoersmaatschappijen. In veel gevallen bedraagt die vijf minuten. Dat kan ook langer zijn, afhankelijk van het vertrekur van de volgende bus. Dit is bijvoorbeeld soms het geval voor de laatste bus of in verbinding.

Het actieplan "Evaluatie en verbetering van het ARibus-systeem" werd opgesteld in uitvoering van artikel 36 van het beheerscontract 2008-2012 van Infrabel in december 2008.

De softwareontwikkeling van dit project werd afgerond en piloottesten werden uitgevoerd in het station van Tienen.

Ondertussen voeren de regionale vervoersmaatschappijen TEC en De Lijn de bestaande aansluitingsregel toe aan de database van de nieuwe ARibus-webapplicatie.

De uitrol over heel België zal onmiddellijk volgen op de piloottest in Tienen.

Klachten omtrent aansluitingen kunnen worden gericht aan de regionale vervoersmaatschappijen TEC en De Lijn. Tot op heden heeft Infrabel rechtstreeks geen klachten van reizigers ontvangen. Infrabel ontvangt wel de technische klachten van De Lijn, de TEC en/of NMBS Mobility aangaande de werking van het systeem.

De ontvangen technische klachten vanwege de vervoersmaatschappijen worden geanalyseerd en vervolgens doorverwezen naar de juiste instantie om een correctieve actie te ondernemen.

Problemen met data, dienstregelingen, aansluitingen en ARibus-panelen worden samen met de verantwoordelijken van De Lijn en de TEC bestudeerd.

In de eerste plaats moeten de reizigers zich wenden tot de NMBS. Zij kunnen het stationspersoneel aanspreken of schrijven naar de klantendienst. Reizigers met een klacht kunnen zich ook richten tot de regionale vervoersmaatschappijen.

De klachten worden daarna bezorgd aan de beherende dienst ARibus bij Infrabel. Zij kunnen ook worden besproken op de vergaderingen van de provinciale vervoerscommissie, waarin zowel de NMBS en Infrabel als de regionale vervoersmaatschappijen zijn vertegenwoordigd.

De NMBS ontvangt weinig klachten over de aansluitingen tussen trein en bus en over het ARibus-systeem. Deze bedragen minder dan 0,5 % van het totaal aantal klachten dat de NMBS ontvangt.

Momenteel wordt een nieuwe versie ARibus van het systeem geïnstalleerd. Verder is het de bedoeling van de NMBS om de wachttijden van de bussen ook op te nemen in de routeplanner en om in een volgend stadium de klanten per sms of via andere kanalen te informeren of de bus al dan niet op de trein wacht.

25.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, het is voor de reiziger ook niet steeds evident om te weten waar hij terecht kan, waar hij de informatie vindt. Zowel de NMBS als de regionale vervoersmaatschappijen hebben de belangrijke taak om de communicatie aan de klanten te verbeteren. Ik hoop dat u en de NMBS initiatieven zullen nemen, samen met de regionale vervoersmaatschappijen. Op zich is dit immers een heel goed systeem. Als dit echt goed werkt, zou het voor de reizigers een grote meerwaarde betekenen. Ik hoop dat er verder in geïnvesteerd kan worden om zo de dienstverlening aan de gebruikers van het openbaar vervoer te optimaliseren.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

26 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de besparing van 30 miljoen euro bij de NMBS-Groep ten gevolge van de federale begrotingscontrole voor 2013" (nr. 17032)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de besparing van 30 miljoen euro bij de NMBS-Groep ten gevolge van

de federale begrotingscontrole voor 2013" (nr. 17391)

26 Questions jointes de

- **M. Tanguy Veys** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les économies de 30 millions d'euros à réaliser par le Groupe SNCB à la suite du contrôle budgétaire fédéral pour l'année 2013" (n° 17032)

- **M. Steven Vandeput** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les économies de 30 millions d'euros à réaliser par le Groupe SNCB à la suite du contrôle budgétaire fédéral pour l'année 2013" (n° 17391)

26.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, de federale regering heeft in maart nogal wat vergaderd, ook 's nachts. Tijdens een van die vergaderingen, in de nacht van 29 op 30 maart 2013, heeft zij met het oog op de begrotingscontrole voor 2013 een akkoord bereikt over structurele maatregelen ten belope van 1 % van het bruto binnenlands product, ofwel 1,434 miljard euro. Het nominaal tekort zou uitkomen op ongeveer 2,4 % van het bbp.

