

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

du

MARDI 14 MAI 2013

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 14 MEI 2013

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.31 uur en voorgezeten door mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.
La séance est ouverte à 14.31 heures et présidée par Mme Sabien Lahaye-Battheu.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, tot wanneer kunt u deze namiddag blijven?

Minister **Jean-Pascal Labille**: Tot 17.30 uur.

01 Vraag van mevrouw Leen Dierick aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "spoorlijn 60" (nr. 16845)

01 Question de Mme Leen Dierick au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la ligne ferroviaire 60" (n° 16845)

01.01 **Leen Dierick** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de lijn Sint-Niklaas-Dendermonde-Brussel, met name spoorlijn 60, is een vrij cruciale as. Helaas heeft ook die lijn voortdurend te kampen met vertragingen en afgeschafte of overvolle treinen. Dit is een probleem dat al door verschillende collega's werd aangekaart in heel wat vragen.

In antwoord op een eerdere vraag van mevrouw Temmerman hebt u erkend dat er problemen zijn op lijn 60. U hebt toen gesteld dat er een aantal klassieke, oudere motorstellen op die lijn rijden maar dat die geleidelijk aan zouden worden vervangen door moderne rytuigen, vandaar de volgende vragen.

Is er al een zicht op de timing voor de invoering van nieuwere motorstellen? Kan dit materiaal niet prioritair worden ingezet, gelet op het cruciale belang van deze lijn? Hebt u enig idee van de kostprijs ervan?

Kunnen er eventueel nog andere maatregelen worden genomen om het rijden op deze lijn comfortabeler te maken?

Ook de communicatie naar de reizigers laat soms te wensen over. Zijn er maatregelen gepland om ook de communicatie te verbeteren?

Ten slotte is er ook het probleem van de stoptreinen. Op deze lijn nemen zeer veel pendelaars de stoptrein die start in Dendermonde. Deze is dan al heel goed gevuld, waardoor pendelaars die pas in Lebbeke, Opwijk, Merchtem en Asse op de trein wensen te stappen, soms genoodzaakt zijn om op te stappen in overvolle treinen of zelfs te wachten op de volgende trein omdat zij er gewoon niet meer bij kunnen. Dit is uiteraard niet echt comfortabel voor de reizigers.

Ik neem aan dat u op de hoogte bent van deze problemen. Misschien kunt u wat duiding geven omtrent de eventuele maatregelen om dit te verhelpen.

01.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mevrouw de voorzitter, de NMBS meldt mij dat er al Desirotreinen worden ingezet op de lijn Brussel-Dendermonde. Begin mei worden nog meer nieuwe motorstellen ingezet. De NMBS verzekert dat zij ernaar streeft om het comfort te verhogen in alle treinen.

Infrabel laat mij weten dat de stations en onbemande stopplaatsen tegenwoordig allemaal zijn uitgerust met een omroepinstallatie. De live aankondigingen worden uitgevoerd door een speaker. In 2010 werd ook gestart met het pilootproject van een nieuw aankondigingsysteem. Tegen 2020 zullen alle stations, ook de gewone stopplaatsen, over het beter verstaanbare systeem beschikken. De lijnen 59 en 60 zullen tegen 2016 al beschikken over dat systeem. De NMBS meldt dat de treinbegeleiders regelmatig opleidingen krijgen om de kwaliteit van de aankondigingen in de trein te verbeteren. Ook via de reisplanner die de NMBS aanbiedt op haar website en via de diverse mobiele applicaties voor *smartphones* kan de reiziger *realtime* informatie krijgen over vertragingen, afschaffingen en alternatieve reismogelijkheden. Wie een abonnement heeft, kan ook gratis gebruikmaken van de dienst *My Train Info* via de website van de NMBS. Daar kan de klant kiezen om per sms te worden verwittigd als een trein vertraging heeft of is afgeschaft en om alternatieve routes te ontvangen.

Zoals ik hier meerdere keren heb uitgelegd, zijn de NMBS en ikzelf ons bewust van de problematiek. De NMBS laat mij weten dat zij het treinnummer of het vertrek uur nodig heeft om de overbezetting die u mij meldt, te kunnen onderzoeken.

Door de inzet van nieuw materiaal zullen er automatisch ook meer zitplaatsen beschikbaar worden.

01.03 **Leen Dierick** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik zie een aantal positieve elementen. Ten eerste meldt u dat er waarschijnlijk begin mei nieuwe treinstellen zullen worden ingezet. Ik neem aan dat dit mei 2013 is. Dat is een verbetering.

Ten tweede vermeldt u de initiatieven om de omroepinstallatie en het luidsprekersysteem te verbeteren, zodat de reizigers beter worden geïnformeerd. Ik ben blij te vernemen dat Dendermonde in 2013 met dit nieuwe systeem zal worden uitgerust: dat is een goed vooruitzicht. Ik ben er ook tevreden over dat er middelen zullen worden ingezet om te onderzoeken hoe er een antwoord kan worden geboden aan de overbezetting.

Bedankt voor de positieve elementen. Ik zal dit verder volgen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toenemende onveiligheid in de treinstations, op de stationsparkings, op de treinperrons en op de trein" (nr. 17073)

- mevrouw **Sabien Lahaye-Battheu** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het onveiligheidsgevoel bij de treinreizigers" (nr. 17361)

02 **Questions jointes de**

- **M. Tanguy Veys** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'insécurité croissante dans les gares, sur les parkings des gares, sur les quais et dans les trains" (n° 17073)

- **Mme Sabien Lahaye-Battheu** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le sentiment d'insécurité chez les usagers du rail" (n° 17361)

02.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, uit een driemaandelijks interne tevredenheidsenquête van de NMBS-groep blijkt dat 24,3 % van de treingebruikers zich in 2012 niet veilig voelde in het station, op de stationsparking of in de trein zelf, hetgeen duidelijk meer is dan de 20,3 % in 2011. Ruim 20,1 % voelde zich niet veilig in de trein, in 2011 was dat nog 15,9 %, 23,2 % in het vertrekstation, in 2011 was dat nog 20,4 % en 29,5 % op de parking van het station, in 2011 was dat nog 25,7 %.

Begin deze maand bleek uit de kwaliteitsbarometer 2012 van de NMBS, zoals gepubliceerd in het NMBS-blad *Time to B*, dat de NMBS van haar reizigers voor het jaar 2012 6,49 op 10 krijgt. De cijfers uit de interne tevredenheidsenquête zijn des te opvallender omdat de NMBS-groep in 2012 verschillende initiatieven nam om de veiligheid te verhogen. Het aantal veiligheidsagenten van Securail nam toe van 479 naar 523. Er

kwamen bewakingscamera's bij, van 3 238 naar 3 838, in 95 stations, en de samenwerkingsovereenkomsten met de politie om de lokale problemen aan te pakken, werden uitgebreid.

Ter zake werd door de NMBS Holding, bij monde van woordvoester Leen Uyterhoeven, als volgt gereageerd: "Misschien ligt het aan de toenemende media-aandacht voor incidenten op de trein. Of is het een gevolg van de aanhoudende stijging van het aantal reizigers? Hoe meer mensen op het perron of in een wagon, hoe groter de kans op overlast. Wat ook kan meespelen, is dat de kwaliteit van het reizigersvervoer vorig jaar te wensen overliet, met veel vertragingen in de spitsuren. Dat vergroot de onzekerheid van de reiziger. Ten slotte weerspiegelen de cijfers misschien ook een algemeen gevoel van onbehagen in deze crisistijd".

Mijnheer de minister, hoe verklaart u dat, ondanks de genomen maatregelen in 2012, de onveiligheid in de treinstations, op de stationsparkings, op de treinperrons en in de trein dermate is toegenomen?

In welke mate deelt u de verklaring die de NMBS Holding geeft voor die stijging? Het was typische NMBS-communicatie.

Werden er op basis van de resultaten van de tevredenheidsenquête bijkomende maatregelen genomen?

02.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, het probleem is al geschetst. In 2012 voelde een op vier treinreizigers zich onveilig in het station. Dat cijfer is slechter dan in 2011, toen nog "maar" een op vijf treinreizigers zich onveilig voelde.

De inspanningen die de NMBS al heeft geleverd om de veiligheid te verhogen, zijn door de heer Veys al opgesomd. Voorts heeft de maatschappij ook de sfeer in de stations aangenamer en levendiger gemaakt.

In 2012 hebben wij hier in de Kamer op aangeven van mevrouw Musin een voorstel van resolutie goedgekeurd over de bekendmaking door de NMBS-groep van het gratis noodnummer 0800/30.230. Wij vroegen daarin de regering het genoemde noodnummer op bijvoorbeeld de vervoerbewijzen te vermelden.

Hoe kunt u, niettegenstaande alle inspanningen, het toegenomen onveiligheidsgevoel bij de treinreizigers verklaren?

Zijn er nog bijkomende initiatieven gepland op het vlak van de drie veiligheidspijlers, zijnde de veiligheidsagenten, de bewakingscamera's en de samenwerkingsovereenkomsten met de politie?

Hebt u voor de samenwerkingsovereenkomsten een overzicht van de plaatsen waar dergelijke overeenkomsten tussen politie en NMBS bestaan?

Ten slotte, welke uitvoering werd tot nu toe gegeven aan de resolutie die hier in het Huis is goedgekeurd?

02.03 Minister Jean-Pascal Labille: De NMBS Holding wenst te onderstrepen dat objectieve onveiligheid en een subjectief aangevoeld onveiligheidsgevoel niet noodzakelijk gelijk zijn. Integendeel, er bestaat een discrepantie tussen de feitelijke onveiligheid en de perceptie ervan. Het is niet omdat een plaats veilig is dat men er zich ook daadwerkelijk veilig voelt, of omgekeerd.

Problemen zijn nooit subjectief of objectief, maar balanceren tussen beide. Er is sprake van een objectieve situatie en een subjectieve inschatting. Anderzijds kunnen die twee elementen niet afzonderlijk van mekaar worden gezien en worden beide elementen aangepakt.

De afgelopen jaren heeft de *Corporate Security Service* veel ingezet op het veiligheidsbeleid op het spoorwegdomein. Er werden inspanningen geleverd op nationaal en lokaal vlak, en met alle partners in de veiligheidsketen. Die integrale en geïntegreerde manier van aanpakken, draagt bij tot het veiliger maken van het station en de omgeving. Net die aanpak zorgt ervoor dat burgers zich bewuster worden van veiligheid in de stationsomgeving. Dat kan resulteren in meer, of net minder, onveiligheidsgevoel.

De objectieve gegevens van het *Security Operations Center* liegen er niet om. Het aantal oproepen voor spoorweggebonden veiligheidsincidenten is het afgelopen jaar stabiel gebleven. De patrouilles van de veiligheidsagenten van de NMBS Holding worden op basis van de dagelijkse risicoanalyses en de tevredenheidsenquêtes aangepast.

Lokale problemen worden in het kader van de samenwerkingsverbanden met steden en gemeenten met alle betrokken partners – dat zijn de politie, de preventiedienst en de stationseigenaar – besproken. De acties die hieruit voortvloeien, gaan van preventieve patrouilles tot veiligheidsbeurzen, van gerichte acties tot nultolerantie door de politie.

In samenwerking met de communicatiediensten worden door middel van positieve berichtgeving in de media campagnes gevoerd omtrent sociale veiligheid.

In samenwerking met de NMBS wordt bekeken op welke manier de vragen van de tevredenheidsenquête kunnen worden uitgebreid. Ik zal acht slaan op de resultaten van die acties en op de ontwikkelingen in de resultaten van de tevredenheidsenquête.

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

Ik deel evenwel niet uw analyse wat de onveiligheid betreft. U probeert die te weerleggen, maar de meest objectieve parameter is het aantal gevallen van diefstal, van vandalisme, van beroving, van agressie. Het aantal gevallen van agressie tegen treinpersoneel is nog altijd zeer hoog.

De tevredenheidsenquête wordt niet enkel ingevuld door treinbegeleiders. Vaak zijn andere reizigers getuige van incidenten waarbij de treinbegeleider agressief, verbaal of fysiek wordt aangepakt, en voelen zich hierdoor onveilig.

Ik heb er al naar verwezen: enerzijds is er de interne tevredenheidsenquête over de veiligheid. Anderzijds, wanneer de NMBS zelf communiceert, bijvoorbeeld in het tijdschrift *Time to B* van de NMBS, wordt er met geen woord gerept over onveiligheid. Als men de reizigers correcte informatie wil geven, en niet alleen een goednieuwsshow als *Time to B* opvoeren, moet men ook het aspect veiligheid aan bod laten komen.

Men heeft de interne cijfers over onveiligheid. Wanneer de NMBS zelf de tevredenheid met cijfers aantoont, komt dat aspect echter niet aan bod. Dat vind ik niet correct. Dat is niet zeer geloofwaardig. Als de NMBS wil communiceren over de tevredenheid van de treinreizigers, moet de veiligheid daar een aspect van zijn. Zij moet daar open over kunnen communiceren. Zo kan bijvoorbeeld het telefoonnummer gepromoot worden, om mensen bewust te maken van de aanpak van de onveiligheid.

02.05 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, ik blijf ook wat op mijn honger na het horen van uw antwoord. Het was nogal filosofisch wat het onveiligheidsgevoel betreft en bleef ook heel algemeen, terwijl we toch een aantal concrete vragen gesteld hebben.

Welke uitvoering werd er al gegeven aan de resolutie inzake het noodnummer die hier vorig jaar is goedgekeurd? U hebt daar nog niet op geantwoord. Eventueel kunt u dat nog navragen. Voorts vroeg ik naar de samenwerkingsovereenkomsten tussen de NMBS en de politie. Waar bestaan die eigenlijk juist? Ook daar heb ik geen antwoord op gekregen. Ik blijf dus enigszins op mijn honger.

Kan ik de antwoorden op die concrete vragen vooralsnog verkrijgen of moet ik een nieuwe vraag indienen?

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aan Fyra-bouwer AnsaldoBreda gestelde termijn van 3 maanden die op 21 april 2013 verloopt" (nr. 17074)

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Fyra" (nr. 17274)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stand van zaken en het toekomstbeeld met betrekking tot de Fyra" (nr. 17353)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Fyra in het algemeen en de Benelux-trein als alternatief in het bijzonder" (nr. 17390)

03 Questions jointes de

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le délai de 3 mois accordé à AnsaldoBreda, constructeur du Fyra, et expirant le 21 avril 2013" (n° 17074)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le Fyra" (n° 17274)

- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le bilan et l'avenir du Fyra" (n° 17353)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le Fyra et plus particulièrement le train Benelux en tant qu'alternative" (n° 17390)

03.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, begin januari was de Fyra een *hot item* en hebben wij zelfs een plenaire vergadering gehouden, samen met een delegatie uit Nederland, in het raam van het Benelux-parlement. Iedereen had wel een mening over de Fyra en dagelijks verscheen er wel een of ander negatief bericht omtrent de Fyra.

Echter, een beetje zoals bij treinrampen hier, zodra de camera's wegblijven, verdwijnt ook de aandacht. Ik meen daarom dat het een goede zaak is dat enkele collega's de problematiek opnieuw aan de agenda brengt.

Immers, wij herinneren ons allemaal nog hoe de communicatie verliep, typische crisiscommunicatie. Eerst werd gezegd dat de problemen wel meevielen. Volgens de heer Descheemaecker piepte alleen de deur van een cateringkarretje, of het was de schuld van de Nederlanders of het ging alleen om de Nederlandse treinstellen.

Toch was er een termijn vooropgesteld met einddatum 21 april 2013, waarbinnen de fabrikant AnsaldoBreda tijd had om met concrete oplossingen te komen om de Fyra definitief op de rails te zetten. Ondertussen is het al 14 mei en nog steeds rijdt er geen Fyra. In Nederland werden daaruit al de nodige conclusies getrokken. De communicatie van de kant van de NMBS daaromtrent was echter opvallend stil.

Toch kan men niet langer aan de kant blijven staan. De termijn is verstreken, maar ook het geduld is op, niet alleen van de treinreizigers, maar ik hoop ook van de mensen van de NMBS-groep en van uzelf als voogdijminister.

Naast het aspect van het geduld is er ook een financieel kaartje. Als ik mij niet vergis, zijn er al voor ongeveer 35 miljoen euro aan betalingen uitgevoerd, welke betalingen door bankgaranties zouden zijn gedekt. Ook zijn er financiële inspanningen geleverd sinds het falen van de Fyra, om de treinreiziger op te vangen met vervangende alternatieven en de heropstart van een soort van mini-Benelux-trein.

Daarbij leg ik ook de verklaringen vanuit AnsaldoBreda. Ik citeer ter zake de nummer twee van het betrokken bedrijf: "Er zijn geen mechanische of elektrische problemen geconstateerd. Wij zijn al weken bezig met onderzoek en wij denken dat wij binnen enkele dagen"—die uitspraak dateert van 22 april—"de oplossing kunnen bieden. Uit de tests zijn geen fouten naar voren gekomen op mechanisch gebied. Ook in het elektrisch deel zijn er geen problemen."

Gelet op de standpunten die door u als minister en door de heer Descheemaecker zijn ingenomen, meen ik te mogen concluderen dat de termijn verstreken is en het geduld ten einde is. Daarom rijzen er vragen. De Nederlandse Spoorwegen gaan er daarnaast van uit dat er in het komend jaar geen enkele Fyra zal rijden. Ook de Nederlandse leden van de Tweede Kamer hebben zeer recent vernomen dat dit standpunt wellicht realiteit wordt. Ik vind dan ook dat u als minister eindelijk kleur moet bekennen.

Mijnheer de minister, welke maatregelen worden er genomen, als blijkt dat de vooropgestelde termijn van drie maanden door AnsaldoBreda niet werd gehaald? Aangezien het nu 14 mei is, is dat in ieder geval al duidelijk.

Voor welke bedragen werd AnsaldoBreda in gebreke gesteld? Hoeveel schadevergoeding werd reeds gevorderd en hoeveel reeds ontvangen? Hoeveel schadevergoeding kan de NMBS contractueel maximaal eisen? Als ik mij niet vergis werden bedragen genoemd rond 60 euro, welke maximaal gec recupereerd zouden kunnen worden.

