



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

Mardi

07-02-2012

Après-midi

Dinsdag

07-02-2012

Namiddag

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	Parti Socialiste
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
MR	Mouvement réformateur
sp.a	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
VB	Vlaams Belang
cdH	centre démocrate Humaniste
FDF	Fédéralistes démocrates francophones
LDD	Lijst Dedecker
MLD	Mouvement pour la Liberté et la Démocratie

Abréviations dans la numérotation des publications :		Afkortingen bij de nummering van de publicaties :	
DOC 53 0000/000	Document parlementaire de la 53 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000	Parlementair stuk van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beigekleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants	Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Commandes :	Bestellingen :
Place de la Nation 2	Natieplein 2
1008 Bruxelles	1008 Brussel
Tél. : 02/ 549 81 60	Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be	www.dekamer.be
e-mail : publications@lachambre.be	e-mail : publicaties@dekamer.be

SOMMAIRE

Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la route de Montzen" (n° 8678)

Orateurs: **David Geerts, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes

Questions jointes de 2

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la mission de réforme de la structure de la SNCB confiée à la Cour des comptes" (n° 8711)

- M. Herman De Croo au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la mission de la Cour des comptes relative à la réforme de la structure de la SNCB" (n° 9242)

Orateurs: **David Geerts, Herman De Croo, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes

Question de M. Josy Arens au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les retards importants et récurrents pris sur les lignes de trains reliant Arlon à Luxembourg" (n° 8766)

Orateurs: **Josy Arens, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes

Question de M. Michel Doomst au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'augmentation des vols de cuivre en Belgique" (n° 8764)

Orateurs: **Michel Doomst, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes

Question de M. Olivier Destrebecq au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gare de La Louvière" (n° 8769)

Orateurs: **Olivier Destrebecq, Paul**

INHOUD

Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Montzenroute" (nr. 8678)

Sprekers: **David Geerts, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Samengevoegde vragen van 2

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de opdracht voor het Rekenhof inzake de hervorming van de structuur van de NMBS" (nr. 8711)

- de heer Herman De Croo aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de opdracht van het Rekenhof inzake de hervorming van de structuur van de NMBS" (nr. 9242)

Sprekers: **David Geerts, Herman De Croo, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Vraag van de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanzienlijke en veelvuldige vertragingen op de treinverbindingen tussen Aarlen en Luxemburg" (nr. 8766)

Sprekers: **Josy Arens, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toenemende koperdiefstallen in België" (nr. 8764)

Sprekers: **Michel Doomst, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Vraag van de heer Olivier Destrebecq aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het station van La Louvière" (nr. 8769)

Sprekers: **Olivier Destrebecq, Paul**

Magnette, ministre des Entreprises publiques
- Politique scientifique - Coopération au
développement - Grandes Villes

Magnette, minister van Overheidsbedrijven -
Wetenschapsbeleid
-
Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Questions jointes de	8	Samengevoegde vragen van	8
- Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la politique d'embauche de bpost" (n° 8785)	8	- mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het aanwervingsbeleid van bpost" (nr. 8785)	8
- M. Denis Ducarme au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'accord de gouvernement et la priorité donnée à l'emploi statutaire au sein de bpost" (n° 8910)	8	- de heer Denis Ducarme aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het regeerakkoord en de voorrang voor statutaire tewerkstelling bij bpost" (nr. 8910)	8
<i>Orateurs:</i> Linda Musin, Denis Ducarme, Paul Magnette , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> Linda Musin, Denis Ducarme, Paul Magnette , minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	
Questions jointes de	10	Samengevoegde vragen van	10
- Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'augmentation des suicides sur le rail belge et le plan d'action relatif aux suicides d'Infrabel" (n° 8837)	11	- mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stijging van het aantal zelfmoorden op het Belgische spoorwegnet en het actieplan met betrekking tot zelfdodingen van Infrabel" (nr. 8837)	11
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la forte augmentation du nombre de suicides à proximité des infrastructures ferroviaires" (n° 8891)	11	- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de sterke stijging van het aantal zelfdodingen nabij spoorweginfrastructuur" (nr. 8891)	11
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'augmentation importante du nombre de suicides sur les voies ferrées" (n° 9252)	11	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de ernstige stijging van het aantal zelfmoorden aan een treinspoor" (nr. 9252)	11
<i>Orateurs:</i> Linda Musin, David Geerts, Tanguy Veys, Paul Magnette , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> Linda Musin, David Geerts, Tanguy Veys, Paul Magnette , minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	
Questions jointes de	13	Samengevoegde vragen van	13
- M. Josy Arens au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'avenir du projet de train pendulaire sur la ligne 162" (n° 8717)	13	- de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toekomst van het plan om kantelbaktreinen in te zetten op lijn 162" (nr. 8717)	13
- Mme Valérie Déom au ministre des Entreprises	13	- mevrouw Valérie Déom aan de minister van	13

publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'avancement du dossier des trains pendulaires sur la liaison ferroviaire Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg-Zurich" (n° 8859)

Orateurs: **Josy Arens, Valérie Déom, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes

Question de M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les trains surchargés" (n° 8821)

Orateurs: **Ronny Balcaen, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes

Question de M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les contrats de nettoyage des gares" (n° 8822)

Orateurs: **Ronny Balcaen, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes

Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la procédure en vigueur pour les conducteurs de train qui quittent leur train à la fin de leur service" (n° 8848)

Orateurs: **David Geerts, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes

Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la centralisation des cabines de signalisation" (n° 8850)

Orateurs: **David Geerts, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes

Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "des compensations pour les voyageurs titulaires d'un abonnement et touchés par la grève du 22 décembre ou par celle du 30 janvier" (n° 8860)

Orateurs: **Sabien Lahaye-Battheu, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques

Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stand van zaken met betrekking tot het inzetten van kantelbaktreinen op de verbinding Brussel-Luxemburg-Straatsburg-Zürich" (nr. 8859)

Sprekers: **Josy Arens, Valérie Déom, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

15 Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "overbezette treinen" (nr. 8821)

Sprekers: **Ronny Balcaen, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

16 Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de contracten voor het schoonmaken van stations" (nr. 8822)

Sprekers: **Ronny Balcaen, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

17 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de procedure wanneer treinbestuurders hun trein verlaten bij het einde van hun diensttijd" (nr. 8848)

Sprekers: **David Geerts, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

18 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de centralisering van de seinhuizen" (nr. 8850)

Sprekers: **David Geerts, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

19 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het compenseren van reizigers met een abonnement die werden/worden getroffen door de staking van 22 december jongstleden en 30 januari aanstaande" (nr. 8860)

Sprekers: **Sabien Lahaye-Battheu, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven -

- Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes		Wetenschapsbeleid Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	-
Question de M. Kristof Calvo au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la rénovation et la sécurité dans la gare de Malines-Nekkerspoel" (n° 8883)	20	Vraag van de heer Kristof Calvo aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de renovatie en de veiligheid in het station Mechelen-Nekkerspoel" (nr. 8883)	20
<i>Orateurs:</i> Kristof Calvo, Paul Magnette , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> Kristof Calvo, Paul Magnette , minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	
Question de M. Jean Marie Dedecker au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les dotations accordées aux syndicats de la SNCB" (n° 8896)	22	Vraag van de heer Jean Marie Dedecker aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de dotaties voor de vakbonden bij de NMBS" (nr. 8896)	22
<i>Orateurs:</i> Jean Marie Dedecker, Paul Magnette , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> Jean Marie Dedecker, Paul Magnette , minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	
Questions jointes de	23	Samengevoegde vragen van	23
- M. Bert Maertens au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le remboursement d'aides publiques par bpost" (n° 8897)	23	- de heer Bert Maertens aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het terugbetalen van ontvangen overheidssteun door bpost" (nr. 8897)	23
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la décision de la Commission européenne concernant les aides publiques octroyées à bpost" (n° 8902)	23	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de beslissing van de Europese Commissie in verband met de overheidssteun aan bpost" (nr. 8902)	23
- M. André Frédéric au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la décision annoncée de la Commission européenne sur les aides d'État accordées à La Poste (bpost)" (n° 8907)	23	- de heer André Frédéric aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aangekondigde beslissing van de Europese Commissie over de staatssteun aan De Post (bpost)" (nr. 8907)	23
- M. Denis Ducarme au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'amende infligée à bpost par la Commission européenne" (n° 8909)	23	- de heer Denis Ducarme aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de boete die de Europese Commissie oplegt aan bpost" (nr. 8909)	23
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le remboursement de l'aide publique par bpost" (n° 8942)	23	- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de terugbetaling van de overheidssteun door bpost" (nr. 8942)	23
- Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des	23	- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote	23