Toen is blijkbaar ook beslist dat de NMBS-Groep het met 30 miljoen euro minder zal moeten doen. De voorgaande jaren hebben wij altijd gehoord dat de NMBS al zeer spaarzaam was en dat er weinig marge was. Blijkbaar zijn er nog altijd spaarpotjes of posten waaraan geknabbeld kan worden. Ik vraag mij af hoe men daarin slaagt. Komt dat door de zogenaamde herstructureringen? Daarvoor is het toch wachten tot 2014?

Concreet verneem ik graag van u, mijnheer de minister, waaruit deze besparing van 30 miljoen euro bij de NMBS-Groep bestaat? Welke gevolgen zal deze besparing hebben voor de NMBS-Groep? Misschien kunt u ze opsplitsen per entiteit? Als men snoeit in de investeringen, komt een aantal initiatieven misschien in het gedrang. Wij hebben onlangs het investeringsplan besproken. De CEO's hebben met handen en voeten uitgelegd dat zij mooi op schema zitten wat de veiligheidssystemen betreft. Ik hoop alvast dat de nodige middelen niet daar gevonden werden.

Kortom, welke gevolgen zullen de besparingen hebben op de werking en op de investeringen binnen de NMBS-Groep?

26.02 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, over de besparing van 30 miljoen heb ik de volgende vragen.

Hoe wordt de besparing verdeeld over de drie vennootschappen?

Hoe wordt de verdeling gemaakt over de investeringstoelagen en de exploitatietoelagen?

Ten slotte, welke specifieke besparingen zal de NMBS-Groep doen? Ik vermoed dat u overleg gepleegd hebt met de Groep alvorens het budget met 30 miljoen te verlagen?

26.03 Minister Jean-Pascal Labille: Mevrouw de voorzitter, in de notificaties van de meest recente begrotingscontrole voor 2013 wordt het volgende vermeld.

"In 2013 zal de NMBS-Groep een bijkomende structurele inspanning leveren van 30 miljoen euro, in vergelijking met de initiële begroting. De besparingen mogen in geen geval leiden tot een verkleind aanbod in de openbare dienstverlening noch tot een verhoging van de schuld van de NMBS-Groep."

In dit stadium bedragen de in 2013 te realiseren besparingen 323 miljoen euro: 125 miljoen euro in investeringen, 15 miljoen euro in exploitatie, 81 miljoen euro in nieuwe ramingen van de GEN-werken, 72 miljoen euro uitgesteld als storting in het FSI 2 en 30 miljoen euro bijkomende inspanningen.

Ik vestig uw aandacht op het feit dat het geheel van deze budgettaire bezuinigingsmaatregelen meer dan 10 % vertegenwoordigt van het totale jaarlijkse budget dat de Staat aan de NMBS-Groep toekent.

Er lopen vandaag besprekingen met de NMBS-Groep om de optimale manier te bepalen waarop deze bijkomende bezuiniging kan worden gerealiseerd, met behoud van de kwaliteit van de dienstverlening aan de reizigers en rekening houdend met de beperkte manoeuvreerruimte omdat het jaar vergevorderd is.

In het kader van de hervorming van de structuur van de NMBS-Groep zal de recurrentie van de besparingen, samen met de bepaling van de dotaties voor de bedrijven van de Groep, worden gedefinieerd.

26.04 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord en voor de verduidelijking. Veel wijzer zijn wij echter niet geworden.

Wat het effect van de besparingen betreft, vermeldt u de te besparen bedragen op de investeringen en op de gewone werking. Ik blijf echter met de vraag achter of er ter zake een marge is. Ik meende dat de marge voor besparingen de voorbije jaren al lang was opgesoupeerd. Blijkbaar is er nog altijd een spaarpotje dat ook nog in de komende jaren kan worden aangesproken, mocht het nodig zijn, om de begroting opnieuw te doen kloppen, wat een vreemde manier van werken is.

Men kan blijven vijlen aan iets wat verguld is, tot aan de buitenkant geen enkel spoor van goud meer te bespeuren valt. Dan zal misschien blijken dat men toch te ver is gegaan.