Hebt u, in uw hoedanigheid van minister, de aan de NMBS gevraagde studie ontvangen met betrekking tot de juridische en financiële gevolgen in het geval van het opgeven van de hogesnelheidstrein Fyra? Zo ja, sedert wanneer en wat zijn de conclusies? Welke maatregelen werden op basis daarvan genomen? Zo er geen maatregelen werden genomen, waarom niet en wanneer zullen die dan wel worden genomen?

Tot slot, in welke mate bevestigt u dat de Fyra pas in april 2014 weer in gebruik kan worden genomen?

De **voorzitter**: Aangezien de heer Geerts niet aanwezig is, vervalt zijn vraag nr. 17274.

03.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, ik zal het bijzonder kort houden, omdat het verhaal voldoende bekend is.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken met betrekking tot het dossier? Wat mogen wij de komende weken en maanden verwachten? Hoe stemt de NMBS haar houding ten opzichte van AnsaldoBreda met de Nederlandse collega's af, zodanig dat er met één stem met de constructeur kan worden gesproken?

03.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij wat werd geschetst en de vragen die werden gesteld. Ik heb ook vragen bij het alternatief en in het bijzonder of er, los van de al dan niet herindiensttreding van de Fyra op korte of middellange termijn, bijkomende rijpaden werden aangevraagd. Is er hiervoor voldoende capaciteit op ons net? Is er nog altijd sprake van om de dagelijkse frequentie van de Benelux-trein op te trekken?

03.04 Minister **Jean-Pascal Labille**: De termijn van drie maand aan AnsaldoBreda verleend om te antwoorden op de ingebrekestelling is verstreken op 24 april 2013 .

De NMBS communiceert dat ze op woensdag 17 april 2013 een brief van AnsaldoBreda heeft ontvangen met als boodschap een open pleidooi voor een verdere constructieve samenwerking en het verzoek om juridische handelingen te staken. De NMBS communiceert mij dat ze van plan is haar schade te verhalen op AnsaldoBreda, zo nodig in rechte. Zij heeft in haar ingebrekestelling tevens een voorschot van 1 miljoen euro gevraagd op deze vordering.

Wat schadeclaims betreft die betrekking hebben op de laattijdige levering, is in een plafond voorzien dat inmiddels werd bereikt. Zoals aangekondigd bij de opschorting van de Fyra, heb ik aan de NMBS een studie gevraagd over de juridische en financiële gevolgen van de opschorting van de dienst, en deze ook gekregen. Aangezien het geschil nog steeds hangende is, zult u begrijpen dat ik niet in detail tred van deze analyse. Ik kan u er in elk geval van verzekeren dat ik er met aandacht op toekijk dat de NMBS alles in het werk zet om de financiële en juridische risico's te beperken, zowel voor haar als voor de Belgische Staat.

Wat de vraag over de heropstart van de Fyra betreft, de datum van reintroductie hangt af van de mate van betrouwbaarheid die de constructeur garandeert voor de V250-stellen. De NMBS zal pas een beslissing nemen wanneer ze over voldoende elementen beschikt. Het rapport van het adviesbureau dat voor eind mei 2013 wordt verwacht, zal een van de elementen vormen die in rekening zal worden gebracht voor deze beslissing. De beslissing zal in elk geval in nauw overleg met de Nederlandse partner genomen worden. Een technisch mogelijk alternatief is een trein die in staat is om op een veilige manier te communiceren met de infrastructuur. Dit betekent in dit concrete geval elke trein die beschikt over een passende ERTMS-softwareversie voor de HSL-zuid L4 of klassieke lijnen in België en Nederland.

Met de huidige inzichten kan men dit op termijn met HST-stellen of zelfs met klassiek getrokken materiaal indien de infrastructuurbeheerders dit toelaten. De TRACS-locomotief en de IC-rijtuigen die NS gebruikt onder de merknaam Fyra, hoewel deze slechts aan 160 km/u rijden, zijn hetzelfde type als diegene die jarenlang ingezet werden in de vroegere IC-dienst Brussel-Amsterdam. Deze kan dus nog steeds ingezet worden op het klassieke net zoals gebeurt op Brussel-Den Haag. Op de L4 en het grensoverschrijdend baanvak kan deze locomotief nog niet rijden aangezien deze nog niet gehomologeerd is.

Inzake de frequentie van de IC-treinen van Brussel naar Amsterdam geeft de NMBS mij aan dat een frequentieverhoging, onafhankelijk van de maakbaarheid en de betaalbaarheid, een van de mogelijke scenario's is.

Inzake de maakbaarheid hebben op 8 april 2013 de NS en de NMBS preventief vrijblijvende rijpaden

aangevraagd om alle mogelijkheden open te houden. De rijpaden werden dus niet alleen voor de zestien verbindingen Brussel-Amsterdam op de klassieke lijn aangevraagd. Zij werden ook aangevraagd om een eventuele heropstart van de Fyrtreinen op de hogesnelheidslijn mogelijk te maken.

Het gaat hier om een bewarende maatregel. Uit de maatregel moet dus niet worden afgeleid dat al een beslissing is genomen, waarbij ervoor wordt geopteerd om in zestien verbindingen tussen Brussel en Amsterdam te voorzien.

De NMBS is van mening dat de toekenning van rijpaden in België geen probleem zou mogen stellen, maar dat het deel van het traject tussen Den Haag en Amsterdam een onbekende factor blijft.

Inzake de andere mogelijke verbindingen met Nederland is een treinverbinding tussen Antwerpen en Breda, met een overstap in Roosendaal, nu reeds een feit. De opstelling van een hst-verbinding Antwerpen-Breda is niet aan de orde zolang over de toekomst van de Fyra geen beslissing is genomen.

Het is overigens voor andere maatschappijen nog steeds mogelijk bij Infrabel een aanvraag tot rijpaden in te dienen, met een zicht op het gebruik van de hogesnelheidslijn, aangezien de markt is geliberaliseerd.

03.05 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, maar ik blijf verwonderd over de zeer afwachtende houding van de NMBS. Iedereen herinnert zich de uitspraken van eind januari van dit jaar. Er was toen voor het eerst forse taal vanuit de NMBS te horen. Wat die termijn van drie maanden betreft, de communicatie klonk niet alsof men hun eerst drie maanden tijd zou geven en daarna nog eens zou zien wat men zou doen. Het was duidelijk: als de Fyra binnen de drie maanden niet op de rails stond, dan zou men de stekker uit het Fyra-verhaal trekken, met alle financiële consequenties van dien voor de Italiaanse treinbouwer.

Nu zegt men dat het nog niet zeker is dat men de stekker eruit zal trekken, dat men het nog eens zal bekijken en dat men alternatieven zal onderzoeken. Men zegt dat er nog mogelijkheden bestaan. Op het moment dat de termijn verstreek, moest de NMBS voorgoed een streep trekken onder het Fyra-verhaal en ervoor gezorgd hebben dat er dan al een volwaardig alternatief was. Dat is er tot nu toe nog niet. Dat toont aan dat de NMBS te veel naar Nederland kijkt. In Nederland zegt men dat men in juni wel zal zien waar men belandt. Men heeft in de voorbije drie maanden geprobeerd om de trein op de rails te krijgen. Ik kan mij niet voorstellen dat wij in juni meer nieuws zullen hebben.

Ik betreur de zeer afwachtende houding van de NMBS, want uiteindelijk is niet alleen de belastingbetaler – ik wil overigens nog wel eens zien hoeveel centen wij zullen kunnen recupereren – de dupe daarvan, ook de treingebruiker, die de voorbije maanden maar in beperkte mate op alternatieven kon rekenen en gehoopt had om in de toekomst op een snelle en vlotte manier in Nederland te raken, krijgt geen garanties.

03.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, waaruit wij vooral moeten afleiden dat wij nog een beetje geduld zullen moeten hebben. Ik neem dat ook aan. In tegenstelling tot de voorgaande spreker denk ik dat het verstandig is om zich hierover voldoende te beraden en geen overhaaste beslissingen te nemen. Overhaaste beslissingen in deze zaak kunnen natuurlijk heel grote consequenties hebben.

Het opzeggen van dergelijke contracten lijkt mij juridisch een heel kluwen. Het gevolg zou waarschijnlijk een hele juridische strijd zijn. Het is dus van het grootste belang om hierover een consensus te vinden, ook met de Nederlanders, en om samen tot bepaalde standpunten te komen. Voor de Nederlanders is het uiteraard een stuk moeilijker dan voor ons, met hun negen aanvaarde treinen, maar het zou een goede zaak zijn om het probleem in samenspraak op te lossen.

Door het verlengen van de termijn voor een definitieve beslissing valt, blijft de reiziger natuurlijk een beetje in de kou staan. Dat mag niet te lang duren. Ik hoop dat wij daarover in juni definitief duidelijkheid zullen krijgen, zodat er een oplossing komt voor het probleem van de overvolle Thalys-treinen die vandaag tussen Brussel en Amsterdam rijden – geregeld overboekt, zo vernam ik – en de overvolle L-treinen tussen Antwerpen en Roosendaal.

03.07 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, ik begrijp uit uw antwoord dat men het contract na de termijn van drie maanden kon verbreken. Men is nog niet tot die stap overgegaan omwille van het initiatief dat van AnsaldoBreda is uitgegaan. Men probeert om dit nog in der minne te schikken.

Ik heb gehoord dat het rapport van het adviesbureau tegen eind deze maand klaar zou moeten zijn. Dat zal waarschijnlijk essentieel zijn, een bepalend element zoals u het hebt genoemd, om een beslissing te nemen in overleg met onze Nederlandse partners.

Ik denk dat het dossier in juni waarschijnlijk in een cruciale fase zal komen. Wij zullen dit vanuit de commissie verder opvolgen.

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

04 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de investeringen in het nieuwe treinstation van Bergen" (nr. 17174)

04 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les investissements dans la nouvelle gare de Mons" (n° 17174)

04.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, de bouw van het treinstation in Bergen heeft al meermaals de aandacht genoten, maar bij nazicht van de diverse antwoorden die u reeds hebt gegeven, worden toch een aantal lacunes vastgesteld. Ik zag mij daarom genoodzaakt u daaromtrent te bevragen.

Ik verwijs onder meer naar uw antwoord dat u gegeven heeft in de commissie voor de Infrastructuur van 26 maart 2013. U heeft toen een zeer beknopt antwoord gegeven en verwezen naar eerdere vragen en recente begrotingsbesprekingen. Ik ben op zoek gegaan naar al die antwoorden die u toen zou gegeven hebben, zowel in de commissie als bij de begrotingsbesprekingen. Ik stelde echter vast dat tot op heden op volgende vragen geen antwoord werd gegeven.

Wat is de kostprijs van de sluiting en afbraak van het huidige station van Bergen? Wat is de kostprijs van de bouw van het voorlopige station van Bergen? Op hoeveel wordt op dit moment de kostprijs van het nieuwe station van Bergen geschat?

Wat is de investering per dagelijkse opstapper? Welke stations hebben een gelijkaardig aantal opstappers? Wat is daarbij telkens de bouwdatum van het station?

Voor welk totaalbedrag aan investeringen ter modernisering of ter vervanging is telkens voorzien in het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep?

Welke stations kennen in het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep of kenden in het investeringsplan 2001-2012 van de groep een gelijkaardige investering per dagelijkse opstapper? Hoe wordt de kostprijs van het nieuwe station van Bergen gemotiveerd in vergelijking met de investering in de stations met een gelijkaardig aantal opstappers?

Ten slotte, hoe wordt de kostprijs van het nieuwe station van Bergen gemotiveerd in vergelijking met de kostprijs per dagelijkse opstapper?

04.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mevrouw de voorzitter, ik wil eerst zeggen dat ik al een paar keer een vraag over het nieuwe station van Bergen heb beantwoord.

De NMBS-Groep meldt mij dat de kostprijs voor de sluiting en de afbraak van het huidige station in de globale kosten van de ruwbouw geïntegreerd is. Deze kosten omvatten het eerste lot van de werken en worden op 58 miljoen euro geraamd. De globale investering is in totaal 150 miljoen euro en bevat de ruwbouwkosten. De investeringen voor het nieuwe station van Bergen slaan helemaal op de Waalse enveloppe, die gebaseerd is op de 60/40-verdeelsleutel.

Er zijn geen kosten toe te wijzen aan het voorlopige station van Bergen. De NMBS-Groep heeft het voorlopige station van Luik naar Bergen verhuisd. Het voorlopige station is dus een hergebruik en geen nieuwe aankoop.

In Bergen zijn er volgens de cijfers van de NMBS-Groep ongeveer 10 000 opstappers. In vergelijking met andere stations worden de investeringen voor het nieuwe treinstation van Mechelen op 157 miljoen euro geschat voor ongeveer 18 000 opstappers, en voor Oostende op 71 miljoen euro voor 6 500 opstappers.

De NMBS-Groep preciseert dat de investeringen in nieuwe treinstations ook aanpassingen aan de elementaire spoorweginfrastructuur betreffen, zoals roosters, seininrichtingen, bouwwerken enzovoort, en niet alleen de gebouwen of de parkings.

04.03 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord en voor een aantal aanvullende gegevens.

U maakt, enerzijds, de vergelijking met het station van Mechelen en met het station van Oostende. Het is echter duidelijk dat de kostprijs van het station in Bergen niet in verhouding is met de kostprijs van voormelde stations. Zeker wanneer wij naar het aantal opstappende reizigers in Oostende kijken, moet ook rekening worden gehouden met cijfers die, zeker tijdens de zomermaanden, sterk durven te verschillen. Het gebruik van het station van Oostende kan dus niet enkel op basis van het aantal dagelijkse pendelaars worden gemotiveerd.

Anderzijds, wanneer wij naar het prijskaartje kijken voor het station van Bergen met zowat tienduizend opstappende reizigers, wordt een heel ruime marge gehanteerd om de investeringen ter zake te verantwoorden.

In het verleden werd daaromtrent de kritiek geuit dat vooral wordt geprobeerd de socialistische politici, die met een dergelijk prestigeproject willen uitpakken, ten goede te komen. Dergelijke kritiek vindt hier vandaag haar gelijk.

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

05 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de leegstand in het treinstation Antwerpen-Centraal" (nr. 17211)

05 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'inoccupation des magasins situés dans la gare ferroviaire d'Anvers-Central" (n° 17211)

05.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, investeringen in stations zijn noodzakelijk, maar soms is er een negatieve keerzijde aan de medaille, ondanks de gedane investeringen. Met de renovatie van het station Antwerpen-Centraal, zes jaar geleden, werd het aantal beschikbare winkelpanden in het grootste station gevoelig uitgebreid.

Blijkbaar gaat het echter niet goed met het shopping centrum dat de spoorwegen aldaar wilden uitbouwen, want inmiddels staan negentien van de zestig winkels leeg, voornamelijk in de nieuwe achterbouw van het station. Elf daarvan zijn definitief gesloten, acht zijn tijdelijk dicht, maar worden mogelijk ook definitief gesloten. Volgens de NMBS-Holding voldeden de uitbaters niet meer aan de contractuele afspraken; vaak hadden zij een te grote betalingsachterstand opgebouwd. Nagenoeg de volledige nieuwe winkelgalerij aan de achteruitgang werd bovendien ingenomen door juwelenwinkels, waarmee de NMBS-Holding niet altijd opgezet zou zijn.

Ter zake stelde de heer Paul Van Aelst van de NMBS-Holding: "De houding van sommige juweliers stelt ons teleur. Zij stelden zich weinig open en wilden niet met ons samenwerken om het winkelcentrum goed te laten functioneren. Te veel winkels waren te vaak dicht, omdat veel uitbaters van Joodse afkomst zijn, wat ervoor zorgt dat nogal wat winkels gesloten zijn op zaterdag, sabbat." In Antwerpen wordt ook gefluisterd dat de juweliers erop uit waren om zwart geld wit te wassen.

Mijnheer de minister, wat er nu met de leegstaande panden moet gebeuren, is niet duidelijk. Volgens de NMBS-Holding hebben ze wel nog potentieel, omdat er dagelijks toch nog duizenden passanten langs de betrokken, helaas voorlopig nog leegstaande, winkels passeren.

Mijnheer de minister, hoe verklaart u dat zes jaar na de renovatie van het station Antwerpen-Centraal negentien op zestig, of bijna één op drie, winkels daar leegstaan? Welke maatregelen werden genomen om de leegstand aan te pakken? Had men door betere afspraken of een beter gereguleerde toewijzing van de winkels niet kunnen vermijden dat er kritiek kwam van een teveel aan juweliërs of te regelmatige sluiting? Dit had perfect kunnen worden voorkomen, dus graag enige verduidelijking.

05.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mevrouw de voorzitter, de NMBS-Holding informeert mij dat er in de winkelgalerij Antwerpen-Centraal twee gedeeltes op het gebied van productmix bestaan. Enerzijds zijn er de normale concessies voor een groot treinstation met een gezonde mix van horeca, food, non-food en diensten langs de kant van de De Keyserlei. In totaal zijn er van dit type in Antwerpen-Centraal eenendertig winkels. Anderzijds zijn er vijfenveertig juwelenwinkels die specifiek zijn voor Antwerpen-Centraal. De negentien geciteerde lege winkels zijn enkel in de categorie "juwelenwinkels" te bespeuren.

De invulling met juwelenwinkels was een gevolg van de dadingovereenkomst die in 1998 tussen de NMBS en de juwelenwinkels werd gesloten en die toen toeliet om de werkzaamheden aan het station Antwerpen-Centraal terug aan te vatten. De NMBS-Holding stelt echter vast dat er een structurele leegstand van juwelenwinkels ontstaat door de vele verhuizingen van juweliërs naar de diamantwijk, bijvoorbeeld naar de Pelikaanstraat en de Vestingstraat, buiten het station.

In de Pelikaanstraat zijn er de jongste jaren bijvoorbeeld bijna twintig nieuwe winkels bijgekomen, rechtover het station. Vele bestaande juwelenwinkels zijn van het station verhuisd naar deze nieuwe locaties. De leegstand bij de juwelenwinkels is nog versneld door de stopzetting van bepaalde concessiecontracten wegens het niet eerbiedigen van contractuele afspraken en/of het niet kunnen of willen betalen van de concessievergunningen door de betrokken concessionarissen.

De NMBS-Holding licht toe de invulling van de leegstaande concessies te zullen verzekeren en hiervoor de nodige marktconsultaties te zullen organiseren.