Grandes Villes, sur "les aides illégales de bpost" (n° 8954)		Steden, over "de illegale steun voor bpost" (nr. 8954)	
- M. Christophe Bastin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la décision de la Commission européenne sur les aides à bpost" (n° 8994)	23	- de heer Christophe Bastin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de beslissing van de Europese Commissie in verband met de steun aan bpost" (nr. 8994)	23
- Mme Liesbeth Van der Auwera au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'aide d'État à bpost" (n° 9082)	23	- mevrouw Liesbeth Van der Auwera aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de staatssteun aan bpost" (nr. 9082)	23
<i>Orateurs:</i> Bert Maertens, Tanguy Veys, Denis Ducarme, David Geerts, Valérie De Bue, Paul Magnette , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes		<i>Spreekers:</i> Bert Maertens, Tanguy Veys, Denis Ducarme, David Geerts, Valérie De Bue, Paul Magnette , minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	
Questions jointes de	27	Samengevoegde vragen van	27
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'électrification de la ligne Herentals - Mol" (n° 8877)	27	- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de elektrificatie van de lijn Herentals - Mol" (nr. 8877)	27
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le report de l'électrification du tronçon ferroviaire entre Herentals et Mol" (n° 8885)	27	- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het uitstel van de elektrificatie van het baanvak Herentals-Mol" (nr. 8885)	27
- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'électrification de la ligne ferroviaire 15 Herentals-Mol" (n° 8898)	27	- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de elektrificatie van lijn 15 Herentals-Mol" (nr. 8898)	27
<i>Orateurs:</i> David Geerts, Steven Vandeput, Jef Van den Bergh, Paul Magnette , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes		<i>Spreekers:</i> David Geerts, Steven Vandeput, Jef Van den Bergh, Paul Magnette , minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	
Questions jointes de	29	Samengevoegde vragen van	29
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'enquête sur les activités de sponsoring douteuses de Belgacom" (n° 8912)	29	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het onderzoek naar dubieuze sponsoractiviteiten van Belgacom" (nr. 8912)	29
- Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le sponsoring de Belgacom" (n° 8953)	29	- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de sponsoractiviteiten van Belgacom" (nr. 8953)	29

- | | | | |
|--|----|---|----|
| <p>- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les déclarations de M. Bellens lors de l'audition parlementaire du 9 novembre 2011 concernant le dossier de licenciement de deux collaborateurs de haut niveau" (n° 8965)</p> | 30 | <p>- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de verklaringen van de heer Bellens in de parlementaire hoorzitting van 9 november 2011 inzake de afhandeling van het ontslag van twee topmedewerkers" (nr. 8965)</p> | 30 |
| <p>- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la chronologie des faits en rapport avec les licenciements intervenus chez Belgacom à la suite de la plainte contre madame Fagard" (n° 9099)</p> | 30 | <p>- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de tijdslijn in verband met de ontslagen bij Belgacom naar aanleiding van de klacht ten opzichte van mevrouw Fagard" (nr. 9099)</p> | 30 |
| <p>- Mme Catherine Fonck au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la seconde audition de l'administrateur délégué de Belgacom" (n° 9132)</p> | 30 | <p>- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de tweede hoorzitting met de gedelegeerd bestuurder van Belgacom" (nr. 9132)</p> | 30 |
| <p>- Mme Catherine Fonck au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gestion du sponsoring chez Belgacom" (n° 9156)</p> | 30 | <p>- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het beheer van de sponsoractiviteiten bij Belgacom" (nr. 9156)</p> | 30 |
| <p>- Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le sponsoring de Belgacom" (n° 9178)</p> | 30 | <p>- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de sponsoractiviteiten van Belgacom" (nr. 9178)</p> | 30 |
| <p>- Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la confiance en Belgacom" (n° 9179)</p> | 30 | <p>- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het vertrouwen in Belgacom" (nr. 9179)</p> | 30 |
| <p>- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les interrogations qui pèsent sur la politique de sponsoring de Belgacom" (n° 9229)</p> <p><i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, Valérie De Bue, David Geerts, Catherine Fonck, présidente du groupe cdH, Ronny Balcaen, Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes</p> | 30 | <p>- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de vragen bij het sponsorbeleid van Belgacom" (nr. 9229)</p> <p><i>Spreekers:</i> Tanguy Veys, Valérie De Bue, David Geerts, Catherine Fonck, voorzitter van de cdH-fractie, Ronny Balcaen, Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden</p> | 30 |
| <p>Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la rénovation de la gare d'Ostende" (n° 8914)</p> <p><i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes</p> | 35 | <p>Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de renovatie van het station van Oostende" (nr. 8914)</p> <p><i>Spreekers:</i> Tanguy Veys, Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden</p> | 35 |

Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'utilisation de matériel illégal" (n° 8916) <i>Orateurs: Tanguy Veys, Paul Magnette,</i> ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes	36	Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het gebruik van onwettig materiaal" (nr. 8916) <i>Sprekers: Tanguy Veys, Paul Magnette,</i> minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	36
Questions jointes de	37	Samengevoegde vragen van	37
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la fermeture de centaines de passages à niveau par le gestionnaire du réseau ferroviaire Infrabel" (n° 8918)	37	- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het sluiten van honderden overwegen door spoorwegnetbeheerder Infrabel" (nr. 8918)	37
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la fermeture annuelle de vingt passages à niveau" (n° 8929)	37	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de jaarlijkse sluiting van 20 spoorwegovergangen" (nr. 8929)	37
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression de passages à niveau" (n° 8930)	37	- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het afschaffen van spoorwegoverwegen" (nr. 8930)	37
- Mme Leen Dierick au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la fermeture programmée de passages à niveau" (n° 8941)	37	- mevrouw Leen Dierick aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de geplande sluiting van overwegen" (nr. 8941)	37
- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression de passages à niveau" (n° 9004)	37	- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de afschaffing van overwegen" (nr. 9004)	37
- Mme Valérie Déom au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression des trois passages à niveau de Jambes" (n° 9193) <i>Orateurs: Sabien Lahaye-Battheu, Tanguy Veys, Jef Van den Bergh, Paul Magnette,</i> ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes, Valérie Déom	37	- mevrouw Valérie Déom aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het afschaffen van drie spoorwegoverwegen te Jambes" (nr. 9193) <i>Sprekers: Sabien Lahaye-Battheu, Tanguy Veys, Jef Van den Bergh, Paul Magnette,</i> minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden, Valérie Déom	37
Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'évaluation par le comité de pilotage de la SNCB des protocoles existant	40	Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de evaluatie van de bestaande protocollen tussen de overheid en de vakbonden	40

entre les autorités publiques et les syndicats" (n° 8973)