Ik zou dus willen vragen dat u in uw antwoord op dergelijke vragen in de toekomst gedetailleerder te werk gaat en aangeeft welke zaken zijn gesneuveld, uitgesteld of op een andere manier werden uitgewerkt.

Ik vind dat u enigszins vaag blijft en dat doet vermoeden dat er binnen bepaalde posten van de NMBS met de natte vinger werd gewerkt. Die natte vinger kan ofwel bij de opmaak, ofwel bij het schrappen van budgetten gehanteerd zijn. In beide gevallen is dat volgens mij geen goede zaak.

26.05 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, ik moet eigenlijk een beetje lachen met uw antwoord. Sinds de jongste begrotingscontrole gebruikt de regering een ordewoord als bijvoeglijk naamwoord, namelijk het woord "structureel".

U geeft een opsomming. Van de 323 miljoen is er voor 125 miljoen bespaard op de investeringen. Uw voorganger heeft al gezegd dat dit geen besparing is, maar een uitstel van investeringen. U spreekt ook over 15 miljoen in de exploitatie. Ik had begrepen dat dit een eenmalige maatregel is. Er wordt 81 miljoen bespaard op het GEN: dat is een uitstel van investering. U haalt zelf 62 miljoen aan, nog iets dat uitgesteld is.

Vandaag spreekt u voor de eerste keer over een bijkomende besparing van 30 miljoen, volgens de begrotingscontrole die pas is gebeurd, en die structureel zou moeten zijn.

U hebt echter niet beantwoord op welke manier dat een structureel bedrag zou moeten zijn en evenmin hebt u gezegd hoe dat bedrag tussen de verschillende bedrijven zal worden verdeeld. De dienstverlening voor de reizigers mag niet verslechteren en de schuld mag niet stijgen, maar u hebt op geen enkele manier aangegeven hoe u dat zult garanderen.

Laten we wel wezen. Ik denk dat er bij de NMBS-Groep wel degelijk besparingen mogelijk zijn en dat er tegelijkertijd een betere dienstverlening mogelijk is.

De manier waarop u er echter mee omgaat, is lachwekkend. Daar heb ik geen andere woorden voor. U zegt dat u nu een beetje minder zult doen en dat u straks meer tegoeden zult hebben.

Mijnheer de minister, de CEO's zijn hier hun investeringsplannen komen voorstellen, maar zij hebben geen rekening gehouden met het feit dat zij nog wat minder zouden krijgen. Integendeel, ik hoor hier ook collega's uit de meerderheid verklaren dat er nog veel te weinig geïnvesteerd wordt. In die zin stel ik voor dat u de bedrijven opnieuw benadert om na te gaan hoe die besparingen effectief gerealiseerd zullen worden.

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

27 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de verkeerde interpretatie door de NMBS-Groep van de recente pensioenhervorming" (nr. 17071)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en

Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de interpretatie van de pensioenhervorming door de NMBS-Groep" (nr. 17401)

27 Questions jointes de

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'interprétation erronée de la récente réforme des pensions par le Groupe SNCB" (n° 17071)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'interprétation de la réforme des pensions par le Groupe SNCB" (n° 17401)

27.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, er was al redelijk wat inkt gevloeid vooraleer op 21 december 2012 de pensioenhervorming eindelijk realiteit werd. Uw socialistische partijgenoot, minister Daerden, had indertijd de zware taak om de pensioenhervorming op gang te brengen. Uiteindelijk heeft minister Van Quickenborne de pensioenhervorming tot een goed einde gebracht.

Wat de afschaffing van het vervroegd pensioen in welbepaalde gevallen betreft, heeft de NMBS de pensioenhervorming blijkbaar een beetje te enthousiast geïnterpreteerd. Bij de NMBS-Groep was er namelijk een pensioenregel die bepaalde dat werknemers met een gemengde loopbaan, deels als treinbestuurder of kaartjesknipper bij het rollend personeel en deels als zogenaamde sedentaire stationschef, per gewerkt jaar op de sporen twee maanden vroeger met pensioen konden gaan, te verminderen vanaf de startleeftijd van 60 jaar. Door de pensioenhervorming is dat niet langer het geval.