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

Ik begrijp wel dat er een historische context is waardoor de veelheid aan juwelenwinkels ontstond. De huidige leegstand is er evenwel niet van gisteren op vandaag gekomen. U hebt er blijkbaar vertrouwen in dat de leegstaande panden opnieuw ingevuld zullen geraken. Ik vraag mij echter af welke inspanningen de NMBS de voorbije maanden heeft geleverd voor het opnieuw invullen van de leegstaande panden? De verhuis naar de diamantwijk is niet nieuw maar is al een tijdje gaande en is op zich ook een goede zaak. De NMBS had veel vroeger een proactief beleid moeten voeren om die winkels aantrekkelijk te maken en ervoor te zorgen dat er nieuwe uitbaters werden gevonden.

Ik hoor weinig argumenten waarom dat tot nu toe niet gebeurde. Ik kan er enkel van uitgaan dat men daar in de toekomst wel werk van zal maken. Ik betreur intussen alvast dat er opnieuw veel tijd verloren gaat. De NMBS kan in deze tijden elke euro gebruiken.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 17254 van de heer Geerts wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

06 **Vraag van mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het uitwerken van een sanctiesysteem conform de beheersovereenkomst" (nr. 17302)**

06 **Question de Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'élaboration d'un système de sanction conforme au contrat de gestion" (n° 17302)**

06.01 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Mijnheer de minister, volgens de beheersovereenkomst moet bpost jaarlijks een meting uitvoeren van de klantentevredenheid met betrekking tot de uitvoering van haar opdrachten van openbare dienst. Jaarlijks moet bpost ook een actieplan voorleggen op basis van die jaarlijkse tevredenheidsmeting.

Om deze verplichting kracht bij te zetten, is voorzien in de uitwerking van een specifiek sanctiesysteem. Artikel 27 van de vierde beheersovereenkomst stelt dat de modaliteiten van dit systeem moesten worden uitgewerkt volgend op de eerstkomende voorlegging door bpost van het voornoemde actieplan. Dit is ondertussen reeds lang gebeurd, maar een sanctiesysteem werd, hoewel verplicht volgens de beheersovereenkomst, nog steeds niet uitgewerkt.

In een mededeling van de raad van het BIPT omtrent de controle van de kwaliteit van de dienstverlening van bpost, uitgevoerd door het BIPT in het jaar 2011, stelt het BIPT bovendien dat het sanctiesysteem uit het ontwerp van vijfde beheersovereenkomst werd geschrapt. Aangezien het BIPT enkele kritische opmerkingen had over de klantentevredenheid, meer specifiek met betrekking tot de wachttijden en de tevredenheid van bedrijfsklanten, heb ik hierover volgende vragen voor u.

Waarom werd, conform artikel 27 van de vierde beheersovereenkomst, nog geen sanctiesysteem uitgewerkt?

Is in het ontwerp van vijfde beheersovereenkomst, zoals het BIPT in een rapport stelt, niet voorzien in het uitwerken van een sanctiesysteem zoals in de vierde beheersovereenkomst? Waarom niet?

Bent u van oordeel dat het ontbreken van een sanctiesysteem een invloed zal hebben op de klantentevredenheid?

06.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mevrouw de voorzitter, de klantentevredenheidsmeting die door bpost werd opgezet peilt naar het gevoel van tevredenheid of misnoegen van klanten ten aanzien van de dienstverlening van bpost. Het resultaat is geen objectieve maatstaf over de kwaliteit van de dienstverlening, maar een weergave van de perceptie die klanten hebben van bpost.

De meting van de kwaliteit op basis van kwantificeerbare gegevens, bijvoorbeeld de uitreiking op dag +1, gebeurt onder controle van het BIPT. De praktijkervaring leert dat de perceptie kan afwijken van de objectief vastgestelde kwaliteit van de dienstverlening.

Daarom werd er geoordeeld dat het niet opportuun was om sancties te koppelen aan het resultaat van de meting van een subjectief gevoel. De sancties die werden voorzien in het vierde beheerscontract werden daarom niet verder uitgewerkt. In het ontwerp van vijfde beheerscontract worden er geen sancties gekoppeld aan de meting van de klantentevredenheid.

Er zijn uiteraard wel sancties uitgewerkt, wanneer de objectieven inzake de effectieve kwaliteit van de dienstverlening niet worden behaald. Bijvoorbeeld, voor postkantoren zijn er twee specifieke kwaliteitsdoelstellingen, met name wachttijd en klanteninteractie. Als bpost deze doelstellingen niet haalt, kan de vergoeding van de postkantoren tot 10 % dalen.

Bpost is van mening dat de tevredenheid van de klanten niet zal worden beïnvloed door het al dan niet voorhanden zijn van sancties, maar wel door de kwaliteit van de dienstverlening en door eventueel andere factoren die de perceptie kunnen beïnvloeden.

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

Het is jammer dat het sanctiemechanisme niet werd uitgewerkt. De uitwerking ervan was immers in de beheersovereenkomst bepaald.

Ik had gehoopt dat de betrokken partijen van de vijfde beheersovereenkomst, waarover ik straks nog een vraag zal stellen, gebruik zouden maken om het sanctiemechanisme uit te werken. Het is een gemiste kans, mocht de uitwerking van het sanctiemechanisme definitief worden geschrapt. De overheid moet immers steeds een stok achter de deur hebben, want in het andere geval zal dat ten koste gaan van de dienstverlening en de klantentevredenheid.

Aldus luiden de opmerkingen die ik nog aan uw antwoord wilde toevoegen.

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

De **voorzitter**: Mijn vraag nr. 17362 over zwartrijden zal ik later stellen.

07 Questions jointes de

- Mme Karine Lalieux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les pistes proposées par le CEO de la SNCB-Holding en faveur de la mobilité et du désengorgement de Bruxelles" (n° 17365)

- M. Georges Dallemagne au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les alternatives ferroviaires pour améliorer la mobilité bruxelloise" (n° 17421)

07 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de door de CEO van de NMBS-Holding voorgestelde maatregelen ter bevordering van de mobiliteit en de ontlasting van Brussel" (nr. 17365)

- de heer Georges Dallemagne aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de spoorwegalternatieven die de Brusselse mobiliteit kunnen verbeteren" (nr. 17421)

07.01 Karine Lalieux (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, depuis de nombreuses années, je plaide – et je ne suis pas la seule – pour que l'on trouve une solution à l'engorgement de Bruxelles, une solution cohérente pour la jonction Nord-Midi, et que l'on avance dans le projet du RER annoncé depuis plus de dix ans.

Récemment, que ce soit en commission ou lors de la présentation du projet de plan pluriannuel d'investissement (PPI) du Groupe SNCB, j'ai de nouveau eu l'occasion, avec d'autres, de souligner l'importance de ces enjeux pour la fluidité de l'ensemble du rail belge.

Lors de la présentation du projet de PPI, j'avais entendu quelques nouvelles encourageantes – pas toutes –, notamment concernant l'avancement du RER, si pas dans son entièreté, du moins à certains endroits. Pour le reste, je retenais deux mots: capacité budgétaire. Il est vrai que le Groupe SNCB est lui aussi confronté à la réalité économique et financière que nous connaissons.

Aussi, lorsque je lis dans la presse du 19 avril que le CEO de la SNCB-Holding présente des pistes pour améliorer la mobilité dans et aux alentours de Bruxelles, je suis quelque peu étonnée, parce que ces pistes ne sont pas celles développées dans le PPI ni lors de nos auditions ni par vous-même.

Il veut améliorer les gares en intra-bruxellois, sauf que les 43 gares demandées par Bruxelles sont ramenées à 20 gares. C'est un signal que l'on donne à Bruxelles. Et je suis étonnée de ce signal puisque jamais rien n'avait été déterminé à ce propos en matière de RER.

Par ailleurs, il reparle d'un énorme tunnel qui coûterait des centaines de millions d'euros – et tout d'un coup on a des euros – entre Forest et Schaerbeek, ce qui permettrait d'alléger la jonction Nord-Midi. Évidemment, il ne parle pas du financement, puisqu'il n'y a rien dans le PPI à ce sujet-là.

Monsieur le ministre, il devient difficile pour les Bruxellois de suivre la SNCB. Ces propositions sont-elles des propositions du Groupe SNCB ou des propositions personnelles du CEO? S'agit-il de pistes sérieuses – c'est-à-dire pouvant être budgétisées dans le cadre du PPI – ou s'agit-il juste d'une simple sortie médiatique, d'idées personnelles d'un dirigeant?

Enfin, si ces pistes s'avèrent être des propositions concrètes, j'espère qu'il y aura d'abord un contact avec la Région bruxelloise, parce que, si le projet de la petite ceinture était unanimement partagé par les politiques bruxellois malgré le nombre insuffisant de gares, l'idée de recréer un tunnel était, elle, rejetée en bloc.

07.02 Georges Dallemagne (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, lors de la présentation du plan pluriannuel d'investissement 2013-2025 du Groupe SNCB aux membres du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale, M. Jannie Haek, administrateur délégué du Holding, a développé des solutions de mobilité qui pourraient être utiles à la Région bruxelloise – même si elles sont surprenantes –, sans attendre l'achèvement du RER, prévu par la SNCB pour 2025. À ce sujet, nous pensons que cette date est trop tardive et demandons une accélération du projet RER. Les solutions

alternatives proposées ne devraient pas être un argument pour retarder le RER.

Deux solutions alternatives sont envisagées. La première vise à créer une ligne circulaire de 46 kilomètres basée sur les lignes 26 et 28, qui desservirait une vingtaine de gares, mettrait 1,1 million d'habitants à portée directe de l'aéroport de Bruxelles et faciliterait la circulation intra-bruxelloise. Pour sa réalisation, il "suffirait" de construire une liaison entre les lignes 26 et 124 au-dessus du "Y" de Linkebeek. L'avantage serait que, hormis cette liaison, toutes les lignes existent déjà et sont sous-employées. De plus, le tout pourrait rouler assez rapidement, la date de 2016 ayant été évoquée.

La deuxième solution serait de creuser un tunnel entre Forest et Schaerbeek, ce qui permettrait à certains trains de ne plus utiliser la jonction Nord-Midi et d'y ajouter de la capacité supplémentaire pour le trafic national. En ligne de mire, il y a les TGV qui pourraient continuer leurs voyages vers Anvers, Amsterdam, Liège et Cologne, en provenance notamment de France, sans devoir traverser Bruxelles. Un montant de 1,5 milliard d'euros a été avancé pour réaliser les travaux nécessaires. De plus, il semblerait que les améliorations des techniques de creusement actuelles permettraient de réduire fortement les nuisances pour les riverains. Ces deux pistes de solutions avancées par M. Haek ne figurent pas dans le PPI soumis à l'avis des Régions.

Dès lors, monsieur le ministre, que pensez-vous des deux pistes avancées par M. Haek? Ces pistes sont-elles évoquées ou envisagées dans les groupes de travail afférents au PPI? Les impacts budgétaires ont-ils été calculés? Une discussion avec les autorités bruxelloises est-elle envisagée ou en cours, ainsi qu'avec les responsables de la STIB? Estimez-vous que l'option d'une boucle ferroviaire soit compatible avec la mise en place du réseau RER dans les meilleurs délais possibles?

07.03 Jean-Pascal Labille, ministre: Madame la présidente, chers collègues, comme vous le savez, le projet de plan pluriannuel d'investissement 2013-2025 du Groupe SNCB est en discussion au sein du gouvernement et avec les Régions. Pour rappel, ce projet de PPI prévoit une enveloppe de réserve de 2 milliards d'euros issus de la dotation fédérale. Il s'agit plus précisément de 1,5 milliard d'euros à consacrer à des projets en fonction des priorités des différentes Régions et de 500 millions prévus pour des cofinancements régionaux.

Ces moyens doivent permettre aux Régions d'intégrer des projets d'investissement supplémentaires dans le plan ou de faire accélérer la réalisation de certains autres déjà prévus. En outre, certains projets directement liés à l'augmentation de la capacité de la jonction de Bruxelles sont déjà programmés dans celui du PPI. Il existe donc bien des moyens disponibles pour l'augmentation de la capacité et les projets structuraux.

Un débat à l'ordre du jour, et qui doit pouvoir être mené en toute transparence, consiste à savoir quel est le contenu tangible qu'il convient d'attribuer à ces moyens disponibles. L'époque où les plans d'investissement des chemins de fer étaient élaborés sans la moindre concertation avec les autres acteurs ou autorités locales est entre-temps révolue – et je tiens à le souligner. C'est la première fois que le plan d'investissement des chemins de fer peut compter sur une aussi large consultation de tous les niveaux de pouvoir.

Après une première présentation en commission de l'Infrastructure le 7 février dernier, les trois CEO du groupe SNCB avaient également été invités au Parlement wallon et au Parlement flamand afin d'y présenter leur projet de plan et d'échanger leurs idées avec les députés sur les projets avancés par les Régions elles-mêmes. Dans cette même optique, ils ont également reçu une invitation du Parlement bruxellois et du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale. La séance d'audition au Parlement bruxellois est prévue dans quelques semaines. Le jeudi 17 avril dernier s'est tenue la présentation au Conseil économique et social. À cette occasion, l'accent a surtout été mis sur les questions bruxelloises, à savoir la saturation de la jonction Nord-Midi et une meilleure utilisation de l'infrastructure ferroviaire existante au sein de la Région de Bruxelles-Capitale.

À cet égard, divers scénarios avaient déjà été élaborés par le passé dans une mesure plus ou moins large. Le gouvernement bruxellois avait également émis un avis sur la question. Il apparaît en effet que M. Haek a illustré sa démonstration par deux idées: tout d'abord, la construction d'un ring ferroviaire autour de Bruxelles et, ensuite, celle d'un tunnel ferroviaire entre Schaerbeek et Forest. Cette dernière proposition n'est, à ce stade, qu'une suggestion de l'administrateur délégué du Holding et n'est, je vous rassure, pas reprise dans le projet de plan d'investissement actuellement en discussion.

S'agissant du développement de la capacité des lignes L26 et L28 aux autres, il apparaît qu'il s'agit de pistes à l'étude pour l'extension de la capacité dans la Région bruxelloise et certainement pas une alternative au RER tel qu'il a été prévu.

Vous devez également savoir que mon cabinet pilote actuellement une discussion avec les représentants du gouvernement bruxellois en impliquant l'ensemble du Groupe SNCB. Nos contacts sont étroits avec la Région. L'objectif visé est d'étudier toutes les possibilités de solutions existantes et nouvelles et de les examiner selon leurs mérites, la demande de transport réelle et les marges de capacité, de manière à pouvoir finalement opter en faveur des pistes les plus optimales et rationnelles en termes d'amélioration de la mobilité tant pour les Bruxellois que pour le reste du pays.

07.04 Karine Lalieux (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Monsieur le ministre, vous comprenez bien l'étonnement qui peut être le mien lorsque je constate que les CEO entendus à l'occasion de réunions au sein de ce parlement tiennent un autre discours quand ils se retrouvent devant le Conseil économique et social de la Région bruxelloise. Toujours est-il que le discours va un peu à l'opposé de la position de cette dernière pour ce qui concerne la jonction Nord-Midi. Il est donc normal qu'à un moment donné, on s'interroge quant au consensus au sein même de la SNCB.

Cela dit, j'entends bien – et il faut s'en féliciter – que les concertations sont très nombreuses concernant le plan d'investissement. Il me semble que les Bruxellois font passer le message qu'il faut désengorger la jonction Nord-Midi – c'est toute la Belgique qui sera perdante si on ne désengorge pas la jonction Nord-Midi –, mais qu'ils veulent aussi profiter de toutes les solutions mises sur la table. En effet, aujourd'hui, le réseau de la STIB est également engorgé. J'espère donc que l'on continuera à travailler en concertation, mais aussi en faisant preuve de rigueur au niveau du message. Il faut que chacun sache à quoi s'en tenir. Si les scénarios étaient envisagés, pourquoi ne se retrouvent-ils pas dans le PPI? Il faut savoir comment la SNCB travaille. Une consultation a eu lieu entre les trois CEO pour présenter collectivement un projet aux parlementaires, à un gouvernement et à d'autres.

J'entends bien M. Jannie Haek qui veut que des TGV ne passent pas par Bruxelles. Tel n'est pas mon souhait. En effet, je ne voudrais pas que moins de TGV desservent notre capitale.

07.05 Georges Dallemagne (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, je vous remercie pour vos explications.

Monsieur le ministre, j'entends que vous faites preuve d'une prudence de Sioux. A priori, vous ne retenez pas l'idée d'un tunnel ferroviaire, ce que je comprends tout à fait. Malgré l'évolution des techniques, on sait bien le chantier que cela représenterait et surtout les budgets qui seraient nécessaires et qui mangeraient d'un seul coup toutes les marges de toutes les Régions en même temps. Cela est donc probablement totalement impossible d'un point de vue budgétaire.

Vous avez dit que la question du ring était à l'étude. Je rejoins ici Mme Lalieux quand elle dit que la communication du CEO varie en fonction de ses interlocuteurs. C'est un fait que je regrette. Cette communication un peu brouillonne est dommageable. Mais je préfère que toutes les options pour améliorer la circulation et la mobilité dans Bruxelles soient sur la table. C'est très important. On sait que Bruxelles est une des capitales les plus engorgées d'Europe. Vous avez dit qu'il y a des marges, des possibilités. Si on pouvait, à travers un maillon manquant, réaliser ce ring ferroviaire, on répondrait à une partie de la problématique en matière de mobilité. Mais, comme vous l'avez dit, cela ne peut remettre en question le RER. Vous savez qu'à l'instar d'autres Bruxellois, nous sommes demandeurs d'une accélération de ce dossier. En effet, on voit à quel point il est indispensable d'avoir un timing un peu plus décent sur cette question.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 Samengevoegde vragen van

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de evaluatiestudie over de fietspunten aan de stations" (nr. 17394)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking,

belast met Grote Steden, over "de uitbreiding van het aantal fietspunten aan treinstations" (nr. 17398)

08 Questions jointes de

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'étude d'évaluation des points vélo dans les gares" (n° 17394)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'augmentation du nombre de points vélo dans les gares" (n° 17398)

08.01 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, sinds 2007 houdt de NMBS-Holding zich bezig met het project genaamd Fietspunten. In een eerste evaluatiestudie over het project werden destijds de volgende knelpunten vastgesteld. Er waren een aantal infrastructurele knelpunten bij bepaalde fietspunten, waar er onvoldoende stallingsmogelijkheden of verouderde stallingen waren. Het personeel van het fietspunt had niet de mogelijkheid om reizigers die hun fiets op een niet-correcte wijze stalden, hierop aan te spreken en het aantal fietsdiefstallen was, ondanks de installatie van fietspunten, niet of nauwelijks gedaald.