Orateurs: **Tanguy Veys, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes

door het sturingscomité van de NMBS" (nr. 8973)

Sprekers: **Tanguy Veys, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la série de mesures prises pour lutter contre les agressions et la question du personnel de Securail" (n° 8984)

Orateurs: **Tanguy Veys, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes

41

Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de reeks antiagressiemaatregelen en de personeelsproblematiek bij Securail" (nr. 8984)

41

Sprekers: **Tanguy Veys, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "un code de déontologie pour l'attribution des missions de consultance dans les entreprises publiques" (n° 9036)

Orateurs: **David Geerts, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes

42

Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "een deontologische code voor het toekennen van consultancyopdrachten bij overheidsbedrijven" (nr. 9036)

42

Sprekers: **David Geerts, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le parking SNCB de la gare de Turnhout" (n° 9040)

Orateurs: **Tanguy Veys, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes

43

Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de NMBS-parking aan het station van Turnhout" (nr. 9040)

43

Sprekers: **Tanguy Veys, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Question de M. David Clarinval au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le projet de la SNCB d'arrêter la ligne 161 au Quartier Léopold" (n° 9068)

Orateurs: **David Clarinval, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes

44

Vraag van de heer David Clarinval aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de plannen van de NMBS om lijn 161 tot de Leopoldwijk te beperken" (nr. 9068)

44

Sprekers: **David Clarinval, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Questions jointes de

45

Samengevoegde vragen van

45

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la grève sauvage des accompagnateurs de train à Bruxelles-Midi" (n° 9119)

45

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wilde staking van treinbegeleiders in Brussel-Zuid" (nr. 9119)

45

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'arrêt de travail du

45

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de werkonderbreking van

45

1^{er} février 2012 à la gare de Bruxelles-Midi" (n° 9129)

- M. Luk Van Biesen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la grève sauvage des chemins de fer le 1^{er} février 2012 à Bruxelles-Midi" (n° 9142)

- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les grèves sauvages dans le cadre de la grève du 1^{er} février 2012" (n° 9152)

- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le préavis de grève déposé par les organisations syndicales à la SNCB" (n° 9228)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la grève sauvage des chemins de fer le 1^{er} février 2012 à Bruxelles-Midi" (n° 9251)

Orateurs: **David Geerts, Luk Van Biesen, Jef Van den Bergh, Ronny Balcaen, Tanguy Veys, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes

Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le soutien apporté par la SNCB au Stoomcentrum Maldegem" (n° 9120)

Orateurs: **Tanguy Veys, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes

Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'éventuelle remise en service par la SNCB de la ligne 58 Maldegem-Eeklo" (n° 9122)

Orateurs: **Tanguy Veys, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes

Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'aménagement d'une troisième et quatrième voie de chemin de fer à la

1 februari 2012 in het station Brussel-Zuid" (nr. 9129)

- de heer Luk Van Biesen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wilde spoorstaking op 1 februari 2012 in Brussel-Zuid" (nr. 9142)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wilde stakingen in het kader van de staking van 1 februari 2012" (nr. 9152)

- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stakingsaanzegging van de vakbonden bij de NMBS" (nr. 9228)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wilde spoorstaking op 1 februari 2012 in Brussel-Zuid" (nr. 9251)

Sprekers: **David Geerts, Luk Van Biesen, Jef Van den Bergh, Ronny Balcaen, Tanguy Veys, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de ondersteuning door de NMBS van het Stoomcentrum Maldegem" (nr. 9120)

Sprekers: **Tanguy Veys, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de eventuele heropening door de NMBS van L58 Maldegem-Eeklo" (nr. 9122)

Sprekers: **Tanguy Veys, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanleg van een derde en vierde treinspoor ter hoogte van Hansbeke (Nevele)"

hauteur de Hansbeke (Nevele)" (n° 9186) <i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, Paul Magnette , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes		(nr. 9186) <i>Sprekers:</i> Tanguy Veys, Paul Magnette , minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	
Questions jointes de	51	Samengevoegde vragen van	51
- Mme Bercy Slegers au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'offre de services et l'avenir de la gare et de la gare de triage de Poperinge" (n° 9141)	51	- mevrouw Bercy Slegers aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de dienstverlening en de toekomst van het station en rangeerstation te Poperinge" (nr. 9141)	51
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gare de Poperinge" (n° 9257)	51	- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het station van Poperinge" (nr. 9257)	51
<i>Orateurs:</i> Sabien Lahaye-Battheu, Paul Magnette , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> Sabien Lahaye-Battheu, Paul Magnette , minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	

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

du

MARDI 07 FÉVRIER 2012

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 07 FEBRUARI 2012

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14 h 19 sous la présidence de M. Herman De Croo.

De openbare vergadering wordt geopend om 14.19 uur en voorgezeten door de heer Herman De Croo.

01 Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la route de Montzen" (n° 8678)

01 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Montzenroute" (nr. 8678)

01.01 **David Geerts** (sp.a): En attendant la réactivation du Rhin de fer, la route de Montzen continue d'être utilisée. Les experts prévoient une forte augmentation du transport de marchandises sur cet itinéraire, ce qui éveille l'inquiétude des riverains.

01.01 **David Geerts** (sp.a): In afwachting van de heractivering van de IJzeren Rijn, wordt de Montzenroute gebruikt. Deskundigen voorspellen een sterke stijging van het goederenvervoer op deze route, wat tot ongerustheid leidt bij de omwonenden.

Combien de trains de marchandises empruntent tous les jours la route de Montzen? Quels sont les pronostics? Infrabel a-t-elle des projets pour réduire les nuisances sonores infligées aux riverains?

Hoeveel goederentreinen rijden er dagelijks via de Montzenroute? Wat zijn de prognoses? Heeft Infrabel plannen om de geluidsoverlast voor de omwonenden te verminderen?

Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.

Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.

01.02 **Paul Magnette**, ministre (*en néerlandais*): Sur certains tronçons de la route de Montzen, des trains de voyageurs circulent tandis que sur d'autres, seuls roulent des convois de marchandises. Je dispose des chiffres pour les tronçons n'assurant que le transport de marchandises entre Visé, Montzen et la frontière allemande. Il y passe tous les jours entre 80 et 100 trains de marchandises, toutes directions confondues. Selon une estimation, une augmentation annuelle de 3 % du tonnage transporté pourrait être enregistrée sur cette ligne au cours de la période 2007-2030, mais certaines mesures montrent que le transport entre 2007 et

01.02 Minister **Paul Magnette** (*Nederlands*): Op sommige baanvakken van de Montzenroute is er een gemengd reizigers- en goederenverkeer, op andere baanvakken is er alleen goederenvervoer. Ik heb de cijfers over de delen waar alleen goederenverkeer passeert, tussen Visé, Montzen en de Duitse grens. Daar passeren dagelijks tussen 80 en 100 goederentreinen, in beide richtingen samen. Volgens een raming kon in de periode 2007-2030 op deze lijn een jaarlijkse groei van 3 procent in vervoerd tonnage worden verwacht, maar uit metingen blijkt dat het vervoer tussen 2007 en 2011 ongeveer gelijk is gebleven.

2011 n'a guère évolué.

Plutôt que de prendre des mesures en fin de chaîne, comme l'installation d'écrans antibruit pour remédier aux nuisances sonores, il serait plus efficace de s'attaquer à la source du bruit. Cette approche requiert des efforts de la part du gestionnaire de l'infrastructure et des opérateurs ferroviaires. Pour diminuer les nuisances, Infrabel veille dès à présent à un entretien approprié des voies et s'appuie sur des technologies modernes pour le remplacement de l'infrastructure ferroviaire. Les opérateurs font de même pour le matériel roulant. Depuis 2006, le matériel roulant est en outre soumis à des normes européennes sévères concernant les émissions de bruit. Les émissions sonores des nouveaux wagons de marchandises ont ainsi baissé de 8 à 10 décibels. Des réductions du même ordre sont également possibles pour les wagons existants.