Blijkbaar werd de pensioenhervorming door de NMBS-Groep foutief toegepast. Daardoor moeten, voor zover geweten, achttien gewezen personeelsleden van de NMBS-Groep uit vervroegd pensioen terugkeren, waarvan sommigen nog meer dan drie jaar zullen moeten werken. De betrokkenen zijn volgens de bestaande regelgeving immers nog niet pensioengerechtigd. De Pensioendienst voor de overheidssector kan hun dus ook geen pensioen uitbetalen.

Dat is verwonderlijk, mijnheer de minister, omdat de NMBS-kwestie expliciet beschreven stond in de memorie van toelichting van de nieuwe wet, inclusief het cijfervoorbeeld. Dat moest bijvoorbeeld vermijden dat een kunstgreep al het spoorpersoneel zou uitsluiten van de pensioenhervorming, door hen elk voor korte tijd zagezegd op een trein te zetten, waardoor zij allemaal onder die regel zouden vallen. Het rollend personeel is immers in bepaalde gevallen vrijgesteld van de nieuwe strengere pensioenregels.

In de marge daarvan vernam ik dat het nog altijd onzeker is wie al dan niet met pensioen mag vertrekken en wie dus op beide oren kan slapen. Het is een soort pingpongspel tussen de NMBS en de bevoegde minister van Pensioenen. Volgens mij moet de NMBS zorgvuldig zijn en ervoor zorgen dat zij haar engagementen tegenover haar personeelsleden nakomt. Ook in haar communicatie naar de personeelsleden en in de beslissingen die zij neemt, moet zij zorgvuldig zijn.

Hoe valt te verklaren dat de recente pensioenhervorming door de NMBS-Groep verkeerd werd geïnterpreteerd? Hoeveel gewezen personeelsleden van de NMBS-Groep zijn hiervan het slachtoffer? Welke maatregelen werden genomen voor de getroffen personeelsleden?

27.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, alle vragen zijn al gesteld. Ik sluit mij dan ook hierbij aan.

27.03 Minister Jean-Pascal Labille: De NMBS-Holding heeft mij geïnformeerd over de problematiek van de pensioenhervorming bij de NMBS-Groep. Deze problematiek gaat over een personeelslid met een gemengde loopbaan die, op het ogenblik dat hij vrijwillig opteerde voor een niet-rijdende functie, nog niet voldeed aan de voorwaarden om te kunnen genieten van het vervroegd pensioen conform het gunstregime dat van toepassing is op het rijdend personeel. Dit is de aanleiding voor het probleem van zestien personeelsleden die jaren geleden vrijwillig de rijdende loopbaan verlieten op basis van de wettelijke bepalingen inzake de gemengde loopbaan volgens dewelke het pensioen kon ingaan in 2013, maar voor wie de pensioendatum moest worden uitgesteld.

Gelet op deze problematiek, richtte de NMBS-Holding zich op 21 december 2012, de dag van de publicatie in het *Belgisch Staatsblad* van de wet van 13 december 2012, tot PDOS met een vraag over de precieze interpretatie van de wet. Midden februari 2013 ontving de pensioendienst van de NMBS-Holding een nota

ondertekend door de vice-eersteminister en minister van Pensioenen, die inhield dat ook personeelsleden die wegens medische ongeschiktheid aanvaardden om te worden gereclasseerd buiten de rijdende loopbaan, geen aanspraak meer konden maken op het gunstregime van de gemengde loopbaan. Op dat ogenblik was in tempore non suspecto reeds aan achttien personeelsleden, die zich in die situatie bevonden, de beslissing genotificeerd van een ambtshalve rustpensioen dat inging in de loop van 2013.

Gelet op de complexiteit van de problematiek, maar ook gezien de sociale impact ervan, werd in deze context tevens een beroep gedaan op een extern juridisch advies. Op grond van de conclusies van de pensioendienst van de NMBS-Holding en dat extern juridisch advies werd aan de raad van bestuur voor deze achttien gevallen voorgesteld om de toekenning van een rustpensioen wegens sociale en billijkheidsredenen te laten doorgaan zoals gepland.

De raad van bestuur stemde hiermee in, alsook met de te volgen procedure om de problematiek op te lossen. Het gebrek aan een expliciete aanpassing van artikel 115 van de wet van 14 februari 1961 en het gebrek aan aangepaste overgangsmaatregelen met betrekking tot de gevallen van een gemengde loopbaan bij de NMBS-Groep geven aanleiding tot een reeks vragen inzake de precieze draagwijdte van de wet van 28 december 2011, gewijzigd door de wet van 13 december 2012. Voor die materie heeft de NMBS-Holding aan PDOS gevraagd de procedure op te starten die vastgelegd is naar aanleiding van een conflict inzake de toepassing van de pensioenwetgeving.