Ik heb mevrouw Vervotte hierover trouwens reeds ondervraagd. In 2011 werd volgens mevrouw Vervotte een tweede evaluatiestudie uitgevoerd over het project fietspunten door het onderzoeksbureau Timenco. Op basis daarvan zou de NMBS-Holding hebben vernomen dat men een kwaliteitstraject van drie jaar zou moeten doorlopen.

Zijn de specifieke knelpunten, zoals die reeds in de eerste evaluatiestudie waren opgenomen, ondertussen weggewerkt? Staat het meldsysteem voor fietsdiefstallen bij de fietspunten aan het Security Operations Center van de NMBS-Holding ondertussen op punt?

Wat was het resultaat van de tweede evaluatiestudie van het onderzoeksbureau Timenco? Welke knelpunten hebben zij vastgesteld?

Tot slot, welke aanpassingen werden er aan het project gedaan? Kunt u meer uitleg geven over het kwaliteitstraject, dat er is gekomen als gevolg van de tweede evaluatiestudie?

Eind vorig jaar kondigde de holding aan dat zij van plan was om in 2013 25 nieuwe fietspunten te openen. Eind 2012 waren er 42 stations met een fietspunt. Tegen het einde van dit jaar zouden dat er 67 moeten zijn. In Limburg zouden er nieuwe fietspunten komen aan de stations van Bilzen en Tongeren.

Wat is de stand van zaken in verband met de nieuwe fietspunten? Hoeveel zijn er momenteel al operationeel? Wat is specifiek de situatie in Bilzen en Tongeren? Zijn er al kandidaat-uitbaters gevonden? Is er al een openingsdatum gepland?

08.02 Minister Jean-Pascal Labille: De NMBS-Holding informeert mij dat in het eerste deel van de studie duidelijk vermeld staat dat fietspunten een onmisbare schakel in de fietsdiefstalpreventie zijn en dat de fietsdiefstallen drastisch zijn gedaald in de stations met een fietspunt.

Dankzij de samenwerkingsverbanden tussen de Corporate Security Service en de lokale partners is er in bepaalde fietspunten, zoals in Lokeren, Aarschot, Leuven en Genk, al de mogelijkheid om aangifte te doen van een fietsdiefstal. Dat systeem zou normaal in de toekomst veralgemeend moeten worden. Daarenboven moet dat soort initiatieven steeds in samenwerking met en met goedkeuring van de lokale politie gebeuren.

De andere aanbevelingen gaan over de rolverdeling tussen de huidige betrokken actoren, de regionale verankering van de fietspunten, het creëren van een duurzaam financieringskader en een herziening van de prestatievergoeding met voornamelijk aandacht voor de kleinere stations.

In het tweede deel van de studie wordt rekening gehouden met de kwaliteitszorg, de communicatie en de herkenbaarheid van de fietspunten. De opdracht loopt nog en zal resulteren in een *quality handbook*, dat als een te volgen richtlijnenbundel zal dienen voor de uitbaters van de fietspunten.

Momenteel loopt de procedure voor het aanstellen van de uitbaters van de nieuwe fietspunten. De komende dagen zullen alle kandidaten het bestek ontvangen. Elke kandidaat krijgt een maand de tijd om een offerte in te dienen. Vervolgens is er een onderhandelingsprocedure. De NMBS-Holding zal in de maand juni starten met het gunnen aan de laureaten. Zij mikt op september voor de opening van de eerste fietspunten, die snel kunnen worden gehuisvest en eenvoudig op te starten zijn.

Wat de situatie in Bilzen en Tongeren betreft, kan de NMBS-Holding, aangezien de procedure nog loopt, enkel meedelen dat potentiële uitbaters zich kandidaat hebben gesteld voor de fietspunten in beide stations. Zodra de laureaat is geselecteerd, zullen samen met de uitbaters afspraken worden gemaakt, die een rechtstreekse invloed hebben op de openingsdatum. De openingsdatum hangt voornamelijk af van de huisvesting en de operationele opstart van het fietspunt, de aanwerving en de opleiding. Aangezien beide factoren in overleg met de gegunde onderneming worden bepaald, is het voorbarig om een concrete openingsdatum mee te delen.

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

Ten eerste, u maakt terecht de vaststelling dat de fietspunten een onmisbare schakel kunnen zijn in de preventie van fietsdiefstal.

Klaarblijkelijk is uit de nieuwe studie gebleken dat het aantal fietsdiefstallen gedaald is. Of heeft men die niet kunnen aangeven? Het verbaast mij dat men in 2011 al wist dat er een probleem was met de aangifte van fietsdiefstallen en dat u zich nu beperkt tot vier stations, waar de aangifte rechtstreeks zal kunnen gebeuren. Het verbaast mij ook dat men nu nog aan het bestuderen is hoe men over de fietspunten zal communiceren, terwijl het systeem al sinds 2007 bestaat. Misschien is het beter om iets minder te studeren en een beetje meer acties te ondernemen.

Wat de nieuwe fietspunten betreft, wij zullen afwachten en de zaken opvolgen. U onderstreept dat ze dit jaar opengaan. Het tijdstraject dat u vooropstelde, zou haalbaar moeten zijn. Ik hoop dus dat, zeker wat de steden Bilzen en Tongeren uit mijn provincie betreft, alles op alles wordt gezet opdat voor het begin van het nieuwe schooljaar de fietspunten er effectief operationeel zijn. Dat is natuurlijk het ideale moment om daarmee te beginnen en om treingebruikers aan te sporen tot een gedragswijzing waarbij ze vanaf dag 1 met de fiets naar het station komen, want dan begint de grote toeloop.

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

09 Samengevoegde vragen van

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de lancering van de MOBIB-kaart" (nr. 17395)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de automatische uitbetaling van de compensatie voor treinvertragingen via de MOBIB-kaart" (nr. 17675)

09 Questions jointes de

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le lancement de la carte MOBIB" (n° 17395)
- M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le remboursement automatique des indemnités compensatoires pour les retards des trains via la carte MOBIB" (n° 17675)

09.01 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de NMBS heeft in maart de MOBIB-kaart gelanceerd, het vervoerbewijs in de vorm van een chipkaart dat ook door de MIVB wordt gebruikt.

In eerste instantie zullen alleen de 180 000 jaarabonnementhouders overschakelen. Later komen de andere abonnementen aan bod.

Mijnheer de minister, staat alles nu softwarematig eindelijk op punt? Hoe verlopen de onderhandelingen met de andere vervoersmaatschappijen, de Lijn en de TEC, in verband met de integratie van de MOBIB-kaart? Overweegt men om op termijn ook een gemeenschappelijk loket, wat voor de gebruiker van het openbaar vervoer toch gemakkelijk zou zijn? Zo nee, waarom niet?

09.02 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, uit het activiteitenverslag van de NMBS blijkt dat het aantal aanvragen voor compensaties met 16,7 % is gestegen tot 80 500 in 2012. Het totale bedrag is met 27,7 % gestegen tot meer dan 1,3 miljoen euro. Het grootste deel van de aanvragen gaat over langdurige vertragingen, dus meer dan 60 minuten, wat voor 100 % wordt

gecompenseerd. De langdurige vertragingen zijn goed voor 76,5 % van de aanvragen. Voor frequente vertragingen komen er steeds meer aanvragen binnen en zijn de compensatiebedragen ook een pak hoger. Uiteraard kost het berekenen en controleren van deze compensaties heel veel tijd en komen er ook heel wat kosten bij kijken.

Nu de NMBS volop inzet op het gebruik van de MOBIB-kaart als treinabonnement zou men echter kunnen overgaan tot een vereenvoudiging. Aangezien de treinreiziger iedere keer deze kaart door een treinbegeleider moet laten valideren, zou de NMBS automatisch de vertraging kunnen uitrekenen en automatisch een compensatie kunnen storten op de MOBIB-kaart. Dit spaart reizigers heel wat administratie uit, de compensatie is dan zeker ook correct berekend en het spaart controlekosten uit voor de NMBS. Vandaar mijn heel concrete vragen.

Ten eerste, bent u het met mij eens dat dergelijke vereenvoudigingen het comfort van de reizigers ten goede zouden kunnen komen en heel wat administratie zouden kunnen uitsparen?

Ten tweede, bent u bereid zulke procedure te overwegen en in te voeren? Zo niet, waarom niet? Zo ja, welke stappen zijn er eventueel al gezet en op welke termijn?

09.03 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mevrouw de voorzitter, collega's, de NMBS-Groep meldt mij dat de MOBIB-oplossing momenteel effectief wordt uitgerold en volledig operationeel is op alle verkoopsystemen aan de NMBS-loketten, alsook op de controletoeestellen van de treinbegeleiders.

De migratie van papieren abonnementen naar de MOBIB-kaart ging bij de NMBS midden maart 2013 van start. Geleidelijk aan zullen alle abonnementen worden vervangen op het ogenblik dat ze moeten worden vernieuwd.

Wat betreft de integratie met de andere vervoermaatschappijen, heeft elk van de regionale vervoermaatschappijen? MIVB, TEC en De Lijn, gekozen voor een technisch volledig compatibele kaart. De ene vervoermaatschappij staat al wat verder met haar chipkaartproject dan de andere.

De biljetintegratie tussen de NMBS en de MIVB is volledig rond. Dezelfde integratie met de TEC en De Lijn kan pas plaatsvinden op het ogenblik dat deze maatschappijen compatibele kaarten uitgeven en hun voertuigen en betaalsystemen uitgerust hebben voor de MOBIB-diensten, wat noodzakelijk is voor de klanten.

Wat ten slotte het gemeenschappelijk loket betreft, in de zin van een loket waar alle operaties voor alle vervoerbewijzen van alle maatschappijen kunnen worden uitgevoerd, zegt de NMBS dat dit nooit deel heeft uitgemaakt van de doelstellingen van het chipkaartproject. De NMBS herhaalt dat de hoofddoelstelling erin bestaat de klanten een unieke kaart aan te bieden die door een maatschappij wordt uitgereikt, maar die ook bij de drie andere operatoren kan worden gebruikt om er vervoerbewijzen van die operatoren op te laden of eventueel te combineren.

De NMBS preciseert dat de komst van de MOBIB-kaart mogelijkheden biedt inzake vereenvoudiging. Momenteel is het echter nog mogelijk om een automatische compensatieaanvraag bij te houden, en dit omdat de NBMS pas is gestart met de uitrol van haar abonnementen op de MOBIB-kaart. Deze uitrol zal minstens een jaar in beslag nemen. Alle types van abonnementen en vervoerbewijzen zijn nog niet op de MOBIB-kaart geladen. Er is nog geen waterdicht controlesysteem waardoor er geen zekerheid bestaat dat elke reiziger gecontroleerd wordt tijdens zijn reis.

Ten slotte, dient er ook een belangrijk onderscheid te worden gemaakt tussen de vertraging die een reiziger heeft opgelopen en de vertraging van een trein. Beide kunnen namelijk sterk verschillend zijn. Een reiziger kan zich bijvoorbeeld naar het station begeven om zijn gebruikelijke trein te nemen, maar bij aankomst in het station merken dat hij een voorgaande trein met vijftien minuten vertraging kan nemen. Hierdoor komt hij zelfs nog vroeger dan voorzien op zijn bestemming. In dat geval dient er geen compensatie te worden uitgekeerd aan de reiziger.

De NMBS meldt mij de technologische mogelijkheden op de voet te volgen en deze te zullen toepassen om voort te werken aan een klantvriendelijke service.

Op korte termijn zal er in ieder geval reeds een betere controle kunnen plaatsvinden op de aanvragen voor

compensaties, hetgeen fraude substantieel zal verminderen.

09.04 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, de migratie naar het MOBIB-systeem kondigt zich goed aan, dus dat is goed nieuws.

Uit uw antwoord begrijp ik dat het destijds misschien niet de bedoeling is geweest om te starten met een loket voor het MOBIB-systeem. Met een beetje gezond verstand denken wij echter aan klantentevredenheid, aan het gemakkelijk maken voor klanten en dergelijke. Daarom ligt een oplossing zoals opzoeking online, zoals vandaag al mogelijk is, het meest voor de hand. Wie van punt A naar punt B wil, krijgt een routebeschrijving, wandelt naar het station, neemt de trein tot een bepaalde halte, neemt daar een lijnbus met een bepaald nummer, wandelt nog tweehonderd meter en is ter bestemming. Die dienstverlening zouden wij ook via MOBIB moeten kunnen aanbieden. De MOBIB-kaart wordt overhandigd en de klant koopt één vervoersbewijs dat geldig is voor de treinrit en het stuk van het bustraject.

Daarom kan ik er bij u slechts op aandringen om na te gaan of zo iets niet mogelijk is in het licht van klantenbediening, *customer delight*, en ook voor de efficiëntie. Wanneer men aan iemand één volledig vervoersbewijs kan verkopen, dan moeten er geen twee loketten openblijven voor de aankoop van twee verschillende vervoerbewijzen, die weliswaar op dezelfde kaart staan. Volgens mij kan dat efficiëntie voortbrengen en dat lijkt mij nooit slecht op een ogenblik dat wij het financieel nogal moeilijk hebben.

09.05 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

De MOBIB-kaart biedt veel mogelijkheden op termijn; daar kan veel meer mee gebeuren dan vandaag. Het is goed dat de NMBS dit verder volgt in het licht van de technologische evoluties. Als er meer mogelijkheden zijn voor een klantvriendelijker systeem, ook inzake compensaties, is dat een goede zaak. Ik begrijp dat dit niet van vandaag op morgen kan, maar via verder onderzoek zijn er op middellange termijn misschien meer mogelijkheden. Ik hoop dat de NMBS hierop zal blijven inzetten.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stiptheidscijfers van Infrabel voor 2012" (nr. 17396)

10 Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les statistiques de ponctualité d'Infrabel pour 2012" (n° 17396)

10.01 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, uit de stiptheidscijfers van Infrabel voor 2012 blijkt dat de stiptheid voor neutralisering 87,2 % bedroeg, wat 0,2 % beter is dan in 2011 en 1,5 % beter dan in het rampjaar 2010, maar nog altijd 1,7 % slechter dan in 2009 en 6 % slechter dan in 2004, wat inmiddels al bijna tien jaar geleden is.

Met de genoemde 87,2 % zitten wij 0,7 % onder de doelstelling die voor 2012 werd geformuleerd in het gemeenschappelijke actieplan van 2010, dat op basis van het auditrapport van Arthur D. Little werd opgesteld. Een en ander zou tot een stiptheid van 90 % in 2015 moeten leiden.

Het zal u niet ontgaan zijn dat ook de stiptheidscijfers van de eerste twee maanden van 2013 allesbehalve hoopgevend zijn. De stiptheid daalde immers met 2,3 % ten opzichte van dezelfde periode in 2012. Wij hebben het nog niet over de dramatische gebeurtenissen in maart 2013.

Mijnheer de minister, ten eerste, wat zijn de redenen voor het niet behalen van de stiptheidsdoelstellingen in 2012?

Ten tweede, zal de NMBS-Groep als groep bijkomende maatregelen nemen, om de doelstellingen van een stiptheid rond 90 % in 2015 te behalen, zoals in het actieplan is bepaald?

Wat zijn de bijkomende maatregelen in kwestie?

Waarom worden, bij ontstentenis van bijkomende maatregelen, geen bijkomende maatregelen genomen?

10.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: De NMBS-groep informeert me erover dat in 2012 79,6 % van de vertragingen werd veroorzaakt door incidenten die te wijten zijn aan derden en aan de NMBS. De belangrijke vertragingen die te wijten zijn aan derden, zijnde personen die extern zijn aan de NMBS-Groep, worden veroorzaakt door het feit dat treinen vanuit buitenlandse netwerken vertraging hebben, kwaadwillige opzet en kabeldiefstal. De vertragingen die te wijten zijn aan de NMBS, worden vooral veroorzaakt door schade aan het rollend materieel.

De stiptheid is, samen met de veiligheid, een erg belangrijke prioriteit voor de NMBS-Groep. Er werd een stiptheidsactieplan, SHAP, opgesteld om bij te dragen aan de verbetering van de stiptheid van de reizigerstreinen.

Het SHAP bestaat uit drie verschillende actiepistes: de acties A, de triggers B en de aandachtspunten C. De acties A zijn acties die uitgevoerd moeten worden om belangrijke problemen zoals de slechte staat van het spoor of de kabeldiefstallen aan te pakken. De triggers B zijn evenementen of periodes van het jaar die om bijzondere aandacht vragen: muziekfestivals, winterweer of vakantie. De triggers B worden in de tijd onderverdeeld. Wanneer er een bepaald evenement of periode aankomt, worden de betrokken medewerkers hierover geïnformeerd en gesensibiliseerd om hier ook naar te handelen. De aandachtspunten C zijn elementen waarmee rekening moet worden gehouden bij de dagelijks uit te voeren taken.

Ik ben bijzonder gevoelig voor het stiptheidsprobleem. De stiptheid heeft trouwens bijzondere aandacht genoten bij de uittekening van de nieuwe structuur van de spoorwegen. De opstelling van de structuur zou dus gepaard moeten gaan met een betere stiptheid, die overigens zal opgenomen worden als een evaluatiecriterium van de nieuwe CEO's en die een belangrijke plaats zal innemen in de toekomstige beheerscontracten.

10.03 **Steven Vandeput** (N-VA): Ik dank de minister voor zijn antwoord, al is het veeleer een mooi verhaal.

Het brengt alvast weinig zoden aan de dijk. Ik had graag vernomen welke concrete maatregelen genomen worden. Het feit dat men werk maakt van actiepunten A, B en C, klinkt alvast redelijk logisch, maar geeft weinig meerwaarde aan wie wat meer inzicht wil krijgen in de genomen acties.