La gestion des nuisances sonores produites par les trains nécessite une approche à l'échelon européen. C'est dès lors un sujet de concertation entre les États membres et avec le secteur ferroviaire. Le meilleur instrument pour réduire les nuisances sonores consiste à accorder des subventions aux propriétaires de wagons pour les inciter à insonoriser leur matériel roulant.

01.03 David Geerts (sp.a): Cette réponse ne dit mot sur un plan d'investissement en murs antibruit le long de ce parcours. Si je ne m'abuse, une décision en la matière avait pourtant été prise à l'époque.

L'incident est clos.

02 Questions jointes de

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la mission de réforme de la structure de la SNCB confiée à la Cour des comptes" (n° 8711)
- M. Herman De Croo au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la mission de la Cour des comptes relative à la réforme de la structure de la SNCB" (n° 9242)

02.01 David Geerts (sp.a): Dans le cadre de la réforme structurelle de la SNCB, le gouvernement a chargé la Cour des comptes d'examiner les flux financiers au sein du Groupe SNCB ainsi qu'entre toutes ses entités et filiales.

In de plaats van lokale *end of pipe* maatregelen te nemen, zoals het installeren van geluidsschermen, om geluidshinder aan te pakken, is het efficiënter om het geluid aan de bron te beperken. Dat vereist inspanningen van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegoperatoren. Nu al vermijdt Infrabel overmatige hinder door een goed onderhoud en het gebruik van moderne technologie bij de vernieuwing van de spoorinfrastructuur. De operatoren doen hetzelfde met het rollend materieel. Sinds 2006 gelden er strenge Europese geluidsemissienormen voor nieuw rollend materieel. Nieuwe goederenwagons zijn daardoor 8 tot 10 decibel stiller. Ook voor bestaande wagons is een dergelijke reductie haalbaar.

Geluidshinder van treinen aanpakken, vereist een Europese aanpak. Dit vormt dan ook onderwerp van overleg tussen de lidstaten onderling en met de spoorwegsector. De meest aangewezen manier om geluidshinder aan te pakken, is via een subsidie aan de wagoneigenaars om de wagons geluidsarm te maken.

01.03 David Geerts (sp.a): Ik heb in dit antwoord niets gehoord over een plan om te investeren in geluidswanden op deze route. Ik dacht nochtans dat daartoe ooit een beslissing was genomen.

Het incident is gesloten.

02 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de opdracht voor het Rekenhof inzake de hervorming van de structuur van de NMBS" (nr. 8711)
- de heer Herman De Croo aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de opdracht van het Rekenhof inzake de hervorming van de structuur van de NMBS" (nr. 9242)

02.01 David Geerts (sp.a): In het raam van een structurele hervorming van de NMBS heeft de regering het Rekenhof verzocht om een onderzoek te voeren naar de geldstromen bij de NMBS-Groep en tussen al haar entiteiten en filialen.

Quelle est précisément la teneur du courrier adressé par le ministre à la Cour des comptes? En quoi consiste la mission confiée à la Cour et dans quel délai cette dernière doit-elle rendre ses conclusions? La commission peut-elle obtenir une copie de ce courrier?

02.02 Herman De Croo (Open Vld): Je voudrais également obtenir une copie de cette lettre. Cette mission est-elle toujours d'actualité et la Cour des comptes est-elle en mesure de s'en acquitter? La Cour devra-t-elle éventuellement faire appel à une expertise externe? Quel est le calendrier prévu?

Le ministre a-t-il déjà une idée de ce qu'il adviendra des trois composantes de la SNCB? N'oublions pas que les différentes entités nous coûtent chaque année trois milliards d'euros. La Cour des comptes est-elle également habilitée à étudier les comptes des nombreuses filiales et succursales qui n'assurent aucun service public? Ne devrait-on pas faire appel à un bureau d'audit?

02.03 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Un courrier sollicitant une étude des flux financiers au sein et entre toutes les entités et filiales du groupe a été adressé à la Cour des comptes le 10 janvier 2012. Dans cette lettre est également sollicitée une réunion avec le président de la Cour de comptes afin de définir le contenu de l'étude et de convenir d'un agenda.

Étant donné que le Parlement est compétent pour charger la Cour des comptes de réaliser des analyses de gestion des services et des institutions soumises à contrôle, le gouvernement a également envoyé une lettre au président de la Chambre des représentants, à qui copie de la lettre peut donc être demandée.

J'attends une première version de l'étude en mai, pour le lancement de la phase contradictoire habituelle. J'espère recevoir les premiers résultats de l'étude avant de soumettre mon projet de réforme au Conseil des ministres.

02.04 David Geerts (sp.a): Votre réponse ne m'en apprend guère plus, malheureusement. J'adresserai un courrier à M. Flahaut pour obtenir plus de clarté et je ne manquerai pas de revenir sur ce dossier.

02.05 Herman De Croo (Open Vld): Je tiens à communiquer au ministre une liste, de quatre pages, des filiales de la SNCB-Holding, d'Infrabel et de la société de transport public SNCB. Elles sont en tout cas des dizaines à faire partie de cette très

Wat staat er nu precies in de brief van de minister aan het Rekenhof? Welke opdracht heeft hij gegeven en met welke timing? Kan deze commissie een afschrift krijgen?

02.02 Herman De Croo (Open Vld): Ook ik vraag een kopie van de bewuste brief. Geldt deze opdracht nog steeds en kan het Rekenhof die ook aan? Zal het Rekenhof eventueel een beroep moeten doen op bijkomende expertise? Wat is de timing?

Heeft de minister al een idee wat er zal gebeuren met de drie ondedelen van de NMBS? We mogen niet vergeten dat we jaarlijks drie miljard euro spenderen aan de verschillende entiteiten. Is het Rekenhof ook gemachtigd om de rekeningen te onderzoeken van de vele filialen en dochterondernemingen die geen openbare dienst vervullen? Moet het dan geen extern auditbureau inschakelen?

02.03 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Op 10 januari 2012 is een brief gestuurd naar het Rekenhof, waarin wordt verzocht om een studie over de financiële stromen binnen en tussen alle eenheden en dochtermaatschappijen van de groep. Daarin wordt ook een vergadering gevraagd met de voorzitter van het Rekenhof om de studie af te bakenen en de planning te bepalen.

Aangezien het Parlement bevoegd is om het Rekenhof te belasten met beheeranalyses van de diensten en instellingen die aan controle zijn onderworpen, heeft de regering ook een brief gestuurd aan de voorzitter van de Kamer van volksvertegenwoordigers, aan wie men dus een kopie van die brief moet vragen.

Ik verwacht een eerste versie van de studie in mei, voor de opstart van de gebruikelijke tegensprekelijke fase. Ik hoop de eerste resultaten van de studie te ontvangen voordat ik mijn ontwerp van hervorming voorleg aan de ministerraad.

02.04 David Geerts (sp.a): Dit antwoord maakt me helaas niet veel wijzer. Ik zal de heer Flahaut aanschrijven om meer duidelijkheid te krijgen en deze kwestie verder opvolgen.

02.05 Herman De Croo (Open Vld): Ik wil de minister bij deze een lijst van vier bladzijden overhandigen met de filialen van de NMBS-Holding, Infrabel en de NMBS Vervoersmaatschappij. Het zijn er alleszins tientallen, allemaal leden van een

grande famille. La Cour des comptes est-elle à même de réaliser cette étude? Quoi qu'il en soit, je souhaite beaucoup de succès au ministre pour cartographier cette organisation tentaculaire. Nous le soutiendrons d'ailleurs dans sa démarche.