27.04 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord en voor het brengen van het standpunt van de NMBS.

Ik blijf mij er toch over verwonderen, want de NMBS is nu geen kmo'tje waar honderd personen werken. De NMBS is een immens bedrijf, waar men toch over topinformatici en topjuristen moet beschikken, over medewerkers die een dergelijke materie van nabij volgen. Ook de vakbonden zijn er bij wijze van spreken oververtegenwoordigd. In hoeverre speelt men daar dan zijn rol, zowel in de personeelsdienst als in de syndicale overlegorganen, om ervoor te zorgen dat de regelgeving die men aan de personeelsleden oplegt en de gunsten die men toestaat, ook wettelijk gedekt zijn? Dat is toch essentieel voor de goede werking van een overheidsbedrijf.

Nu nog is niet altijd duidelijk wat er juist zal worden beslist. Dat is niet in het belang van de werknemers. Het gaat per slot van rekening over regelgeving met betrekking tot de pensioenhervorming die in december 2011 werd uitgevaardigd. Het pleit niet voor een efficiënt en zorgvuldig omgaan met de belangen van de personeelsleden van de NMBS als men er niet in slaagt de regelgeving op een goede manier te interpreteren, waarvan de toepassing nog altijd een beetje een loterij is.

27.05 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Ik dank op mijn beurt de minister voor zijn antwoord. Ik zal het nog eens aandachtig nalezen.

Zoals ik het nu begrijp, heeft men om sociale redenen het pensioen van de achttien personeelsleden die al op pensioen gesteld waren, niettegenstaande het wettelijk eigenlijk niet kon, niet ingetrokken.

Ik heb daarover een aantal bijkomende vragen, maar ik zal eerst uw antwoord nalezen.

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

28 Samengevoegde vragen van

- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de onrustwekkende verouderde staat van de treinsporen en de bovenleidingen en de nood aan bijkomende investeringen door Infrabel" (nr. 17072)
- mevrouw **Valérie De Bue** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het verouderde spoorwegmaterieel" (nr. 17088)
- de heer **Stefaan Van Hecke** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de investeringen in het spoor en de besparingen in het budget van de NMBS" (nr. 17124)
- de heer **Ronny Balcaen** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de studie van de École Polytechnique Fédérale de Lausanne met

betrekking tot de staat van ons spoorweginfrastructuur" (nr. 17225)

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de staat van de Belgische spoorweginfrastructuur" (nr. 17255)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de audit met betrekking tot de spoorinfrastructuur" (nr. 17359)

- mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de huidige staat van het Belgische spoorweginfrastructuur" (nr. 17364)

28 Questions jointes de

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'inquiétante vétusté des voies et des caténaires et la nécessité d'investissements supplémentaires par Infrabel" (n° 17072)

- Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la vétusté du matériel SNCB" (n° 17088)

- M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les investissements dans le rail et les économies prévues dans le budget de la SNCB" (n° 17124)

- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'étude de l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne relative à l'état de notre réseau ferré" (n° 17225)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'état de l'infrastructure ferroviaire belge" (n° 17255)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'audit relatif aux infrastructures ferroviaires" (n° 17359)

- Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'état actuel du rail belge" (n° 17364)

De **voorzitter**: De heer Geerts en mevrouw Musin zijn er niet, dus deze vragen vervallen.

28.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, er gebeurt heel wat studiewerk bij de NMBS en de ene studie kost al wat meer dan de andere of leidt tot meer spectaculaire resultaten. Begin april is in de media bekend geraakt dat er in 2011, dus zelfs niet in de loop van 2012, een studie geweest is van de polytechnische school van Lausanne, de École Polytechnique Fédérale de Lausanne, EPFL, waarin gesteld wordt dat het Belgische spoor een serieuze inhaalbeweging moet maken op het vlak van investeringen. De sporen en bovenleidingen zouden nagenoeg de limiet van hun levensduur bereikt hebben. In de periode 2013-2025 zou meer dan 680 miljoen euro nodig zijn.