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

11 **Question de Mme Jacqueline Galant au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la nécessaire collaboration entre la SNCB et la commune de Jurbise pour l'aménagement d'un nouveau parking pour la gare de Jurbise" (n° 17652)**

11 **Vraag van mevrouw Jacqueline Galant aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de noodzakelijke samenwerking tussen de NMBS en de gemeente Jurbeke voor de aanleg van een nieuwe stationsparking" (nr. 17652)**

11.01 **Jacqueline Galant** (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, à l'issue d'un appel de la Région wallonne, la commune de Jurbise a été sélectionnée pour procéder à la réhabilitation d'un site industriel à l'abandon. Jurbise a proposé la création d'un nouveau parking sur le site de son ancienne briqueterie. Ce parking, destiné à l'usage exclusif des usagers des chemins de fer, serait situé à proximité immédiate des voies, et donc de terrains appartenant à Infrabel ou à la SNCB-Holding. Dès lors, la réalisation de ce projet nécessiterait un partenariat avec la SNCB et/ou Infrabel. Plusieurs raisons le motivent. Premièrement, des parcelles de la SNCB et/ou d'Infrabel devraient sans doute être cédées à la commune afin de permettre de prévoir les accès et facilités nécessaires. Deuxièmement, le tunnel actuel sous les voies qui permet aux usagers d'atteindre les différentes voies devrait être prolongé jusqu'au nouveau parking. Troisièmement, la gestion de ce parking nécessiterait l'établissement d'une collaboration formelle entre la commune de Jurbise et la SNCB.

À l'issue de réunions avec un représentant de la SNCB-Holding, nous avons appris que la gare de Jurbise faisait partie des priorités de la SNCB-Holding et que la création d'un nouveau parking et la prolongation du tunnel sous voies étaient envisagées au niveau de la SNCB. Le projet communal semble donc arriver au bon moment. Toutefois, la commune est tenue à des délais assez courts pour la réalisation de son projet. Il

est en effet question de la fin 2014 pour la réhabilitation du site, sachant que la phase de création du parking devrait suivre assez rapidement, une fois les impératifs administratifs remplis. Or, il nous revient que la SNCB-Holding planifie plutôt une intervention éventuelle sur Jurbise, au plus tôt en 2015 voire 2016. Nous nous retrouvons donc face à un problème de timing.

Dans tous les cas de figure, une collaboration maximale entre la commune et le Groupe SNCB est souhaitable et nécessaire pour mener à bien ce projet. Il me semble donc important de vous faire savoir qu'une accélération des délais prévus à ce stade par la SNCB est indispensable, si l'on veut éviter d'en arriver à une situation où un parking serait créé, sur fonds propres, par la commune, mais serait laissé sans accès sécurisé et pratique durant un long délai. Je rappelle que si les investissements qui seront réalisés pour la création de ce parking devraient être à la charge exclusive de la commune de Jurbise, ces investissements sont, en fait, destinés à réaliser un projet souhaité par la SNCB et qui profitera essentiellement, voire exclusivement à ses usagers.

Monsieur le ministre, sur la base des arguments que je viens d'avancer, pouvez-vous me dire si un raccourcissement des délais endéans lesquels les investissements de la SNCB destinés à la gare de Jurbise pourraient être consentis est envisagé et consenti?

11.02 Jean-Pascal Labille, ministre: Chère collègue, la SNCB-Holding m'informe qu'elle s'inscrit dans le souhait de la commune de mettre à la disposition des usagers du rail un parking de qualité. À cet égard, une collaboration étroite entre la commune et la SNCB-Holding permettra de concrétiser les réflexions portant sur la réhabilitation de l'ancien site de la briqueterie et la création d'un parking pour les voyageurs.

D'un point de vue budgétaire, le projet de plan pluriannuel d'investissements du groupe SNCB, actuellement en discussion, comme vous le savez, au niveau du gouvernement fédéral et des Régions, avait dégagé pour les années 2023-2025 un montant total de 1,315 million d'euros à la SNCB Holding pour les travaux de modernisation de la gare de Jurbise.

Un raccourcissement du délai d'investissement ne peut être envisagé que dans le cadre d'un arbitrage budgétaire tenant également compte des différentes contraintes. Parmi celles-ci, nous pouvons noter le respect des plafonds budgétaires alloués annuellement, le respect d'une répartition 60-40 des investissements entre la Région flamande et la Région wallonne, ainsi que l'assurance de disposer des budgets nécessaires à l'achèvement des travaux déjà engagés. Viennent ensuite des nouveaux projets destinés à l'accueil des voyageurs priorités suivant un modèle tenant compte de l'état des infrastructures (bâtiment de gare, parking, environs) et de la catégorie des gares, donc du nombre de voyageurs.

En outre, la SNCB Holding m'informe que des interventions planifiées prochainement à la gare de Jurbise concernent des travaux urgents pour renforcer la stabilité du bâtiment de la gare.

Pour ce qui concerne Infrabel, le projet de plan pluriannuel d'investissements ne prévoit actuellement pas de moyens budgétaires pour réaliser le prolongement du couloir sous voies de Jurbise (...). Bien que les négociations soient toujours en cours, Infrabel m'indique que sur base de ses priorités en matière de sécurité et de ponctualité, il lui est actuellement impossible de libérer à court terme les moyens nécessaires pour un tel projet.

Toutefois je rappelle que le projet de plan pluriannuel d'investissements prévoit la possibilité pour les Régions de cofinancer les projets qu'elles estiment prioritaires et qu'elles veulent voir réaliser rapidement.

11.03 Jacqueline Galant (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Ce qui est aberrant, c'est que nous allons réaliser un parking également attendu par la SNCB et que les moyens ne seront pas dégagés pour continuer le tunnel qui permettra aux navetteurs de prendre en toute sécurité le train à partir de ce nouveau parking.

J'espère que vous pourrez intervenir pour essayer de mettre une priorité. En tout cas, je reviendrai vers vous en la matière, car nous consentons un effort financier d'importance pour une petite commune rurale. La gare est un outil très important pour notre commune en termes de mobilité. Cela permet à de nombreux navetteurs de venir travailler à la capitale en évitant à cette dernière des engorgements supplémentaires.

Des efforts des deux côtés devraient être entrepris. J'espère vraiment que les délais seront raccourcis pour que ce parking ne soit pas aménagé inutilement et pour que les navetteurs puissent accéder rapidement aux

voies.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 Questions jointes de

- **M. Ronny Balcaen** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la désignation des patrons des entreprises publiques autonomes" (n° 17403)

- **Mme Valérie De Bue** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la nomination des CEO" (n° 17507)

12 Samengevoegde vragen van

- de heer **Ronny Balcaen** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanstelling van de CEO's van autonome overheidsbedrijven" (nr. 17403)

- mevrouw **Valérie De Bue** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de benoeming van CEO's" (nr. 17507)

12.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, en matière d'entreprise publique autonome, vous formuliez dans *L'Écho* du samedi 20 avril "l'espoir que nous puissions procéder aux nominations dans les semaines qui viennent". La SNCB, Belgacom, Belgocontrol, les entreprises publiques autonomes (EPA) sont en effet en attente, pour certaines depuis de longs mois, de la désignation de leurs nouveaux dirigeants.

Pour chacun des mandats en question, relevant de votre autorité, quelle sera la méthode choisie pour recruter les meilleurs dirigeants possibles?

Comment garantirez-vous la transparence, l'objectivité et, in fine, des désignations non partisanses?

12.02 Valérie De Bue (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, j'avais ciblé mes questions sur le Groupe SNCB vu l'actualité et les enjeux qui le touchent, avec la réforme, le PPI et le contrat de gestion. Mais il est vrai que les questions peuvent s'appliquer à toutes les entreprises publiques. On entend beaucoup de choses et il revient au gouvernement de désigner les CEO.

Monsieur le ministre, quelle sera la procédure mise en place. Quels sont les délais? La question de l'équilibre linguistique sera-t-elle prise en compte?

Dans la foulée de l'interrogation des syndicats, on entend que certains seraient candidats à leur succession. Une évaluation est-elle prévue pour les CEO sortants?

12.03 Jean-Pascal Labille, ministre: Madame la présidente, je vois avec satisfaction que le MR relaie les préoccupations syndicales. Cela me fait particulièrement plaisir.

Ma réponse sera, à ce stade, très simple. Dans le champ de mes compétences ministérielles, les nominations des administrateurs délégués représentent en effet un dossier important, que je considère comme urgent. Une procédure de sélection sera organisée. Ses contours exacts doivent encore être décidés. C'est une question qui est actuellement examinée par le gouvernement. Elle se déroulera de manière objective et transparente. L'objectif est que soient choisies des personnes ayant les aptitudes professionnelles pour remplir les tâches telles que nous les envisageons pour le Groupe SNCB.

12.04 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, mes questions étaient relativement brèves; votre réponse l'est encore plus. Que dire? J'en reste sans voix. J'aimerais évidemment que tout aille bien. Cette procédure est donc examinée par le gouvernement. J'espère que cela ne pose pas de difficultés. Vous vous engagez à travailler dans la transparence et l'objectivité. Nous verrons ce qu'il en est.

12.05 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie. Si vous vous réjouissiez de notre intérêt pour l'évaluation des CEO sortants, vous n'avez toutefois pas répondu à cette question. Je suppose que vous évoquiez la procédure au cas où ils se représenteraient. Si une sélection a lieu, j'imagine qu'un

organisme extérieur interviendra. S'agira-t-il du Selor?

12.06 **Jean-Pascal Labille**, ministre: La décision sera prise très prochainement, en tout cas je l'espère, par le gouvernement. Les CEO ne sont pas les seuls concernés, car on désignera aussi des administrateurs dans plusieurs entreprises.

Je vous répondrai donc lorsque le gouvernement aura pris une décision. Le plus important, à mes yeux, est que la procédure soit transparente et qu'on mette en place les meilleures personnes pour les tâches qui leur seront confiées.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 17372 van de heer De Potter wordt op zijn verzoek uitgesteld. Agendapunten 16 en 17 werden al behandeld. De heer Calvo zal later komen.

13 **Vraag van mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aandelenopties voor de personeelsleden van bpost" (nr. 17495)**

13 **Question de Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les options sur actions dont bénéficie le personnel de bpost" (n° 17495)**

13.01 **Miranda Van Eetvelde (N-VA)**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, zoals u reeds te kennen gaf als antwoord op eerdere vragen rond dit dossier, zal bpost, als alles goed verloopt, tegen de zomer naar de beurs gaan. Daarbij zullen niet enkel institutionele beleggers en particulieren kunnen intekenen op de aandelen, maar ook de eigen personeelsleden.

Volgens wat ik tot hertoe heb gelezen, zal 1 tot 2,5 % van de aangeboden effecten voor hen worden gereserveerd. De korting ten opzichte van de officiële intekenprijs zou 16 tot 17 % bedragen. Bovendien zouden de werknemers de verworven aandelen een tijdje moeten bijhouden en niet meer dan een bepaald bedrag mogen investeren.

Deze regeling vertoont volgens mij veel gelijkenissen met die van Belgacom, toen dat in 2004 naar de beurs trok. Natuurlijk is het steeds positief dat personeelsleden de kans krijgen om opties te plaatsen op aandelen van het bedrijf waar zij werken. Het geval-Belgacom veroorzaakte echter ook wat deining door de demarche van CEO Bellens, die via bankkredieten fors intekende op die aandelen. De tranche voor het personeel bedroeg iets meer dan 2 % van de totale beursintroductie van 3,6 miljard euro. De intekenaars moesten het papier minstens twee jaar bijhouden — 2,5 jaar voor de hogere kaderleden — en mochten niet meer dan vijf keer hun brutojaarwedde investeren.

Het lijkt mij dan ook wenselijk om een dergelijk scenario bij een beursgang van bpost te vermijden. Ik had hierover dan ook enkele vragen.

Kunt u de cijfers bevestigen die in de pers circuleren, meer specifiek wat de tranche voor het personeel betreft, te weten 1 tot 2,5 % en wat de korting ten opzichte van de officiële intekenprijs betreft, te weten 16 tot 17 %?

Welke garanties werden ondertussen ingebouwd of zullen worden ingebouwd om een scenario als dat van 2004 te vermijden?

Kunt u aangeven welke de specifieke modaliteiten zijn met betrekking tot de *lock-up* periode? Hoelang zal die zijn en zal die verschillend zijn voor kaderleden en overige personeelsleden? Wat zal het maximumbedrag zijn, uitgedrukt in brutojaarwedde, dat mag worden geïnvesteerd? Zal er een vork worden afgesproken met betrekking tot het aantal aandelen dat wordt voorbehouden voor kaderleden, enerzijds, en andere personeelsleden, anderzijds? Zal er een rangorde worden ingesteld voor intekening?

13.02 **Minister Jean-Pascal Labille**: Mevrouw de voorzitter, indien de aandeelhouders beslissen tot een beursgang zal aan de personeelsleden van bpost de mogelijkheid worden geboden om in te tekenen op

aandelen van het bedrijf. De modaliteiten van een eventueel aanbod van personeelsleden werden reeds aan de paritaire commissie voorgelegd. Ze moeten nog worden voorgelegd aan de raad van bestuur en nog worden goedgekeurd door de algemene vergadering. In dit kader wordt elke mogelijkheid uitgesloten om zich voor *stock options* in te schrijven.

Bij wijze van inkomende informatie zijn de belangrijke kenmerken van het overwogen plan de volgende. De mogelijkheid van de personeelsleden om aandelen aan te kopen tegen een marktwaarde vermindert met 16,67 %, vrijgesteld van belastingen en sociale bijdragen. Dit voordelige stelsel is beperkt door de onoverdraagbaarheid van de aandelen voor een periode van twee jaar. Er is per personeelslid in een maximumbedrag voorzien. Er kan een beschermingsmechanisme van de optionele investering, waarvan de modaliteiten nog moeten worden bepaald, worden ingesteld.

De gesprekken rond de omvang en de uitvoering van het globale plan zijn momenteel lopende.

13.03 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Ik dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister.

Ik denk dat het cruciaal is om zo snel mogelijk duidelijkheid te scheppen, zoals over de korting voor het personeel en de gehanteerde tranches en vorken. Naar ik vernomen heb, zou er over enkele zaken wat onenigheid zijn. Als dit zou aanblijven dan zou dit het potentiële rendement kunnen ondergraven. Ik blijf erbij dat een scenario-Bellens zoals in 2004, absoluut moet worden vermeden.

Ik wil ook nog even ingaan op de verschillen tussen de personeelsleden. Een gewoon personeelslid zou tot 5 000 euro kunnen inschrijven, de hoogste directie tot 100 000 euro en de CEO tot 200 000 euro. Dit zijn verhoudingen van 1/20^e en 1/40^e voor de CEO.

Ik denk dat bpost, dat een overheidbedrijf is, een voorbeeldfunctie heeft en dat, maatschappelijk gezien, een algemene vork van 1/20^e billijker zou zijn. Ik hoop dat men daar rekening zal mee houden.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Vraag van de heer Kristof Calvo aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de verwarring rond spoorlijn 52" (nr. 17474)

14 Question de M. Kristof Calvo au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la confusion régnant à propos de la ligne ferroviaire 52" (n° 17474)

14.01 Kristof Calvo (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, over spoorlijn 52, in de regio Boom-Schelle richting Antwerpen, verschenen wat tegenstrijdige berichten in de regionale pers. Enerzijds werd beweerd dat er daar veranderingen op til zouden zijn en men die lijn zou sluiten of minder bedienen. Anderzijds zou het toch niet zo'n vaart lopen.

In het verleden werd ook naar die lijn verwezen in het kader van proefprojecten in verband met Lightrail en voorstadsmobiliteit.

Mijnheer de minister, wat is de status van lijn 52 bij Infrabel? Wat zijn de gevolgen hiervan voor het onderhoud? Wat is de toekomst op korte en lange termijn wat het gebruik en de frequentie van spoorlijn 52 betreft?

Is er recent nog contact geweest met De Lijn of de Vlaamse overheid over de toekomst van een dergelijke spoorlijn als Lightrail? Is het nog steeds de bedoeling om de lijn in de toekomst te hervormen tot Lightrail?

14.02 Minister Jean-Pascal Labille: Mijnheer Calvo, Infrabel laat mij weten dat het bedrijf zijn onderhouds- en vernieuwingsbeleid afstemt op verschillende objectieve criteria zoals de intensiteit van het gebruik van de lijnen en de levensduur van de infrastructuurcomponenten.

Het nieuwe meerjareninvesteringsplan voor de periode 2013-2025 is in opmaak. Hierin wordt een aanzienlijk deel van de gebudgetteerde middelen toegekend aan de instandhouding van het bestaande spoorweginet.

Lijn 52 maakt hiervan deel uit.

De NMBS verzekert dat het treinaanbod op korte termijn onveranderd blijft en eventueel versterkt wordt naar gelang van de evoluerende vraag. Op basis van de huidige en toekomstige vervoerhypothesen wordt onderzocht op welke manier het treinaanbod op de vraag kan worden afgestemd.

De NMBS houdt regelmatig contact met alle openbaarvervoermaatschappijen over aspecten die de intermodaliteit kunnen bevorderen.

Het vorige contact dateert van eind maart 2013 met het oriëntatiecomité en op een meer lokaal niveau is er het lopende overleg met betrekking tot de jaarlijkse aanpassingen van de dienstregelingen.

De NMBS onderzoekt de meest geschikte bedieningen en types van materieel, waarbij maximaal wordt ingespeeld op de behoeften van de klant. Vandaag betreft het steeds treinverbindingen in lightrail. Onder lightrail verstaat men diverse types van materieel, zoals trams, die op het vlak van exploitatieveiligheid niet aan dezelfde vereisten voldoen als treinmaterieel, zware en licht treintypes.

14.03 Kristof Calvo (Ecolo-Groen): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor de duidelijkheid dat lijn 52 blijft. Daar hoeft dus geen verwarring over te bestaan.

Tegelijkertijd nodig ik u uit de dialoog met de Vlaamse overheid open te houden, nu die haar plannen inzake lightrail expliciet geformuleerd heeft, en te kijken wie daarbij welke rol speelt.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

15 Samengevoegde vragen van

- de heer **Kristof Calvo** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de oprichting van energiepunten in postkantoren" (nr. 17497)

- de heer **Kristof Calvo** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de oprichting van energiepunten in postkantoren" (nr. 17596)

15 Questions jointes de

- M. **Kristof Calvo** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la création de points énergie dans les bureaux de poste" (n° 17497)

- M. **Kristof Calvo** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la création de points énergie dans les bureaux de poste" (n° 17596)

15.01 Kristof Calvo (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik heb eerder al een vraag gesteld over de bestaande commerciële samenwerking tussen bpost en GDF-Suez. Ik heb daarop een schriftelijk antwoord gekregen, waarin ik daarover toch al wat meer informatie kon terugvinden. Bpost bekleedt de loketfunctie voor GDF-Suez in 39 postkantoren. U hebt aangegeven dat daarvoor geen overheidsaanbesteding kon of moest plaatsvinden en dat alles verlopen is zoals het hoort en het gewoon het resultaat is van een commerciële onderhandeling.