L'incident est clos.

03 Question de M. Josy Arens au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les retards importants et récurrents pris sur les lignes de trains reliant Arlon à Luxembourg" (n° 8766)

03.01 Josy Arens (cdH): Entre Arlon et Luxembourg, tous les trains de 6 h 45 à 7 h 30 ont du retard. Les voyageurs mécontents délaissent le train pour la voiture, au moins jusqu'à la frontière.

À ma dernière question à ce sujet, vous aviez répondu en invoquant les travaux planifiés par Infrabel et les adaptations d'horaires qu'ils nécessitent. Or, nous constatons que ces modifications ne conviennent à personne et ne sont pas adaptées, d'autant plus que la fin de ces travaux n'est prévue que pour 2017!

Ces changements d'horaire ont été décidés sans que soient consultés les usagers ou les pouvoirs locaux. Depuis des années les navetteurs sont pénalisés par ces travaux sans en tirer aucun bénéfice. Au contraire, leur mobilité est continuellement réduite, alors qu'on essaie de favoriser les transports en commun.

Que comptez-vous demander à la SNCB? Je sais que vous n'en êtes pas le patron, mais une dotation fédérale importante est octroyée à cette entreprise autonome.

03.02 Paul Magnette, ministre (en français): Les travaux de modernisation de la ligne 162, Namur-Luxembourg, ramèneront à 2 h 10 le temps de parcours (actuellement de 2 h 30) des trains directs entre Bruxelles et Luxembourg. Le tracé sinueux de la ligne impose une vitesse de référence de 130 km/h. Pour relever la vitesse à 160 km/h sur une grande partie du parcours, Infrabel rectifiera neuf courbes, à Assesse, Florée, Halloy, à l'entrée de Ciney, à Haversin, Poix-Saint-Hubert, Hatrival, Neufchâteau et Bernimont.

Toutes les dispositions nécessaires seront prises pour préserver l'environnement en bordure de sites

klaarblijkelijk kroostrijk gezin. Kan het Rekenhof deze studie wel aan? Ik wens de minister in ieder geval alle succes bij het in kaart brengen van deze uitgebreide structuur. Wij zullen hem daar ook in steunen.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanzienlijke en veelvuldige vertragingen op de treinverbindingen tussen Aarlen en Luxemburg" (nr. 8766)

03.01 Josy Arens (cdH): Tussen 6.45 en 7.30 uur hebben alle treinen tussen Aarlen en Luxemburg vertraging. Ontevreden reizigers keren de trein de rug toe en verkiezen het traject – zeker tot aan de grens – met de wagen af te leggen.

In antwoord op mijn vorige vraag hierover verwees u naar de door Infrabel geplande werkzaamheden en de daarmee samenhangende aangepaste dienstregelingen. Die wijzigingen zijn echter voor niemand goed en er werd geen rekening gehouden met de noden. Bovendien zouden die werken niet voor 2017 beëindigd zijn!

De dienstregeling werd gewijzigd zonder enig overleg met de reizigers of de lokale besturen. De pendelaars zijn al jaren de dupe van die werken, en daar staat geen enkel voordeel tegenover. Hun mobiliteit wordt integendeel steeds beperkter, dit terwijl het toch de bedoeling is het openbaar vervoer te promoten.

Wat zult u de NMBS vragen? Ik weet wel dat u niet de baas van de NMBS bent, maar er vloeit een aanzienlijke federale overheidsdotatie naar dat autonoom overheidsbedrijf.

03.02 Minister Paul Magnette (Frans): De moderniseringswerken op lijn 162 Namen-Luxembourg zullen de duur van het traject van de rechtstreekse treinen tussen Brussel en Luxemburg van 2.30 naar 2.10 uur terugbrengen. Als gevolg van het bochtige tracé moet er een referentiesnelheid van 130 km/u worden aangehouden. Om de snelheid op een groot deel van het traject tot 160 km/u op te trekken, zal Infrabel negen bochten rechttrekken: in Assesse, Florée, Halloy, bij het binnenrijden van Ciney, in Haversin, Poix-Saint-Hubert, Hatrival, Neufchâteau en Bernimont.

Men zal al het nodige doen om het milieu aan de rand van Natura 2000-gebieden te beschermen. Het

Natura 2000. L'entrevoie sera élargie par endroits et certains ouvrages d'art devront donc être adaptés. Des voies et aiguillages seront configurés dans les gares de Gembloux, Jemelle, Ciney et Libramont. Infrabel renouvelle aussi les matériaux de voie. La ligne Bruxelles-Luxembourg sera complètement réélectrifiée.

Les travaux sur le tronçon Libramont-Neufchâteau-Lavaux sont réalisés en continu grâce à la mise en place d'un service à voie unique, avec adaptation d'horaires pour éviter tout croisement de trains. La fin de ces travaux est prévue en juin 2013. D'autres mises en service à voie unique seront nécessaires sur d'autres tronçons afin de terminer comme prévu en décembre 2018 la modernisation et la réélectrification entre Namur et Luxembourg.

Depuis l'affaissement de terrain survenu le 3 janvier 2012 entre Arlon et Luxembourg, il a été nécessaire d'instaurer un service à voie unique ainsi qu'un avis de ralentissement temporaire provoquant un retard d'environ deux minutes.

Certains trains circulant sur la ligne 162 Namur-Luxembourg empruntent également la ligne 161 Namur-Bruxelles, sur laquelle de nombreux chantiers sont en cours.

Les possibilités d'exploitation sont donc réduites. Un groupe de travail attaché à la ligne 161 a dès lors été mis en place pour analyser quotidiennement le trafic. Depuis le 11 décembre 2011, une nouvelle répartition des agents a été effectuée entre les relations 39X et 77X, 65X et 55X dans le but de fluidifier le trafic entre les trains directs et les trains plus lents. Les locomotives des trains IC ont été équipées de pantographes antigivre. La mise en place d'avis de régulation, de scénarios d'adaptation et de plans de secours en cas d'incident a été poursuivie.

Malgré ces travaux très importants, Infrabel et la SNCB font tout ce qu'elles peuvent pour prévenir les retards sur cet axe.

03.03 Josy Arens (cdH): Merci. Le gel important qui sévit dans cette région depuis huit jours n'explique pas tous ces retards, qui excèdent largement deux minutes. Je vous demande d'insister auprès de la SNCB afin qu'elle fasse encore davantage pour cette liaison Arlon-Luxembourg, qu'elle absorbe ces retards et calme ainsi les nombreux voyageurs concernés.

tussenspoor zal hier en daar verbreed worden, waardoor er een aantal kunstwerken zullen moeten worden aangepast. In de stations Gembloux, Jemelle, Ciney en Libramont zullen er sporen en wissels moeten worden heraangelegd. Infrabel zal ook de spoormaterialen vernieuwen. De lijn Brussel-Luxembourg zal volledig gehelelektrificeerd worden.

De werken op het baanvak Libramont-Neufchâteau-Lavaux kunnen zonder onderbreking worden uitgevoerd, doordat het treinverkeer er op één spoor werd gebracht. De dienstregeling werd aangepast zodat de treinen elkaar niet moeten kruisen. De werken zullen in juni 2013 klaar zijn. Om de modernisering en herelektrificatie van de spoorlijn tussen Namen en Luxemburg zoals gepland tegen december 2018 rond te krijgen zal het treinverkeer ook op andere baanvakken tijdelijk over één spoor moeten verlopen.