De EPFL voerde de audit in 2011 uit op vraag van spoorwegbeheerder Infrabel. De experts hebben de inhaalbeweging becijferd op 220 tot 250 miljoen euro voor de vervanging van de sporen, op 190 tot 230 miljoen euro voor de toestellen van de hoofdsporen en op 200 miljoen euro voor de bovenleidingen.

In reactie op het bekend raken van deze audit, die in de krant *L'Echo* is verschenen, bevestigde Infrabel het bestaan van deze audit. Infrabel beaamt dat de sporen een levensduur van dertig jaar hebben en de bovenleidingen een levensduur van twintig jaar. Alle curves geven aan dat hun levensduur bijna de limiet bereikt heeft en dat we investeringen moeten doen. Bij gebrek daaraan riskeren we problemen, in het bijzonder capaciteitsverlies.

In een reactie op deze berichten hebt u de kwestie reeds een beetje gerelativeerd en gezegd dat het wel meevalt met die onrustwekkende staat van het spoor. U hebt ook gezegd dat in de nodige middelen is voorzien.

Ik denk dat ook uw regeringspartner, de MR, toch de nodige kritiek heeft geuit over de zorgwekkende staat van het spoor. Vandaar mijn vragen, mijnheer de minister.

Deelt u de conclusies van de audit van de EPFL uit 2011 dat Infrabel een inhaalbeweging moet doen van 220 tot 250 miljoen euro voor de vervanging van de sporen, van 190 tot 230 miljoen euro voor de toestellen van de hoofdsporen en van 200 miljoen euro voor de bovenleidingen?

Als we kijken naar die investeringen en we kijken naar het vele falen op het vlak van sporen en wissels,

zeker als er 10 cm sneeuw valt, of bij een kapotte bovenleiding, dan komt een dergelijke audit niet uit de lucht gevallen.

Als u die analyse deelt, welke maatregelen werden dan genomen en sinds wanneer werden die genomen? Het gaat uiteindelijk om een audit van 2011. Zo neen, waarom niet? In welke mate zijn dergelijke investeringen gepland in het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep of zijn daarvoor bijkomende investeringen nodig?

28.02 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, je ne reviendrai pas sur les conclusions qui ont été rappelées et dont nous avons pu prendre connaissance par presse interposée. L'audit en question date de 2011. J'imagine qu'il n'est pas sans lien avec le débat que nous avons eu au niveau du plan d'investissement (PPI) et le débat sur la catégorisation des voies.

Il est regrettable de prendre connaissance de telles études par voie de presse. On aurait très bien pu intégrer ces conclusions pour avoir été associé à différents audits, notamment ceux relatifs à la sécurité et la ponctualité. Aussi est-il normal qu'un certain nombre de questions fussent. Même si la situation n'est pas neuve et provient d'un sous-investissement en la matière, il subsiste pas mal de questions.

J'aurais voulu savoir comment le PPI répond à ces critiques et ces signaux d'alarme. Quel est l'état de vétusté réelle des installations? La situation est-elle grave ou l'audit fait-il état de scénarios théoriques? Quelle est la réponse technique qu'Infrabel apporte à cet audit, dans le cadre du PPI par exemple? Quelles sont les conséquences pour les voyageurs et les projets d'investissement qui sont déjà approuvés?

28.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, het Belgische spoor moet een serieuze inhaalbeweging maken op het vlak van investeringen en infrastructuur, zo luidt de conclusie van de audit door de polytechnische school van Lausanne. Ik ga daar niet verder op in, andere sprekers hebben dat al gedaan.

Er is niet zo veel nieuws onder de zon. Groen en Ecolo pleiten al lang voor bijkomende investeringen in het spoor, omdat de kwaliteit op peil moet worden gehouden. Verouderd materieel biedt de reizigers geen garantie op een goede dienstverlening.

De reactie van de heer Michel, voorzitter van meerderheidspartij MR, vond ik wel opvallend. Hij reageerde hevig op de staat van het spoor. Nochtans heeft deze regering tijdens de laatste begrotingscontrole opnieuw beslist om te besparen op de NMBS; blijkbaar was hij daarvan niet op de hoogte. Evenwel werkt de regering het investeringsplan uit en is zijn partij daarbij aanwezig. Ik begrijp zijn reactie dan ook niet zo goed.