U hebt ook meegedeeld dat de uitkomst van die commerciële onderhandeling tot de vertrouwelijke sfeer behoort. U hebt in uw antwoord ook nog meegegeven dat op dit moment een 150-tal personeelsleden een opleiding heeft gevolgd en dat dagelijks 40 personeelsleden van bpost worden ingezet om die dienst te verzekeren.

Ik heb wat moeite met die invulling, omdat het vervullen van de loketfunctie voor GDF-Suez een heel belangrijke vorm van marktmacht is. Het is ook een belangrijke manier om historische, oude klanten die bijvoorbeeld minder toegang hebben tot het internet, bij zich te houden. Dat valt moeilijk te rijmen met het beleid dat deze regering zegt te willen voeren, of deels voert, rond de concurrentie op de leveranciersmarkt van de energie.

Bpost staat voor de vraag welke rol het daarin speelt als overheidsbedrijf en wat de toekomst van die overeenkomst is. U hebt zelf aangegeven dat die jaarlijks opzegbaar is. Mijn suggestie is de volgende: misschien kan bpost – ik heb die suggestie ook bij de staatssecretaris voor Energie gedaan – onderzoeken of die postpunten kunnen evolueren naar echte energiepunten, waar algemene energie-informatie wordt

aangeboden in de plaats van een loutere GDF-Suez-invulling.

Mijnheer de minister, wat is uw visie op de invulling van die commerciële overeenkomst? Vindt u die een goede zaak? Wat is uw mening over de omvorming tot echte energiepunten? Het contract is jaarlijks opzegbaar. U kunt dus relatief snel handelen. De staatssecretaris voor Energie heeft mij beloofd die voorstellen te willen onderzoeken.

15.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: De wetgeving met betrekking tot de overheidsopdrachten is van toepassing wanneer een derde partij diensten uitvoert voor rekening van of goederen levert aan bpost. In dit geval is het net het omgekeerde: Bpost levert tegen betaling diensten aan Electrabel-GDF Suez. Het initiatief ging en gaat volledig uit van Electrabel-GDF Suez dat niet is onderworpen aan de wetgeving op de overheidsopdrachten. De overeenkomst is jaarlijks opzegbaar door beide partijen. In dit bepaalde geval gaat het om puur commerciële relaties tussen bpost en één van zijn medecontractanten. De opstelling van deze energiepunten en de praktische concretiseringsmodaliteit vallen onder de bevoegdheid van mijn collega, de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, de heer Wathelet. De gepastheid van dit type loketten in de postkantoren zal te gepasten tijde kunnen worden besproken.

15.03 **Kristof Calvo** (Ecolo-Groen): Twee elementen van repliek. Ik begrijp dat bpost stricto sensu diensten levert en er dus geen overheidsaanbesteding moet plaatsvinden. Dat begrijp ik perfect. Doordat bpost die diensten levert, geniet Electrabel wel een commercieel voordeel: men heeft minder fysieke loketpunten die moeten worden uitgebaat, wat een veel goedkopere en efficiëntere invulling betekent voor Electrabel-GDF Suez dan eigen fysieke punten. Als bpost zou overgaan tot een verlenging van dergelijke opdracht, lijkt het mij een minimum minimorum dat men minstens de markt bevraagt en gelijkaardige spelers vraagt of die in de service zijn geïnteresseerd. Dit kan een manier zijn om de contractuele voorwaarden te verhogen of betere voorwaarden uit de brand te slepen bij andere partners. Dat lijkt mij logisch. Dit was een eerste element van repliek.

Een tweede element van repliek. U speelt de bal door aan staatssecretaris Wathelet, die mij had gezegd dit te zullen bespreken met zijn collega Labille. Ik hoop dat dit gesprek kan plaatsvinden. We zitten in boeiende energietijden. Het is zoeken naar manieren om die markt in beweging te krijgen en consumenten te versterken en te informeren. Bpost is een vertrouwde plek voor onze burgers en daar kunnen zeker dingen mee gebeuren. Ik hoop dat u dat gesprek oprecht zult aangaan en dat de laatste zin uit uw antwoord een engagement is om dat dossier te bekijken.

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

16 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de evaluatie en controle op het naleven van het beheerscontract" (nr. 17524)**

16 **Question de M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'évaluation et le contrôle du respect du contrat de gestion" (n° 17524)**

16.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, naar aanleiding van de winterprik van 12 maart stelde ik u op 23 april de vraag welke gevolgen verbonden zouden worden aan de niet-naleving van het beheerscontract door de NMBS wat de plicht tot een toereikende informatieverstrekking bij ernstige verstoring van het verkeer betreft.

U antwoordde toen dat wat de naleving van de beheerscontracten betreft, de gebeurtenissen van 12 maart een element zullen vormen voor de jaarlijkse evaluatie van het beheerscontract met de NMBS-Groep. Dat antwoord zette mij aan om de evaluatie van de beheerscontracten even onder de loep te nemen.

Het huidige beheerscontract bepaalt immers dat ten minste één keer per jaar een werkgroep samenkomt, samengesteld uit een vertegenwoordiger van de betrokken ministers, vertegenwoordigers van DGVL en vertegenwoordigers van de NMBS-Holding, om de opvolging van het beheerscontract te evalueren. Als op het einde van een boekjaar de NMBS de in het beheerscontract gepreciseerde doelstellingen niet haalt, onderzoekt ze de redenen ervan en legt ze de maatregelen vast die geschikt zijn om dat te verhelpen, welke ze voorstelt aan de Staat, vertegenwoordigd door DGVL.

Het beheerscontract is een contract tussen de overheid en de spoorwegmaatschappijen, dat nageleefd moet worden. Als dat niet gebeurt, ga ik ervan uit dat dat bepaalde gevolgen heeft. Inzake stiptheid bijvoorbeeld zijn er bepalingen opgenomen die een incentive vormen om een zo hoog mogelijk stiptheidspercentage te bereiken. Zo worden de doelstellingen inzake stiptheid meegenomen voor de berekening van de jaarlijkse tariefwijziging en vormt de stiptheid een van de elementen die in aanmerking worden genomen bij het bepalen van het variabele deel van de verloning van de gedelegeerd bestuurders.

Voor andere aspecten is evenwel minder duidelijk hoe de niet-naleving van bepalingen uit de beheerscontracten al dan niet kunnen worden afgedwongen. Daartegenover staat dat de NMBS-Groep jaarlijks ongeveer 3 miljard euro krijgt van de overheid. Het is dus wel een goede zaak om hieraan voldoende aandacht te schenken.

Wanneer zal de werkgroep opnieuw samenkomen? Hoeveel keer is de werkgroep samengekomen in 2010, in 2011, in 2012 en wanneer voor het laatst?

Over welke periode handelde de vorige bijeenkomst en wat waren de voornaamste bevindingen? Zijn er toen punten geïdentificeerd waarop de entiteiten van de NMBS-groep niet tegemoet kwamen aan de beheerscontracten? Welke punten en tot welke stappen werd beslist om in lijn te komen met het beheerscontract?

Mijnheer de minister, welke mogelijkheden hebt u om sanctionerend op te treden indien de bepalingen uit het beheerscontract niet worden nageleefd?

Vindt u het wenselijk om een grotere stok achter de deur te hebben wanneer het beheerscontract niet wordt nageleefd? Op welke manier ziet u dat liefst gerealiseerd?

In aanloop naar nieuwe beheerscontracten, die zullen moeten worden opgemaakt voor de nieuwe NMBS-Groep, is het toch belangrijk om de oude manier van werken voldoende te evalueren.

16.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: De jaarlijkse evaluatievergaderingen hebben nog niet plaatsgevonden. Ze worden binnenkort met de drie betrokken maatschappijen van de groep vastgelegd en zullen gaan over de evaluatie van de beheerscontracten van de drie maatschappijen voor de periode van 1 juli 2012 tot 30 juni 2013. De werkgroepen vergaderen overeenkomstig de bepalingen van de beheerscontracten eenmaal per jaar en kwamen samen in de jaren 2010, 2011 en 2012. In 2012 werd er vergaderd op 2 juli wat Infrabel betreft, 4 juli wat de NMBS-Holding betreft en op 5 juli wat de NMBS betreft.

Ik onderstreep dat de evaluatievergaderingen slechts een van de opvolgingsmaatregelen van de beheerscontracten van de drie maatschappijen van de NMBS-groep uitmaken. De dagelijkse monitoring van de beheerscontracten wordt verzekerd door de directie Overheidsbedrijven en Spoorbeleid van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Die heeft verschillende monitoring- en rapporteringinstrumenten opgezet. De vorige werkvergadering betrof de periode van 1 juni 2012 tot 30 juni 2012.

In het algemeen worden de uitvoering van de opdrachten van openbare dienstverlening en de rapportering erover via de beheerscontracten gunstig beoordeeld. Er werden echter verschillende aandachtspunten geïdentificeerd. Die betroffen vooral de stiptheid, de tevredenheidsgraad van de klanten, de financiële situatie van de groep en meer bepaald de beheersing van de geconsolideerde schuld, de niet-geldigverklaring van de kwaliteitshandboeken van de NMBS-Holding en de optimale coördinatie met betrekking tot het sluiten van SLA's.

Momenteel heb ik weinig of geen mogelijkheden om sanctionerend op te treden, aangezien de beheerscontracten geen doeltreffende sanctiesysteem bevatten. Het beheerscontract van de NMBS bevat evenwel, zoals reeds aangehaald, een link tussen de behaalde stiptheidresultaten en de jaarlijkse tariefaanpassingen van traject- en schooltreinkaarten. Indien de vennootschappen sommige bepalingen uit de beheerscontracten niet naleven, is het noodzakelijk om dat te verhelpen. In geval van zeer ernstige tekortkomingen in de openbare dienst is het steeds mogelijk om financiële sancties op te leggen door de toelage te blokkeren of te verminderen.

De grote uitdaging voor de komende jaren is de hervorming van de structuur van de NMBS-Groep en de versterking van de nieuwe beheerscontracten in het licht van de herziening van de Europese

spoorreglementering.

De nieuwe beheerscontracten moeten transparant en duidelijk zijn. De responsabilisering van de vennootschap en haar management moet centraal staan.

Ik ben ervan overtuigd dat de toekomstige contracten een doeltreffend sanctiesysteem moeten bevatten. Het evenwicht zal moeten worden gevonden tussen de mogelijkheid om slechte prestaties te sanctioneren en de noodzaak om de financiële situatie van de vennootschappen te behouden.

16.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik dank de minister voor zijn behoorlijk volledige antwoord en zijn engagement ten opzichte van de toekomstige beheerscontracten. Er zullen daarin meer mogelijkheden worden ingebouwd op het vlak van sancties. Ik meen dat wij vandaag moeten vaststellen dat er vandaag op dat vlak sprake is van een zekere lacune.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

17 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het uitbreken van sporen en wissels in het station van Ieper" (nr. 17573)

17 Question de M. Roel Deseyn au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la démolition de voies et d'aiguillages dans la gare d'Ypres" (n° 17573)

17.01 Roel Deseyn (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, nu bijna de halve wereld zich opmaakt voor de herdenking van 100 jaar Grote Oorlog moeten wij een bijzondere aandacht hebben voor de infrastructuurwerken in de gastregio, meer in het bijzonder in de Westhoek.

U hebt op voorgaande vragen al geantwoord dat er eigenlijk niet veel werd voorbereid tot op heden. Het project mag niet ondergraven worden. En dat laatste mag u zeer letterlijk nemen, als men hoort dat men graaft in de buurt van het station, dat wissels en sporen gehypothekeerd worden omdat ze zonder meer worden uitgegraven. Zelfs in oorlogstijd had de vijand de infrastructuur niet in dergelijke mate kunnen ontmantelen.

Dit is bijzonder problematisch omdat men kansen gaat missen voor bepaalde verbindingen. Ik wil de problematiek niet enkel beperken tot de oorlogsherdenkingen, ook in het algemeen is het problematisch. Bijvoorbeeld bij de grensovergang De Panne-Frankrijk, maar ook op andere plaatsen op het net, worden zaken gehypothekeerd voor de toekomst omdat zij bijvoorbeeld geen dienst meer kunnen doen om de Eurostartreinen te ontvangen of om in de toekomst nog verbindingen mogelijk te maken via het spoor.

Vandaar dat wij even moeten stilstaan bij wat er precies aan de hand is, want wij horen allerlei geruchten over het opbreken van sporen en wissels. Telkens er een infrastructuur vernietigd wordt, ondermijnt dit het toerismepotentieel, maar ook het economische weefsel. Zeker in de Westhoek, het westen van West-Vlaanderen, waar de verbindingen al zeer problematisch zijn, bijvoorbeeld de verbinding Ieper-Brugge waar de reistijd onverantwoord lang is.

Mijnheer de minister, quid met het uitbreiden van de infrastructuur? Komt er een alternatieve infrastructuur? Of zijn er zaken onherroepelijk verloren?

Hoe kan men dat verantwoorden in het licht van de impact naar de toekomst, ook de nabije toekomst? Als men immers kan beschikken over langere perrons en extra sporen dan kan men daar de onthaalcapaciteit werkelijk doen stijgen. In dat verband denk ik ook aan treinen vanuit Groot-Brittannië, waarbij de instroom van reizigers nu al groot is en nog zal vergroten. Het is duidelijk dat de spoorinfrastructuur daar een belangrijke faciliterende rol speelt op het vlak van toerisme, economie, maar ook voor de industrie en de reguliere tewerkstelling in de komende jaren.

Wat is uw houding ten opzichte van de ontmanteling? Acht u het ook een waardevolle piste om de Eurostartreinen ook in deze regio rechtstreeks te ontvangen?

17.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mevrouw de voorzitter, de NMBS-Groep meldt dat de sporen 3 en 4 in het station van Ieper tijdelijk buiten dienst gesteld zijn. Spoor 4 werd tijdelijk opgebroken in het kader van de werken aan de randparking, die door de NMBS-Holding worden gefinancierd. Na het einde van de werken aan de parking, in de tweede helft van 2013, zullen de sporen opnieuw in dienst worden genomen.

Wat de herdenkingsplechtigheden voor de Eerste Wereldoorlog betreft, heb ik de eer u te verwijzen naar het antwoord dat ik hier heb gegeven op 23 april 2013.

Wat de ontvangst van Eurostar-treinen in het station van Ieper betreft, wil ik erop wijzen dat de Eurostar-treinen beheerd worden door Eurostar International Limited, een privéspoorwegonderneming, die onafhankelijk is van de NMBS. Anderzijds ligt Ieper niet op de hogesnelheidslijn. Het beschikt niet over de infrastructuur om dat soort treinen te ontvangen. Britse reizigers kunnen de Eurostar-treinen nemen tot Brussel of Rijssel, waar er aansluitingen naar Ieper zijn.

17.03 **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw toelichting. Ik begrijp dat er voor de sporen niets onherroepelijks gebeurd zou zijn. Ik hoop dat dat ook geldt voor andere wissels en dat er eventueel een restauratie kan plaatsvinden op andere plaatsen op het spoorwegnet. Men mag niet lichtzinnig opbreken, ook niet als er toeristische ambities zijn, bijvoorbeeld met fietsinfrastructuur. Wij hebben er alle belang bij om ook in de verdere toekomst het net zo intact mogelijk te houden.

Er is daar ter plaatse inderdaad geen hogesnelheidslijn, maar dat betekent niet dat de extra treinen daar geen onthaalinfrastructuur kunnen vinden. In een antwoord op een van de vorige vragen hebt u zelf gezegd dat er speciale onthaalinfrastructuur en eventueel een tijdelijk perron in Poperinge zullen komen. Het zou goed zijn om ook op andere plaatsen te kijken hoe men de rechtstreekse lijnen naar de regio maximaal kan uitbaten en beheren.

*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 gevolgen van het datalek bij de NMBS" (nr. 17607)
- de heer **Roel Deseyn** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het datalek bij NMBS Europe" (nr. 17722)

18 **Questions jointes de**

- **M. Tanguy Veys** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les implications de la fuite de données à la SNCB" (n° 17607)
- **M. Roel Deseyn** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la fuite de données auprès de la SNCB Europe" (n° 17722)

*Voorzitter: Jef Van den Bergh.
Président: Jef Van den Bergh.*

18.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, vlak vóór kerstmis 2012 raakte via een internetforum bekend dat op de site van NMBS Europe, de internationale tak van de spoorwegmaatschappij, open en bloot een database van 1,4 miljoen lijnen te vinden was.

Het ging om de persoonlijke gegevens van minstens 700 000 klanten van de NMBS-afdeling. Deze NMBS-gate is het grootste lek ooit in ons land, althans van de lekken die tot hiertoe publiek zijn gemaakt. Zo zouden onder meer de gegevens van Joëlle Milquet, Vincent Van Quickenborne en uw voorganger Paul Magnette zijn gelekt, samen met de gegevens van 5 000 medewerkers van de Europese Commissie, het Amerikaanse ministerie van Buitenlandse Zaken en personeel van verschillende ambassades.

Bovendien werd gevreesd dat al meerdere kopieën van dat bestand circuleren en dat de gelekte gegevens, met een commerciële waarde van zo'n 4 miljoen euro, onder meer door privé-bedrijven worden gebruikt voor *direct marketing* zonder dat de getroffen personen hun toestemming hebben gegeven. Het gelekte bestand met klantgegevens, zo'n 182 megabyte groot, bevatte gelukkig geen financiële informatie, zoals kredietkaartnummers, maar wel privacygevoelige informatie, zoals namen, geboortedata, adressen en telefoonnummers. Opmerkelijk was dat Google en andere zoekmachines de pagina al enkele weken voor

dat het datalek bekend raakte, indexeerden. De informatie was dus al die tijd, naar verluidt sinds mei 2012, vindbaar op het internet zonder bescherming door een wachtwoord.

Het lek werd door de NMBS voorgesteld als zeer tijdelijk en van beperkte omvang. Ik citeer ter zake de NMBS: "Een gedeelte van onze klantendatabase was gedurende een heel korte tijd voor externen bereikbaar, maar hiervoor was echter wel een geavanceerde kennis vereist van het gebruik van zoekmachines." Google is blijkbaar volgens de NMBS geavanceerde kennis.