Sinds de grondverzakking van 3 januari 2012 tussen Aarlen en Luxemburg dienen de treinen er tijdelijk traag over één spoor te rijden, wat een vertraging veroorzaakt van ongeveer twee minuten.

Sommige treinen op lijn 162 volgen ook lijn 161 Namen-Brussel, waarop er veel werken aan de gang zijn.

De exploitatiemogelijkheden zijn dus beperkt. Daarom werd er een werkgroep voor lijn 161 opgericht die dagelijks het verkeer moet analyseren. Sinds 11 december 2011 werd het personeel herverdeeld over de verbindingen 39X en 77X, 65X en 55X teneinde de doorstroming tussen de rechtstreekse en de tragere treinen vlotter te doen verlopen. De locomotieven van de IC-treinen werden uitgerust met antivriesstroomafnemers. Daarnaast wordt er nog voortgewerkt aan het opstellen van reguleringsberichten, aanpassingsscenario's en rampenplannen in geval van een incident.

Ondanks die zeer belangrijke werken doen Infrabel en de NMBS er alles aan om vertragingen op die lijn te voorkomen.

03.03 Josy Arens (cdH): Dank u. Niet alle vertragingen – die trouwens oplopen tot veel meer dan twee minuten – kunnen worden verklaard door de strenge vorst die al acht dagen in de streek heerst. Ik vraag u er bij de NMBS op aan te dringen om nog een extra inspanning te leveren voor de spoorlijn Aarlen-Luxemburg, de vertragingen weg te werken en zo het ongenoegen van de vele betrokken reizigers weg te nemen.

L'incident est clos.

04 Question de M. Michel Doomst au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'augmentation des vols de cuivre en Belgique" (n° 8764)

04.01 Michel Doomst (CD&V): Infrabel a enregistré 751 vols de cuivre en 2011, contre 509 seulement en 2008.

Des mesures complémentaires sont-elles prévues? Ce problème transfrontalier sera-t-il rapporté au commissaire européen compétent? Des concertations ont-elle lieu avec les pays voisins? Quelles sont les conclusions du groupe de travail créé en 2008?

04.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Au mois de mars, un groupe de travail technique rendra ses conclusions sur la protection des câbles, la détection d'intrusion, l'identification ADN et l'utilisation de câbles optiques.

Je soumettrai sous peu la question au commissaire européen. Les sociétés de chemins de fer ont déjà entamé des concertations internationales. Infrabel et le Corporate Security Service participent aux groupes de travail internationaux.

Le groupe de travail 'vols de cuivre' nous a éclairés sur le phénomène et a cerné les points à risques. La collaboration avec la police fédérale et les partenaires internes comme Infrabel a été améliorée. Des mesures de protection ont été prises et une convention devrait se conclure prochainement avec l'association des ferrailleurs.

04.03 Michel Doomst (CD&V): Nous reviendrons sur ce sujet lorsque le groupe de travail technique aura formulé ses conclusions.

L'incident est clos.

05 Question de M. Olivier Destrebecq au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gare de La Louvière" (n° 8769)

05.01 Olivier Destrebecq (MR): Vétustes, les bâtiments de la gare de La Louvière-Centre méritent un réaménagement réfléchi. À l'heure où il

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toenemende koperdiefstallen in België" (nr. 8764)

04.01 Michel Doomst (CD&V): Infrabel registreerde in 2011 751 koperdiefstallen, terwijl het er in 2008 nog maar 509 waren.

Komen er extra maatregelen? Zal dit grensoverschrijdend probleem worden aangekaart bij de bevoegde Europese commissaris? Werd er al overlegd met de buurlanden? Wat zijn de resultaten van de werkgroep die in 2008 werd opgericht?

04.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Een technische werkgroep zal in maart haar conclusies presenteren over de beveiliging van kabels, inbraakdetectie, DNA-identificatie en gebruik van optische kabels.

Weldra zal ik de Europese commissaris spreken over deze kwestie. Op internationaal niveau wordt er al overlegd tussen de spoorwegmaatschappijen. Infrabel en de Corporate Security Service nemen deel aan internationale werkgroepen.

De werkgroep koperdiefstallen gaf ons meer inzicht in het fenomeen en bepaalde de hotspots. Er werd een betere samenwerking tot stand gebracht met de federale politie en de interne partners zoals Infrabel. Er werden beveiligingsmaatregelen genomen en in de nabije toekomst zal er een conventie worden afgesloten met de vereniging voor schroothandelaren.

04.03 Michel Doomst (CD&V): We zullen hierop terugkomen als de technische werkgroep zijn conclusies heeft geformuleerd.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Olivier Destrebecq aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het station van La Louvière" (nr. 8769)

05.01 Olivier Destrebecq (MR): De gebouwen van het station La Louvière-Centrum zijn vervallen en moeten op doordachte wijze gerenoveerd worden.

est bon de saluer le comportement responsable des travailleurs qui optent pour les transports en commun plutôt que pour la voiture, les autorités publiques se doivent d'offrir le meilleur service possible. La décision de réaménager la gare dès le début de 2013 va dans ce sens.

Toutefois, des travaux de grande importance vont souvent de pair avec des désagréments. Quel sera l'impact des travaux sur la circulation ferroviaire, sur les riverains et sur les navetteurs? Y aura-t-il des transferts vers la gare de La Louvière-Sud? Quelles mesures seront-elles prises pour limiter ces désagréments?

La gare de La Louvière-Centre est située entre un centre aquatique de première importance et un projet de centre commercial de grande envergure. Pour faire face aux défis de demain, des dispositions doivent être prises dès maintenant. Une augmentation du nombre de trains desservant la gare de La Louvière-Centre s'impose.

05.02 Paul Magnette, ministre (*en français*): La SNCB Holding et la ville de La Louvière ont conclu une convention-cadre en vue du réaménagement de la gare de La Louvière-Centre, en y créant un nouveau pôle de mobilité. La SNCB-Holding entend améliorer l'accueil des voyageurs tout en assurant la cohérence urbanistique du quartier de la gare avec le futur centre commercial limitrophe.

Un marché public conjoint de travaux a été lancé. Le futur adjudicateur devra garantir en permanence l'accessibilité de la gare, maintenir le point de vente ouvert et offrir aux navetteurs un minimum de deux cents places de parking. Les travaux en gare de La Louvière-Sud n'auront aucune incidence négative sur le trafic ferroviaire à cet endroit. La SNCB mettra tout en œuvre pour maintenir l'offre de trains et limiter le plus possible les désagréments pour les voyageurs, mais, par souci d'économie, elle ne peut s'engager à étendre l'offre de trains.

05.03 Olivier Destrebecq (MR): Quelque 35 000 m² de commerce nécessitent une réflexion plus globale sur les modes de déplacement. Sans cela, la mobilité serait réduite à néant par la création de ce centre commercial. J'espère que nous pourrions revenir très rapidement à d'autres dispositions financières à l'égard de la SNCB, ce qui devrait permettre de recevoir des messages plus positifs.

Op een ogenblik dat men de werknemers die voor het openbaar vervoer in plaats van voor de auto kiezen, als verantwoordelijke burgers prijst, moeten de openbare besturen de best mogelijke dienstverlening bieden. De beslissing om het station begin 2013 te renoveren gaat in die richting.

Omvangrijke werken gaan echter vaak gepaard met hinder. Welke impact zullen die werken hebben op het treinverkeer, de omwonenden en de pendelaars? Zullen er treinen worden omgeleid naar het station La Louvière-Zuid? Welke maatregelen zullen er worden genomen om die ongemakken te minimaliseren?

Het station La Louvière-Centrum ligt tussen een groot watersportcentrum en een gepland uitgestrekt winkelcentrum. Om de uitdagingen van morgen te kunnen aangaan, moeten we nu al maatregelen nemen. Er zouden meer treinen in het station La Louvière-Centrum moeten stoppen.