Wat zult u doen met deze studie? Zult u het investeringsplan, waarin u keuzes hebt gemaakt en bedragen vastgelegd, aanpassen? Zult u meer middelen zoeken? Welke pistes worden onderzocht?

Ik had hieraan nog een vraag gekoppeld over de genomen budgettaire maatregelen, maar die werden al besproken naar aanleiding van voorgaande vragen. Ik zal ze dus niet meer herhalen.

28.04 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, cette étude réalisée par l'École polytechnique de Lausanne épinglerait la vétusté du rail belge et la nécessité d'investissements importants en vue d'éviter de revoir à la baisse l'offre ferroviaire.

Ainsi que l'a mentionné Mme De Bue, cela résonne étrangement à nos oreilles après ce que nous avons pu entendre, à l'occasion du travail qui a été fait sur le projet de PPI dans cette commission, à propos de la catégorisation des voies et de l'impact de cette catégorisation sur d'éventuelles diminutions de l'offre ferroviaire.

Mon collègue M. Van Hecke l'a dit, nous avons été témoins de vifs échanges entre vous et le président d'un de vos partenaires de la majorité. M. Charles Michel semble remettre en cause le projet de PPI et la manière dont la SNCB est gérée, alors qu'il venait d'approuver les 30 millions d'économies dont nous venons par ailleurs de parler. J'espère que la réponse que vous allez apporter à ces deux questions pourra le rassurer.

Ceci dit, cette question de la vétusté du rail est relativement connue, elle a été plusieurs fois rappelée dans cette commission. Les auditions concernant le PPI, des études du SPF Mobilité, certains éléments dans le dernier rapport du SSICF ont montré la nécessité d'investir dans l'infrastructure. L'accent était notamment

mis sur les effets du dérèglement climatique et des événements météorologiques majeurs et extrêmes sur l'état du rail belge: l'état des caténaires, le gauchissement des voies, l'impact des canicules et des inondations.

J'en viens à mes questions et à l'impact que pourrait avoir cette étude sur la politique à mener sur le réseau ferré belge.

Quels sont, monsieur le ministre, les enseignements et conclusions tirés par les auteurs de l'étude? Dès l'instant où l'on ne peut se référer qu'à ce qui est écrit dans la presse, approuvez-vous ces conclusions?

Comment cette étude est-elle prise en considération dans le projet de plan pluriannuel d'investissement? Autrement dit, comment le projet de PPI permettra-t-il de répondre aux constats de vétusté qui seraient faits dans cette étude?

28.05 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Aansluitend nog mijn volgende vragen. Kunt u een overzicht geven van de plaatsen waar het probleem van verouderd materieel zich het sterkst voordoet? Op welke lijnen moet daardoor bijvoorbeeld met verminderde snelheid worden gereden?

Welk bedrag zal dit jaar nog worden geïnvesteerd om de meest acute problemen ingevolge de verouderde spoorinfrastructuur op te lossen?

28.06 Minister Jean-Pascal Labille: Tijdens de voorbereidingen van het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 vroeg Infrabel in 2011 aan de École Polytechnique Fédérale de Lausanne een *second opinion* over de inschatting van de behoeften voor de infrastructuurvernieuwing die werd opgesteld door de technische diensten van Infrabel. De École Polytechnique Fédérale de Lausanne valideerde de orde van grootte van de volgens de technische diensten van Infrabel noodzakelijke middelen om het net in stand te houden. Infrabel heeft de betrokken bedragen bijgevolg in haar voorstel van meerjareninvesteringsplan 2013-2025 opgenomen. Infrabel meent dat zij met deze bedragen de lijnen op haar netwerk zal kunnen onderhouden. Dat is zeer belangrijk.

Toutefois, Infrabel m'indique avoir donné une priorité renforcée aux travaux de renouvellement de l'infrastructure durant les dernières années du PPI précédent (2008-2012) et le niveau de réalisation dans ce domaine est donc légèrement supérieur au niveau envisagé à l'époque de la mission de l'École polytechnique fédérale de Lausanne.

J'ai pris acte de cette étude qui constitue un élément d'analyse dans le cadre de la confection du PPI 2013-2025 du Groupe SNCB. Madame la présidente, je pense que l'explication pourrait être apportée lors de la présentation de ce plan pluriannuel d'investissement, avec ce qui sera *in fine* le projet définitif de ce plan, y compris les éléments faisant référence au plan prévu par l'École polytechnique fédérale de Lausanne ainsi que ceux non retenus. Voilà qui mériterait une présentation particulière.