De NMBS richtte trouwens zijn pijlen vooral op de persoon die de link publiceerde, maar het is duidelijk dat vooral de NMBS zelf schuld trof, omdat zij de gegevens niet heeft afgeschermd. Klanten van de NMBS die wilden weten of hun gegevens ook onbeschermd op het internet hebben gestaan, konden een tijdje terecht op een speciale site van een internaut. De NMBS zelf distantieerde zich van de site en nam zelfs juridische stappen. De NMBS reageerde als volgt: "Wij wijzen erop dat elke verspreiding van privégegevens illegaal is. Wij zijn nog volop bezig met het onderzoeken van onze juridische opties." Het was nochtans niet zo moeilijk om de gegevens via de NMBS-site in handen te krijgen omdat de zoekmachine Google ernaartoe leidde.

De Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer heeft recent het dossier over het datalek bij de NMBS doorgespeeld naar het Brusselse parket. Dat de commissie dit heeft gedaan, mag uitzonderlijk worden genoemd. Volgens Willem Debeuckelaere, voorzitter van de privacycommissie, heeft de NMBS twee artikelen uit de privacywet overtreden. Zo werden de opgeslagen gegevens niet genoeg beveiligd en heeft de NMBS volgens de privacycommissie het artikel overtreden dat gaat over de eerlijke en rechtmatige verwerking van persoonlijke gegevens.

Willem Debeuckelaere stelde ter zake: "Voor zover ik weet, is het de eerste keer dat we een data breachdossier aan het gerecht doorspelen. Iedereen die een database aanlegt, moet zich volgens de wet verzekeren van een passend beveiligingsniveau waarbij rekening wordt gehouden met onder meer de technologische mogelijkheden en de kosten van de beveiliging. Die beveiliging moet ook in verhouding staan tot de aard van de gegevens en de mogelijke risico's. Op de overtreding van die artikels staan geldboetes."

In de plenaire vergadering van 10 januari 2013 stelde toenmalig minister Magnette het volgende: "Ik heb de NMBS om een schriftelijk rapport gevraagd. De NMBS heeft een interne audit uitgevoerd en heeft een externe consultant in de arm genomen om de ICT-procedures te analyseren. Ik heb het eindrapport nog niet ontvangen, maar het zou gaan om een fout van een medewerker die dat bestand zou hebben opgeslagen in een deel van de server dat toegankelijk is. De Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer zal aanbevelingen voorleggen en ik hoop dat de NMBS er rekening mee zal houden. De ICT-veiligheid moet verhoogd worden en het personeel moet gesensibiliseerd worden voor de risico's van datalekken. Er is dus een nieuw probleem gerezen waaraan de nodige aandacht dient te worden besteed. Ik zal erop toezien dat de NMBS dat zal doen."

Mijnheer de minister, wij zijn ondertussen vier maanden verder. Vandaar de volgende vragen.

Wanneer hebt u of uw voorganger het schriftelijk rapport van de NMBS in verband met het datalek ontvangen? Wat lag aan de basis van het datalek? Welke maatregelen hebt u op basis van dit schriftelijk rapport genomen? Wat waren de vaststellingen van de interne audit en de externe consultant inzake de analyse van de ICT-procedures binnen de NMBS? Welke maatregelen werden op basis van die vaststellingen genomen?

Welke aanbevelingen heeft de NMBS ontvangen van de privacycommissie en in welke mate werden die reeds gerealiseerd? Hoe verklaart u dat de NMBS volgens de privacycommissie de persoonlijke gegevens van haar klanten niet op een eerlijke en rechtmatige verwerkt en welke maatregelen werden genomen?

Hoeveel schadevergoeding en voor welk totaalbedrag werden aan getroffen NMBS-klanten uitbetaald? Hoeveel verwacht de NMBS te moeten betalen wegens overtreding van de privacywet? Hoeveel heeft dit datalek aan de NMBS gekost?

18.02 **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de minister, de context is voldoende geschetst door onze collega. Ik ben ook zeer benieuwd naar de resultaten van dit rapport. U zei dat het hier om een geïsoleerde en niet-opzettelijke menselijke fout ging. Er is nu een rapport. Het dossier is aan het parket doorgespeeld. Er is een verantwoordelijke aangesteld voor het veiligheidsbeheer, vandaar mijn vragen.

Wat zijn de conclusies? Had de eerdere aanstelling van een verantwoordelijke voor het veiligheidsbeheer dit incident kunnen vermijden?

Wat zal er in de toekomst gebeuren ter preventie van dergelijke datalekken? Het is zeer belangrijk bij cybercrime of privacy issues dat er voldoende gedocumenteerd wordt. Er moeten goede logs zijn, en de feiten moeten goed geïsoleerd kunnen worden, zodat zij geanalyseerd kunnen worden. Het zou goed zijn dat dit per overheidsbedrijf nagekeken werd.

Worden personen die door een lek schade kunnen lijden steeds gecontacteerd door het betrokken overheidsbedrijf? U weet dat onze fractie ter zake een wetsvoorstel heeft ingediend dat alle bedrijven wil verplichten een notificatie te sturen wanneer er een datalek is dat de privacy raakt. Het zou goed zijn te kijken hoe de overheidsbedrijven dit organiseren.

18.03 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mijnheer de voorzitter, de NMBS heeft mij haar verslag meegedeeld over de feiten en de maatregelen die op 22 januari laatstleden werden overwogen. Dat verslag bevestigde de elementen die mijn voorganger op 10 januari laatstleden in het Parlement vermeldde.

Rekening houdend met het lopend gerechtelijk onderzoek, zult u begrijpen dat ik niet kan uitweiden over de oorzaken van het lek over de conclusies van het verslag, noch over de gegrondheid van de beslissing van de privacycommissie om het dossier aan het parket door te geven. Het komt Justitie toe om daaromtrent conclusies te trekken.

Op basis van de vaststellingen van audits die na het incident werden besteld, heeft de NMBS extra technische en organisatorische maatregelen genomen aangaande de procedures en systemen. De NMBS deelt mij mee dat die maatregelen om veiligheidsredenen niet onthuld kunnen worden.

De privacycommissie werd volgens de NMBS geïnformeerd over de inhoud van de eerder vermelde maatregelen. Intussen heeft de commissie op haar site haar aanbeveling 1/2013 van 21 januari 2013 gepubliceerd. Die aanbeveling slaat op de veiligheidsmaatregelen die moeten worden nageleefd teneinde datalekken te voorkomen.

In navolging van dat datalek geeft de NMBS mij aan dat zij geen weet heeft van gevolgen die haar klanten zouden hebben geleden. Voor de aanvragen tot schadevergoeding past de NMBS de geldende wettelijke verplichtingen toe. Tot op vandaag heeft de NMBS nog geen schadevergoeding uitbetaald. Eventuele financiële sancties zullen door Justitie moeten worden bepaald.

Er wordt binnen alle overheidsbedrijven bijzondere aandacht verleend aan de beveiliging van de informatica en de bescherming van de persoonlijke gegevens. Het komt die bedrijven toe de nodige beveiligingsprocedures en standaarden te bepalen en zo al de nodige maatregelen te nemen om zich te richten naar de wet tot de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

18.04 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord en voor de bevestiging van wat uw voorganger op 10 januari zei, namelijk dat het ging om een fout van een medewerker die het bestand had opgeslagen in een toegankelijk deel van de server.

Ik begrijp dat het geheim van het lopende onderzoek geldt, maar ik kon uit uw antwoord niet opmaken of er enkel een juridische klacht werd ingediend tegen de betrokken medewerker dan wel of er een procedure loopt tegen de mogelijke dader die het bestand online heeft gezet. Zijn er ook juridische stappen gezet tegen de persoon die melding heeft gemaakt van het feit dat de NMBS met een lek zat?

Het is volgens mij toch ook verwonderlijk om vast te stellen dat men volgens u geen weet heeft van de mogelijke gevolgen of de schade die mensen hebben geleden door het lek. Ik meen dat de NMBS een inspanning moet leveren om na te gaan in hoeverre mensen schade hebben geleden. Aangezien zij die gegevens niet als een goede huisvader hebben beheerd, moeten zij volgens mij op een actieve wijze nagaan of er mensen zijn die schade hebben geleden en, zo ja, in welke zin.

Ik hoop dat dit alsnog gebeurt en dat de genomen maatregelen, waarvan u de vertrouwelijkheid wenst te respecteren, tot gevolg zullen hebben dat een dergelijk datalek bij de NMBS niet meer zal voorkomen.

18.05 **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de minister, de juridische conclusies zullen worden getrokken door

Justitie, maar als wij onze rol hier willen spelen zou het toch interessant en zelfs noodzakelijk zijn om inzage te krijgen in de elementen uit het rapport. Er kan eventueel een toelichting komen achter gesloten deuren.

Wat u zegt, mijnheer de minister, is uiterst summier. Wij weten niet hoe het zit met de aanstelling van die verantwoordelijke veiligheidsbeheerder en hoe dit in andere overheidsbedrijven gebeurt. Wij moeten ervoor zorgen dat dergelijke zaken in de toekomst beter worden georganiseerd. Het zou getuigen van een professionele reflex mochten alle betrokken ook actief zijn aangeschreven. Ik weet niet of dit is gebeurd. Op die manier kunnen zij eventueel hun verhaal doen aan het overheidsbedrijf.

Het is nu zeer moeilijk om de situatie in te schatten en te oordelen wat nu exact het probleem was. Ik zie dit bovendien graag in de ruimere context van *hacking*, cyber criminaliteit en *data leakage*. Nu hebben wij bijna geen informatie over dat rapport. Ik zou willen aanbevelen om dit eens naar voren te brengen in deze commissie zodat even kan worden stilgestaan bij wat precies het probleem was. Dit was geen mineur feit. Het is ook een feit dat op vele domeinen voorkomt en naar mijn aanvoelen zowat de achilleshiel is van het overheidsbeleid. Alles begint natuurlijk met een goede analyse en het kennis kunnen nemen van het rapport zodat de nodige lessen kunnen worden getrokken.

Mijnheer de minister, ik zou, via u, aan de diensten van de NMBS willen vragen om ons meer informatie te bezorgen zodat wij dit terdege kunnen bestuderen. Zo niet is een correct follow-up onmogelijk.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

19 **Vraag van de heer Karel Uyttersprot aan de staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, en staatssecretaris voor de Regie der Gebouwen en Duurzame Ontwikkeling, toegevoegd aan de minister van Financiën, belast met Ambtenarenzaken, over "het station van Heizijde" (nr. 17703)**

19 **Question de M. Karel Uyttersprot au secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, et secrétaire d'État à la Régie des Bâtiments et au Développement durable, adjoint au ministre des Finances, chargé de la Fonction publique, sur "la gare de Heizijde" (n° 17703)**

19.01 **Karel Uyttersprot (N-VA):** Mijnheer de minister, Heizijde is een wijk in de gemeente Lebbeke en heeft een oud, pittoresk stationnetje dat geklasseerd is, dacht ik.

Het is nog altijd een vrij belangrijke halte op lijn 60, maar het station en de parking liggen er slecht bij. Het stationsgebouw wordt niet meer als dusdanig door de NMBS gebruikt, maar het Rode Kruis heeft hier haar lokalen.

De parking is deels een werf en deels een opslagplaats van spoo materiaal. Dit geeft de buurt en de treinreizigers geen goed gevoel en het is een vrij verwaarloosde omgeving.

Wij zijn dan ook van oordeel dat een leuke omgeving, een mooi stationsgebouw met een goede parking en een goede fietsenstalling deze deelgemeente een betere aanblik zou geven.

Mijnheer de minister, welke plannen zijn er met het stationsgebouw, de parking en de fietsenstalling van Heizijde?

19.02 **Minister Jean-Pascal Labille:** Mijnheer de voorzitter, de NMBS-groep meldt mij dat het voormalig stationsgebouw van Heizijde op 9 september 2004 werd verkocht aan de gemeente Lebbeke. Momenteel is niet voorzien in werken voor een vernieuwing van de parking te Lebbeke. De materialen die zijn gestapeld op de parking die vroeger dienst deed als goederenkoer, werden ondertussen verwijderd.

19.03 **Karel Uyttersprot (N-VA):** Mijnheer de minister, het is jammer dat de parking niet als parking zal worden geherwaardeerd. Ik neem daar nota van.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

20 Vraag van mevrouw **Miranda Van Eetvelde** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de hervorming van bpost in Dilbeek" (nr. 17767)

20 Question de Mme **Miranda Van Eetvelde** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réforme de bpost à Dilbeek" (n° 17767)

20.01 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Mijnheer de minister, recent werd bekendgemaakt dat bpost nog dit jaar helemaal zal wegtrekken uit de gebouwen aan de Baron de Vironlaan in Dilbeek.

De postbedeling zou reeds eind deze maand naar het nieuwe verdeelcentrum in Ternat trekken en de loketten naar een andere locatie in Dilbeek. De huidige gebouwen van bpost zouden worden verkocht. Daarbij zou de gemeente worden gepolst naar eventuele interesse.

Mijnheer de minister, kunt u de plannen van bpost verduidelijken? Om welke reden verhuist de postbedeling naar Ternat?

Wanneer is de verhuis van de loketten gepland? Heeft bpost reeds een nieuw pand op het oog? Zal dat, conform de beheersovereenkomst, opnieuw in Dilbeek zijn?

Zal de verhuis naar Ternat en naar een andere locatie in Dilbeek een impact hebben op het personeel? Werd het personeel reeds betrokken bij de dubbele overgang? Welke begeleidende maatregelen zullen worden genomen?

Zal de hele operatie een impact hebben op de dienstverlening aan de Dilbeekse burgers? Werd het gemeentebestuur van Dilbeek reeds officieel aangeschreven over een mogelijke aankoop van de huidige panden? Binnen welke termijn plant bpost ze te verkopen?

20.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Met uitvoering van het strategisch plan Visie 2020 worden de sortering van de briefwisseling en de voorbereiding van de uitreiking maximaal geautomatiseerd en gecentraliseerd in de vijf industriële mailcentra van het land: Gent, Antwerpen, Brussel, Luik en Charleroi. De uitreiking van de briefwisseling zal worden georganiseerd vanuit een 60-tal mailcentra, die elk instaan voor verschillende gemeenten.

In het concrete geval zal het mailcentrum in de Industrielaan te Ternat worden uitgebouwd tot de draaischijf van de postbedeling in de gemeenten Ternat, Halle, Herne, Galmaarden, Sint-Pieters-Leeuw, Beersel, Dilbeek, Asse, Opwijk, Lennik, Gooik, Roosdaal, Liedekerke en Affligem.

Het gebouw in de Baron de Vironlaan te Dilbeek is na de verhuis van de activiteiten van de brievenpost te groot geworden. Bpost heeft de intentie het gebouw te verkopen en de loketten onder te brengen in een ander gebouw in de gemeente Dilbeek. Dat stond trouwens in het vijfde beheerscontract, dat een lokettendienst garandeert in elke fusiegemeente. De verhuis van de loketten is gepland voor dit jaar.

Bpost verzekert mij dat de reorganisatie in overleg met de sociale partners gebeurt, zowel in het nationaal paritair comité als in de plaatselijke overlegcomités. Vanzelfsprekend worden de tussenkomst van het bedrijf voor de verplaatsing tussen verblijfplaats en werkplaats aangepast aan de nieuwe situatie. Voor de personeelsleden die een bijkomende afstand van minstens 5 kilometer moeten afleggen ten opzichte van hun vorige enkelvoudige traject tussen verblijfplaats en werkplaats, is er een eenmalige mobiliteitspremie.

De dienstverlening in Dilbeek, zowel op het vlak van de briefwisseling als op het vlak van de lokettendienst, blijft ongewijzigd. De gemeente Dilbeek werd geïnformeerd over de reorganisatie.

Wat de verkoop van het gebouw zelf betreft, die zal worden aangekondigd via de geëigende kanalen, bijvoorbeeld de website van bpost en Immoweb. De gemeente zal geïnformeerd worden over de verschillende fasen van het verkoopproces.

Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.

Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.

20.03 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Mijnheer de minister, u hebt heel wat antwoorden gegeven op mijn

vragen, ik ben daarmee zeer tevreden. Ik wil erop blijven hameren dat men steeds voldoende en tijdig overleg moet plegen met de lokale besturen, want een verhuis en veranderingen bij bpost brengen steeds ongerustheid bij de burgers teweeg.

Ik heb alleszins heel wat antwoorden gekregen op mijn vragen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

21 **Vraag van mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de vijfde beheersovereenkomst tussen bpost en de Belgische Staat" (nr. 17786)**

21 **Question de Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le cinquième contrat de gestion entre bpost et l'État belge" (n° 17786)**

21.01 **Miranda Van Eetvelde (N-VA):** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, recent stemde de Europese Commissie in met de steunplannen van de Belgische overheid voor bpost. Met deze beslissing komt eindelijk een einde aan de jarenlange perikelen en kan de vijfde beheersovereenkomst worden goedgekeurd. Zo werd bepaald dat de Staat bpost tot 2015 jaarlijks zo'n 300 miljoen euro mag toekennen om de openbare diensten te verzorgen. Onder deze openbare diensten worden onder meer ook de distributie van kranten en tijdschriften gebracht, de betalingen van de pensioenen aan huis, de basisbankdiensten en de in stand houding van een fijnmazig netwerk. Bovendien zou het mechanisme ook voorzien in prikkels om de efficiëntie en de kwaliteit van de dienstverlening aan het publiek verder te optimaliseren.

Mijn vragen met betrekking tot deze problematiek zijn de volgende.

Kunt u bevestigen dat de Europese Commissie officieel haar fiat gaf voor de steunplannen en dat de weg naar de vijfde beheersovereenkomst dus open ligt?

Wat is het exacte bedrag dat werd opgenomen in de beheersovereenkomst en dat moet dienen om de openbare diensten te verzorgen?

Waarom vindt de aanbesteding van verdeling van kranten en tijdschriften pas vanaf 2016 plaats?

Meent u dat, in het licht van de rechtspraak geveld door de raad van mededinging en de daaruit volgende boetes, het organiseren van kranten en dagbladbedeling nog houdbaar te omschrijven is als openbare dienstverlening?

Kunt u meer toelichting geven bij de geplande aanbesteding? Zal deze enkel gelden voor kranten of ook voor magazines en bladen? Hoe zal deze aanbesteding er concreet uitzien? Zal deze open zijn voor alle spelers binnen de Europese Unie?