05.02 OMinister Paul Magnette (Frans): De NMBS-Holding en La Louvière hebben een raamovereenkomst gesloten met het oog op de herinrichting van het station La Louvière-Centrum. Het station moet een nieuw mobiliteitsknooppunt worden. De NMBS-Holding wil de reizigers een beter onthaal bieden en er tegelijk ook op toezien dat de stedenbouwkundige samenhang tussen de stationsbuurt en het nog te realiseren nabijgelegen winkelcentrum behouden blijft.

Er werd een overheidsopdracht voor werken uitgeschreven. De toekomstige opdrachtnemer moet ervoor zorgen dat het station te allen tijde toegankelijk blijft, dat het loket openblijft en dat er minstens 200 parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor de reizigers. De werken in het station La Louvière-Zuid zullen geen negatieve gevolgen hebben voor het treinverkeer op die plaats. De NMBS zal alles in het werk stellen om niets aan het treinaanbod te wijzigen en de hinder voor de reizigers zo veel mogelijk te beperken. Uit kostenbesparende overwegingen kan de NMBS er zich echter niet toe verbinden het treinaanbod uit te breiden.

05.03 Olivier Destrebecq (MR): Wij spreken hier over 35.000 m² handelsruimte. Dat maakt een globalere denkoefening over de vervoersmodi noodzakelijk. Zoniet zal er door de oprichting van het winkelcentrum van mobiliteit geen sprake meer zijn. Ik hoop dat er zeer snel een andere financiële wind zal waaien met betrekking tot de NMBS, zodat de berichten een positievere inslag zullen hebben.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de

- Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la politique d'embauche de bpost" (n° 8785)
- M. Denis Ducarme au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'accord de gouvernement et la priorité donnée à l'emploi statutaire au sein de bpost" (n° 8910)

06.01 Linda Musin (PS): Ces deux dernières années, le contrat à durée déterminée de trois employés de la poste de Spa n'a pas été renouvelé comme elles étaient en droit de l'espérer. À travers cet exemple, je voudrais revenir sur la politique d'embauche de bpost.

La loi sur les contrats de travail de 1978 vise à protéger le contrat à durée indéterminée considéré comme le plus favorable aux travailleurs. Elle régit strictement la conclusion de plusieurs contrats de travail à durée déterminée successifs. Une modification de 1994 permet de conclure quatre contrats successifs d'au moins trois mois à condition que la durée cumulée ne dépasse pas deux ans. Le non-respect de ces règles est sanctionné et le contrat est censé être conclu pour une durée indéterminée.

La multiplication des contrats à durée déterminée menace la protection des travailleurs et détourne les règles relatives aux préavis et aux avantages liés à l'ancienneté dans l'entreprise.

Cependant, bpost aurait obtenu une dérogation lui donnant la possibilité de négocier un cinquième contrat à durée déterminée. Un tiers du personnel de bpost est contractuel et les contrats non prolongés semblent se multiplier.

Cette proportion est-elle exacte? Le recours à d'autres types de contrats que le contrat à durée indéterminée est-il soumis à des critères objectifs? Comment s'explique cette dérogation? La politique

Het incident is gesloten.

06 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het aanwervingsbeleid van bpost" (nr. 8785)
- de heer Denis Ducarme aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het regeerakkoord en de voorrang voor statutaire tewerkstelling bij bpost" (nr. 8910)

06.01 Linda Musin (PS): De voorbije twee jaar werd de arbeidsovereenkomst voor een bepaalde tijd van drie bedienden van het postkantoor in Spa tegen hun verwachtingen in niet verlengd. Ik wil dit voorbeeld aangrijpen om het wervingsbeleid van bpost opnieuw aan de orde te stellen.

De wet betreffende de arbeidsovereenkomsten van 1978 strekt ertoe de arbeidsovereenkomst voor onbepaalde tijd, die als de gunstigste regeling voor de werknemers wordt beschouwd, te vrijwaren. De wet bevat strikte bepalingen met betrekking tot het sluiten van opeenvolgende arbeidsovereenkomsten voor een bepaalde tijd. In 1994 werd de wet gewijzigd en sindsdien kunnen er maximum vier overeenkomsten voor een bepaalde tijd worden gesloten, waarvan de duur telkens niet minder dan drie maanden mag bedragen zonder dat de totale duur twee jaar mag overschrijden. De niet-naleving van die regels wordt bestraft en de overeenkomst wordt geacht voor onbepaalde tijd te zijn gesloten.

De opeenvolging van meerdere arbeidsovereenkomsten voor een bepaalde tijd brengt niet alleen de bescherming van de werknemers in het gedrang, ze maakt het ook mogelijk de regels betreffende de opzeggingstermijnen en de voordelen die aan iemands anciënniteit in het bedrijf zijn verbonden, te omzeilen.

Het postbedrijf zou evenwel een afwijking hebben verkregen waardoor het over een vijfde arbeidsovereenkomst voor een bepaalde tijd kon onderhandelen. Een derde van het postpersoneel werkt op contractuele basis en blijkbaar worden er steeds minder arbeidsovereenkomsten verlengd.

Klopt mijn informatie? Gelden er objectieve criteria voor het aangaan van andere soorten overeenkomsten dan overeenkomsten voor onbepaalde tijd? Hoe valt die afwijking voor bpost te

de bpost ne s'accommode-t-elle pas facilement des solutions les moins favorables aux travailleurs?

06.02 Denis Ducarme (MR): Je partage l'inquiétude de ma collègue. Comme l'indique l'accord de gouvernement, la priorité sera donnée à l'emploi statutaire et son accès sera facilité pour le personnel contractuel en place. À bpost, la répartition entre statutaires et contractuels semble déséquilibrée. Je pense à ces postiers que les facteurs entre eux appellent des "facteurs *low cost*": leur protection sociale et leurs revenus sont inférieurs à ceux de leurs collègues alors que leur travail est identique.

Depuis 2000, il n'y a plus d'examen de régularisation permettant à des postiers contractuels de devenir statutaires. Le MR voudrait qu'une sélection soit organisée dans le courant de cette législature. Pouvez-vous préciser le sens de l'accord de gouvernement à cet égard?

06.03 Paul Magnette, ministre (en français): Depuis 1998, bpost a cessé de recruter du personnel sous statut et recrute des collaborateurs sous contrat de travail. En 1991, il fut dit au Sénat qu'il devait être possible pour les entreprises publiques "de sortir de la contrainte des services publics en ce qui concerne les salariés et d'engager les contractuels nécessaires au bon fonctionnement de leurs services".

Les syndicats et la direction se sont inscrits dans cette voie en connaissance de cause et de façon négociée. Les modifications du statut de l'entreprise ont reflété cette évolution. Les travailleurs contractuels y sont qualifiés de "collaborateurs" et peuvent remplir le rôle de chef immédiat, ce qui a été confirmé par la Cour constitutionnelle et le Conseil d'État. La convention négociée avec les partenaires sociaux consacre l'existence des emplois contractuels barémiques.

Il paraît peu imaginable que bpost modifie ses pratiques de recrutement de manière unilatérale.

La Poste applique l'article 10bis, alinéa 2, de la loi du 3 juillet 1978, c'est-à-dire quatre contrats successifs d'une durée minimale de trois mois avec une durée cumulée n'excédant pas deux ans. Ne pouvant offrir un contrat à durée indéterminée au

expliquer? Neemt het postbedrijf in zijn beleid niet al te graag genoeg met oplossingen die het minst gunstig zijn voor de werknemers?