À ce stade, le PPI n'est toujours pas définitivement approuvé; la date a été fixée à juillet. Aujourd'hui, j'ai rencontré des représentants de la Région bruxelloise et les contacts sont en cours avec les deux autres Régions. Il me paraît utile de faire le point lors de la présentation définitive du PPI et de prévoir une discussion avec les membres de la commission.

28.07 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. In uw laatste opmerking wees u er terecht op dat er nood is aan een aftoetsing van wat de École Polytechnique Fédérale de Lausanne heeft vastgesteld, van wat Infrabel heeft opgenomen in zijn investeringsprogramma en van wat niet is gebeurd. Het verwondert mij dat er tal van studies worden gemaakt waarvan het Parlement niet in kennis wordt gesteld, zeker als het gaat over een belangrijke audit zoals deze. Ik hoop alvast dat er op korte termijn werk van wordt gemaakt om niet alleen die audit door te voeren maar ook om het Parlement er afdoende over in te lichten.

28.08 Valérie De Bue (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse et vos propos quelque peu rassurants.

Cela dit, votre proposition est intéressante, mais la présentation aurait pu avoir lieu en février-mars lors de nos premiers débats sur le PPI. En effet, quand les plans seront suffisamment aboutis, nous ne disposerons plus de marge de manœuvre pour prendre du recul par rapport à cette étude. Mais je suppose que nous

aurons encore l'occasion de revenir sur la question.

28.09 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, u zegt dat u de vergelijking wilt maken met de voorstellen van Infrabel of dat u die voorstellen zult toetsen aan het definitief plan. Op het einde zal men dat doen, hoewel dat beter in een vroeger stadium zou gebeuren, met het oog op de openheid en transparantie. Maar goed, wij zullen het dan bestuderen.

U zegt dat Infrabel al die informatie meegenomen heeft in haar voorstellen voor het investeringsplan. Ik herinner mij nog goed dat Infrabel verschillende scenario's gepresenteerd heeft. Een ervan was het "ambitious scenario", een zeer ambitieus scenario, terwijl er ook een *basic* was, een conclaaf en weet ik wat nog allemaal. De cijfers veranderen ook in al die scenario's.

Als de resultaten van de becijfering van het studiebureau in het "ambitious" plan zijn terechtgekomen, maar men gaat van "ambitious" naar een conclaaf, wat is er dan weggevallen? Ik vrees dat Infrabel dus wel een bepaald investeringsbudget gevraagd heeft, maar de vraag is of uw regering dat investeringsbudget wel zal toekennen. Die test zullen wij pas kunnen uitvoeren wanneer u het definitief plan voorlegt.

28.10 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, je vous remercie. S'agit-il d'une adéquation entre les recommandations de cette étude et le plan "ambitious" ou le plan "conclave", c'est toute la question!

Sur les bancs de tous les groupes politiques, l'ambition est de pouvoir continuer à être associés de près à la réflexion et aux travaux concernant tous les dossiers de la SNCB.

Je proposerais que nous puissions demander à Infrabel de nous transmettre cette étude. La proposition du ministre vaut ce qu'elle vaut, mais le timing prévu fait que nous n'aurons plus rien à dire, comme l'a dit Valérie De Bue. En tant que commission de l'Infrastructure, je pense que nous devrions solliciter Infrabel pour voir si les recommandations de l'École polytechnique fédérale de Lausanne sont bien respectées dans l'état actuel du PPI.

La **présidente**: Vous demandez donc si nous pouvons obtenir cette étude. Je pose la question au ministre.

28.11 Jean-Pascal Labille, ministre: Madame la présidente, je ne connais pas les conditions dans lesquelles cette étude a été demandée en 2011, mais je peux me renseigner. Nous aurons un débat sur ce sujet lorsque nous parlerons du plan pluriannuel d'investissement; cela me paraît assez logique.

La **présidente**: Si nous voulons avoir un débat intéressant, il serait préférable que nous disposions de cette étude.

28.12 Jean-Pascal Labille, ministre: Je vais me renseigner.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 18.00 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.00 uur.