Kunt u wat meer toelichting geven bij de concrete uitwerking van het mechanisme dat voorziet in prikkels om de efficiëntie en kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren? Heeft dit betrekking op het sanctiemechanisme zoals voorzien in artikel 27 van de beheersovereenkomst? Zal dit hier een onderdeel van vormen?

21.02 **Minister Jean-Pascal Labille:** Mevrouw de voorzitter, op 2 mei jongstleden heeft de Europese Commissie goedkeuring verleend aan het vijfde beheerscontract, waardoor bpost gecompenseerd kan worden voor de uitvoering van een reeks taken van openbare dienst.

Bij toetsing van het vijfde beheerscontract aan de staatssteunregels van de Europese Unie heeft de Europese Commissie kunnen vaststellen dat de maatregelen in lijn zijn met de staatssteunregels van de Europese Unie voor diensten van algemeen economisch belang, vermits de steun niet meer bedraagt dan de nettokosten verbonden aan de uitvoering van de publieke taak waarmee bpost is belast. Deze taken zijn de distributie van kranten en tijdschriften, de betaling aan huis van pensioen, de basisbankdiensten en de instandhouding van een fijnmazig netwerk.

In ruil voor de uitvoering van deze taken van openbare dienst krijgt bpost de volgende bedragen. Voor de periode van 1 januari 2013 tot 31 december 2013, 303,7 miljoen euro; voor de periode van 1 januari 2014 tot 31 december 2014, 304,4 miljoen euro; voor de periode van 1 januari 2015 tot 31 december 2015 294,3 miljoen euro.

Om de vereisten van de Europese Commissie na te leven heeft de Belgische Staat toegezegd een openbare selectieprocedure te lanceren voor de bezorging van kranten en tijdschriften in België. De operator die als gevolg van deze selectieprocedure zal worden geselecteerd, krijgt de toestemming om die diensten vanaf 1 januari 2016 te verrichten.

De beslissing van de raad van mededinging waarnaar u refereert, heeft geen enkel verband met de distributie van kranten en tijdschriften. Deze beslissing van eind vorig jaar had betrekking op een door bpost gehanteerd tariefmodel voor grote afzenders. Het is voortijdig om nu reeds commentaar te geven bij de uitvoeringsmodaliteiten van deze aanbestedingsprocedure.

Het door de Europese Commissie goedgekeurde ontwerp van beheerscontract moet nog worden voorgelegd aan de raad van bestuur van bpost en aan de Ministerraad. Algemeen kan men stellen dat de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst getoetst zal worden op efficiëntie, kostenbeheersing en kwaliteit conform de Europese kaderregeling voor de diensten van algemeen economisch belang.

21.03 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb heel wat antwoorden gekregen op mijn vragen. Het is goed dat er eindelijk duidelijkheid komt na die jarenlange perikelen.

Ik ben nog bezorgd over twee punten. Er is sprake van een mechanisme om de efficiëntie en de kwaliteit van de dienstverlening te optimaliseren. Ik verwijs daarvoor naar mijn vraag, eerder deze namiddag, over het sanctiemechanisme waarin werd voorzien in de vierde beheersovereenkomst en dat, naar ik heb begrepen, niet verder zal worden uitgewerkt in de vijfde beheersovereenkomst. Dat vind ik jammer.

Daarnaast stel ik mij er nog vragen bij dat de organisatie van de kranten- en dagbladbedeling wordt gezien als openbare dienstverlening. Nochtans zijn er op die markt heel wat andere spelers actief, maar die worden nu door bpost weggedrukt. De bedeling kost onze maatschappij heel veel geld, terwijl er op de markt heel wat private partners bereid zijn om die kosten op zich te nemen. Is het dus verantwoord om dit vandaag nog te bestempelen als openbare dienstverlening, gekoppeld aan een forse overheidssubsidie?

Het is jammer dat de aanbesteding pas vanaf 2016 zal gebeuren. Ik neem aan dat die aanbesteding in de toekomst niet meer op de maat van bpost zal gesneden zijn.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

22 **Samengevoegde vragen van**

- **de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de maatregelen naar aanleiding van de treinramp in Wetteren" (nr. 17863)**
- **de heer Karel Uyttersprot aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de schadevergoeding van de slachtoffers en het hervatten van het spoorverkeer in Wetteren" (nr. 17876)**

22 **Questions jointes de**

- **M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les mesures envisagées à la suite de la catastrophe ferroviaire de Wetteren" (n° 17863)**
- **M. Karel Uyttersprot au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'indemnisation des victimes et la reprise du trafic ferroviaire à Wetteren" (n° 17876)**

22.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, wij hebben elkaar nog maar heel recent ontmoet naar aanleiding van de treinramp. Er was zelfs even enige onduidelijkheid over het gerucht dat u niet naar Wetteren zou zijn geweest om uw solidariteit of bezorgdheid tegenover de getroffen bewoners en nabestaanden van het slachtoffer te uiten.

Tijdens de gezamenlijke vergadering van de bijzondere commissie Spoorveiligheid, de commissie voor de Binnenlandse Zaken en de commissie voor de Infrastructuur en de Overheidsbedrijven viel het mij op – ik heb u hierop ook gewezen – dat u in het vage bleef over de rol van de NMBS-Groep, de NMBS, de NMBS-Holding en Infrabel naar aanleiding van de genoemde treinramp in Wetteren.

Er kon uit uw woorden moeilijk worden afgeleid of volgens u door de NMBS-Groep al fouten waren begaan, foute beslissingen waren genomen of bepaalde zaken niet werden uitgevoerd die mogelijks mede aanleiding tot de treinramp in kwestie hebben gegeven. Ook kon uit uw woorden niet worden afgeleid of bij de opvolging en de vele hinder, die wij tot op vandaag in Wetteren zelf nog steeds mogen vaststellen, de NMBS-Groep haar rol onvoldoende heeft gespeeld. Dat viel niet af te leiden uit uw verklaringen op 7 mei 2013.

Ik heb u op uw vaagheid gewezen. Aan de hand van uw lichaamstaal kon ik vaststellen en afleiden dat u de stelling dat de NMBS-Groep alles volgens het boekje heeft gedaan en er niks fout is gelopen, niet bevestigde. Veel verder dan dat bent u op 7 mei 2013 echter niet gegaan.

Ondertussen hebben wij hier en daar een en ander kunnen vernemen, waaruit blijkt dat de NMBS-Groep zeker niet alles volgens het boekje heeft gedaan.

Mijnheer de minister, deze ochtend nog hebben wij mogen vernemen dat bijvoorbeeld Infrabel pas vier uur later – dus rond zes uur – contact met het Onderzoeksgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor heeft opgenomen. Aldus kwam pas tegen half acht de verantwoordelijke van het onderzoeksgaan ter plaatse aan, om ter zake de nodige vaststellingen te doen.

Mijnheer de minister, het voorgaande is alvast een schoolvoorbeeld van hoe het niet moet. Blijkbaar slaagt de NMBS er, ondanks Buizingen, ondanks Godinne en ondanks de werkzaamheden van de bijzondere commissie Spoorveiligheid, nog steeds niet in lopende of bestaande procedures na te leven.

Bij een ramp van een dergelijke omvang, het gaat niet om een trein die een bluts oploopt bij een slecht manoeuvre, vier uur wachten alvorens het onderzoeksgaan in te lichten is een zware professionele fout. Ik hoop dat Infrabel de verantwoordelijkheid ter zake opneemt en dat ook de FOD Mobiliteit de nodige sancties neemt, wat natuurlijk niet uw verantwoordelijkheid is.

Het zou voor het eerst zijn dat een administratieve boete wordt opgelegd aan een operator die in gebreke blijft.

Daarnaast was het opvallend dat Devis niet kon bevestigen of de machinisten van NMBS Logistics al dan niet over beschermende kledij beschikken. Misschien kunt u daar nu een toelichting bij geven? De bescherming van het personeel bij NMBS Logistics is immers uw verantwoordelijkheid. Het is belangrijk dat het personeel in de toekomst over de nodige uitrusting beschikt, mocht dit nog niet het geval zijn.

Over de verklaring die u toen hebt afgelegd, had ik graag meer verduidelijking gekregen, mijnheer de minister.

In welke mate werden sinds de treinramp in Wetteren beslissingen door de NMBS-Groep genomen of waren er al bijsturingen bij bepaalde procedures of bij het beleid op basis van die eerste vaststellingen, want ik vermoed dat u niet wacht op de resultaten van het onderzoeksgaan of het gerechtelijk onderzoek of op basis van analyses van de NMBS-Groep zelf heeft gedaan op het vlak van communicatie, naar aanleiding van de treinramp in Wetteren? Zo ja, welke en met welke motivatie werden die beslissingen genomen?

22.02 Karel Uyttersprot (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, naar aanleiding van de bijzondere commissievergadering van vorige week en de hoorzitting vanmorgen met de heer Breyne en mevrouw Mathues, heb ook ik een aantal concrete vragen voor u.

Ten eerste stelden wij vanmorgen vast dat Infrabel het onderzoeksteam inderdaad laattijdig heeft ingelicht.

Ten tweede vernamen wij dat Infrabel wel financieel helpt bij schade, maar niet bij medische zorgen. Klopt dat?

Ten derde ben ik bezorgd omdat er schade is aan de drukke lijn Dendermonde-Gent en Aalst-Gent. Hebt u er een idee van hoe de takelwerkzaamheden en de herstelwerkzaamheden vorderen? Wanneer zal de passagierslijn opnieuw in gebruik kunnen worden genomen? Nu rijden daar vervangbussen.

22.03 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mevrouw de voorzitter, het onderzoek naar de oorzaak van het ongeval en de verantwoordelijkheden is lopende. Ik zal hierover dan ook geen verklaringen doen.

Volgens de NMBS-Groep en op basis van de informatie die mij tot op heden werd doorgegeven, is de alarmering en de melding in verband met de gevaarlijke stoffen die op de trein aanwezig waren, op een correcte wijze gebeurd. Indien het onderzoek zou uitwijzen dat bijkomende maatregelen nodig zijn dan zullen die ook worden genomen.

Naar aanleiding van het treinongeval in Wetteren zal Infrabel de kosten, die de buurtbewoners reeds hebben moeten maken en die een rechtstreeks gevolg zijn van het ongeval, zo snel mogelijk terugbetalen. Wij spreken hier van hotel- en restaurantkosten, aankopen, enzovoort, met uitzondering van medische kosten. Infrabel organiseert dit onder alle voorbehoud van aansprakelijkheid en zonder nadelige erkenning voor rekening van wie het behoort.

Het al dan niet erkennen van een ramp is een bevoegdheid van de minister van Binnenlandse Zaken.

De wagens acht tot dertien zijn volgens planning gisteren, 13 mei, weggesleept. De wagens een tot zeven zullen ter plaatse verschroot worden. Volgens planning zal dit voorlopig duren tot 23 mei.

Hoeveel tijd er nodig is om de schade te herstellen, zal afhankelijk zijn van de bodemanalyse. Zolang de metingen ter plaatse te hoge waarden aangeven, worden de werkploegen niet op het terrein toegelaten. De NMBS-Groep verzekert dat zij dag en nacht werkt om de situatie zo snel mogelijk te herstellen.

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

Het is volgens mij quasi onhoudbaar om het standpunt, dat u vandaag in deze commissie inneemt, te blijven verdedigen.

Enerzijds is er het gegeven dat Infrabel, zoals vanmorgen is gebleken alsook de bijzondere commissie voor de Spoorveiligheid, op zijn minst in verband met de communicatie aan het Onderzoeksgoed voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor zwaar in gebreke is gebleven. Ik hoor geen enkele verklaring voor het feit dat Infrabel hiermee vier uur heeft gewacht.

Uw argument is dat u geen verklaringen aflegt omdat het onderzoek nog lopende is. Is dat de manier waarop u als voogdijminister en de NMBS reageren? Er staat nog altijd een aanrijding in Diegem van 14 november 2008 open. Als men telkens moet wachten tot wanneer het onderzoek is afgehandeld, dan is er totaal geen beleid van de NMBS meer mogelijk. Zelfs het gerechtelijk onderzoek na de treinramp in Buizingen van 15 februari 2010 is nog lopende. Daarover hadden de NMBS en uw voorganger geen enkel probleem om te communiceren. Het is blijkbaar een paraplu. Als dat in het kraam past, wordt die opengetrokken om zich achter het geheim van het onderzoek weg te steken.

Mijnheer de minister, ik denk dat u uw verantwoordelijkheid op het vlak van de veiligheid moet opnemen. Het is te gemakkelijk om u weg te steken achter het geheim van het onderzoek. Ik dring erop aan om de open communicatie, die blijkbaar wel met vallen en opstaan door de gouverneur van Oost-Vlaanderen gebeurt, ook door de NMBS-Groep wordt gehanteerd en dat er veel meer informatie beschikbaar zou zijn, teneinde zeer snel en op korte termijn de nodige maatregelen te nemen, mocht de NMBS-Groep op bepaalde vlakken in gebreke zijn gebleven.

22.05 **Karel Uyttersprot** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, al meen ik geen antwoord te hebben gehoord op mijn vraag waarom Infrabel alleen voor materiële schade en niet voor dringende medische kosten tussenbeide komt.

Ik kreeg evenmin duidelijkheid over wanneer de lijnen Aalst-Gent en Dendermonde-Gent opnieuw worden opgesteld.

22.06 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mijnheer Uyttersprot, er is een speciale manier om de medische uitgaven terug te betalen. Dit moet dus niet door Infrabel gebeuren. Misschien kunt u dat best aan minister Onkelinx vragen. Ik zal op die vraag later antwoorden, maar het gaat in ieder geval om een speciale manier van terugbetaling.

22.07 **Karel Uyttersprot** (N-VA): Moet ik die vraag zelf opnieuw stellen, of zult u ze doorgeven?

22.08 Minister **Jean-Pascal Labille**: Ik zal u een schriftelijk antwoord sturen.

22.09 **Karel Uyttersprot** (N-VA): Waarvoor dank.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

23 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het uitblijven van verdere stappen in het dossier van de IJzeren Rijn" (nr. 17866)**

23 **Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'absence d'avancée dans le dossier du Rhin de fer" (n° 17866)**

23.01 **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, het dossier van de IJzeren Rijn steekt regelmatig de kop op, is het niet in de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven, wat uw bevoegdheden betreft, dan is het in de commissie waar vragen worden gericht aan staatssecretaris Wathelet.

Vorige week nog werd staatssecretaris Wathelet ondervraagd in verband met het akkoord dat België en Nederland midden 2012 sloten over het historische tracé van de IJzeren Rijn, de goederenspoorverbinding tussen de Antwerpse haven en het Duitse Ruhrgebied. In de beleidsbrief van de staatssecretaris voor Mobiliteit staat bovendien dat dit jaar een overeenkomst met Nederland en Duitsland zou worden ondertekend over de heropening en modernisering van de spoorlijn.

Staatssecretaris Wathelet verklaarde vorige week in de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven dat de onderhandelingen met Nederland worden hervat als de Ministerraad groen licht geeft voor de overeenkomst met Nederland. Nadien zou trilateraal overleg met Nederland en Duitsland volgen, maar de staatssecretaris ontkende dat de dossiers van de Fyra en de IJzeren Rijn aan elkaar gekoppeld zijn.

Er werd misnoegd gereageerd van diverse zijden, zowel vanwege de meerderheid als de oppositie, op het feit dat het dossier opnieuw veel stof aan het vergaren is en opnieuw in de koelkast is beland. Staatssecretaris Wathelet stelde dat het eigenlijk u is, als minister van Overheidsbedrijven, die de kwestie nog steeds niet aan de agenda van de Ministerraad heeft geagendeerd. Collega Vanvelthoven zei dat het een schande was dat het dossier nog steeds niet was behandeld en ik kan hem enkel volmondig bijtreden.

Waarom werd tot op heden het dossier van de IJzeren Rijn niet op de Ministerraad geagendeerd? Wanneer zal het dossier op de Ministerraad geagendeerd worden? Welke verdere planning is bepaald?

23.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mevrouw de voorzitter, het ontwerp van memorandum van overeenstemming, het MOU, over de reactivering van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied wordt door de FOD Mobiliteit en Transport voorbereid. Dit ontwerp zal voor de zomer ter kennisname worden voorgelegd aan de Ministerraad.

Het ontwerp van MOU bevat beleidsafspraken tussen beide landen. De tekst bevat een inventaris van de te realiseren werken, de daarvoor nodige procedures en de realisatieplanning, alsook een hoofdstuk over de regeling van de financiële aspecten en de kostenverdeling.

Er blijft echter belangrijke verdeeldheid bestaan tussen Nederland en België over de toepassing van de btw, die België wel of niet zal moeten betalen op de werken die worden uitgevoerd op Nederlands grondgebied.

België houdt op basis van een juridische studie vol dat de btw hier niet van toepassing is.

Het ontwerp van het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep is in opmaak. In dit plan is een reservebudget ingebouwd dat kan worden ingezet tijdens de overlegondes met de Gewesten. Er wordt regelmatig overlegd met het Vlaams Gewest over het gebruik van het beschikbare budget. Het is mogelijk dat die reserve, of een deel ervan, gebruikt wordt voor de uitvoering van bepaalde projecten, bijvoorbeeld de heringebruikname van de Ijzeren Rijn en/of de tweede haventogang te Antwerpen.

23.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik kan begrijpen dat er onder meer over de btw-kwestie onderhandeld moet worden. Gelet op de adviezen en de overeenkomsten lijkt dit dossier mij echter al sinds begin januari klaar voor de Ministerraad. U zegt dat u het voor de zomer op de Ministerraad verwacht. Ik betreur ten zeerste het zware oponthoud dat dit dossier reeds opgelopen heeft, niet alleen dit jaar maar ook de voorbije jaren.

Ik wil u aanmanen om dit dossier met spoed en met grote aandacht op te volgen, om de schade te beperken die het heeft opgelopen door de onverdedigbare achterstand.

Ik dring erop aan dat u daarvan werk maakt en dat dit ook op uw prioriteitenlijst komt.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 17879 van mevrouw Musin wordt uitgesteld. Vraag nr. 17880 van mevrouw Musin wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 17362 van mevrouw Lahaye-Battheu wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.17 uur.

La réunion publique de commission est levée à 17.17 heures.