06.02 Denis Ducarme (MR): Ik deel de bezorgdheid van mijn collega. Overeenkomstig het regeerakkoord zal er voorrang worden gegeven aan statutaire tewerkstelling en zal de toegang hiertoe worden vergemakkelijkt voor het bestaand personeel met een arbeidsovereenkomst. De verhouding statutair personeel-contractueel personeel bij bpost lijkt onevenwichtig. Ik denk aan de hulppostbodes, die de postbodes onderling lowcostpostbodes noemen: de sociale bescherming en het loon van die lowcostpostbodes zijn minder goed dan die van hun collega's, terwijl ze hetzelfde werk verrichten.

Sinds 2000 werd er geen regularisatie-examen meer georganiseerd om de contractuele postbodes in staat te stellen statutair postbode te worden. De MR wil graag dat er een selectieproef wordt georganiseerd in de loop van deze zittingsperiode. Kunt u de strekking van het regeerakkoord op dat stuk preciseren?

06.03 Minister Paul Magnette (Frans): Sinds 1998 werft bpost geen statutair personeel meer aan, maar sluit zij alleen nog arbeidsovereenkomsten. In 1991 gingen er in de Senaat stemmen op dat het mogelijk moest zijn voor de overheidsbedrijven om de regelgeving voor de openbare diensten met betrekking tot de werknemers flexibeler toe te passen en het nodige contractuele personeel aan te werven ten behoeve van de goede werking van hun diensten.

De vakbonden en de directie zijn met kennis van zaken en na overleg die richting ingeslagen. De wijzigingen aan de statuten van het overheidsbedrijf weerspiegelen die evolutie ook. De contractuele werknemers worden daarin omschreven als medewerkers en kunnen de rol van directe overste vervullen, wat bevestigd werd door het Grondwettelijk Hof en de Raad van State. De overeenkomst met de sociale partners bekrachtigt het bestaan van die contractuele betrekkingen met loonschalen.

Het lijkt weinig waarschijnlijk dat bpost die aanwervingspraktijken uit eigen beweging zal wijzigen.

Volgens artikel 10bis, 2^{de} lid, van de wet van 3 juli 1978 mogen er vier opeenvolgende overeenkomsten van bepaalde duur worden gesloten, waarvan de duur telkens niet minder dan drie maanden mag bedragen zonder dat de totale

terme du quatrième contrat à durée déterminée, bpost a sollicité une dérogation sur la base de la même loi et demandé l'autorisation de conclure un cinquième contrat d'un an pour les travailleurs engagés pour plusieurs périodes de six mois. Cette demande s'est faite en concertation avec les partenaires sociaux. Cette autorisation a été accordée en juillet 2009. Depuis, aucune autre dérogation n'a été demandée.

duur van deze opeenvolgende overeenkomsten twee jaar mag overschrijden, en dit past bpost toe. Omdat bpost na afloop van de vierde overeenkomst van bepaalde duur geen overeenkomst van onbepaalde duur kan bieden, heeft het bedrijf een afwijking gevraagd op basis van dezelfde wet. Op die manier kan er een vijfde overeenkomst voor een jaar worden afgesloten met de werknemers die telkens voor een periode van zes maanden werden aangeworven. Hierover werd er eerst overlegd met de sociale partners. In juli 2009 kreeg bpost daarvoor het groene licht. Sindsdien werd er geen andere afwijking gevraagd.

Pour offrir des possibilités de remise au travail au personnel sous cinquième contrat à durée déterminée, bpost garantit un programme d'accompagnement individuel. L'engagement de bpost repris dans un accord-cadre exclut tout licenciement sec.

bpost zorgt voor een individueel begeleidingstraject om de personeelsleden met een vijfde overeenkomst van bepaalde duur opnieuw aan werk te helpen. bpost heeft er zich in een raamovereenkomst toe verbonden om niet over te gaan tot naakte ontslagen.

06.04 Linda Musin (PS): J'entends bien que cette pratique est limitée et concertée, mais il faut continuer à surveiller cette politique d'emploi chez bpost.

06.04 Linda Musin (PS): Ik begrijp dat deze praktijk slechts in beperkte mate wordt toegepast en dat er eerst over werd overlegd, maar het aanwervingsbeleid van bpost moet wel aandachtig gevolgd worden.

06.05 Denis Ducarme (MR): Si vous me dites que bpost n'est pas concernée par l'accord de gouvernement et que l'emploi statutaire n'y est pas favorisé comme pour la fonction publique, je comprendrai. Vous me direz alors qu'il n'y aura pas de possibilité pour des contractuels de devenir statutaires. Selon l'accord de gouvernement, nous, nous espérons le contraire.

06.05 Denis Ducarme (MR): Ik begrijp dat u zegt dat het regeerakkoord niet van toepassing is op bpost en dat de statutaire tewerkstelling er niet wordt aangemoedigd zoals in de openbare diensten. Ik begrijp ook dat u dan zegt dat het niet mogelijk is voor contractuelen om statutair te worden. Als men echter het regeerakkoord bekijkt, hoopten wij op het omgekeerde.

06.06 Paul Magnette, ministre (en français): L'accord de gouvernement concerne la fonction publique et non les entreprises publiques autonomes. Si votre formation politique ne plaiderait pas pour couper dans les dépenses de l'État, on pourra l'envisager.

06.06 Minister Paul Magnette (Frans): Het regeerakkoord betreft het openbaar ambt, niet de autonome overheidsbedrijven. Als uw partij er niet voor zou pleiten om te kappen in de overheidsuitgaven, zou men dat kunnen overwegen.

06.07 Denis Ducarme (MR): C'est vous qui êtes ministre, c'est à vous d'assumer sans vous cacher derrière le MR. On a l'impression que vous êtes un professeur d'université ou un journaliste parlant de bpost comme s'il n'avait rien à en dire. Vos propos et ceux de Johnny Thijs sur la productivité de La Poste sont totalement contradictoires. Ne cachez pas votre impuissance en la matière en rejetant la faute sur d'autres. Votre réponse est un aveu d'impuissance.

06.07 Denis Ducarme (MR): U bent hier de minister, u moet uw verantwoordelijkheid opnemen, en zich niet verschuilen achter de MR. Men krijgt de indruk dat u over bpost praat als een universiteitsprofessor of een journalist die er niets te zeggen heeft. Wat u zegt over de productiviteit bij bpost, staat totaal haaks op wat Johnny Thijs verklaart. U mag uw onvermogen op dat vlak niet wegsteken door anderen de zwartepiet toe te spelen. Uw antwoord is een brevet van onvermogen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Questions jointes de

07 Samengevoegde vragen van

- Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'augmentation des suicides sur le rail belge et le plan d'action relatif aux suicides d'Infrabel" (n° 8837)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la forte augmentation du nombre de suicides à proximité des infrastructures ferroviaires" (n° 8891)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'augmentation importante du nombre de suicides sur les voies ferrées" (n° 9252)

- mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stijging van het aantal zelfmoorden op het Belgische spoorwegnet en het actieplan met betrekking tot zelfdodingen van Infrabel" (nr. 8837)

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de sterke stijging van het aantal zelfdodingen nabij spoorweginfrastructuur" (nr. 8891)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de ernstige stijging van het aantal zelfmoorden aan een treinspoor" (nr. 9252)

07.01 Linda Musin (PS): La presse rapporte que 2011 avait affiché le plus haut taux de suicides et de tentatives de suicide sur le rail depuis 2006, avec 101 suicides et 73 tentatives, soit une dramatique augmentation de 21 %.

J'ai régulièrement interrogé vos prédécesseurs sur le plan Suicide mené par Infrabel pour tenter de lutter contre cet effroyable phénomène.

La liste des "lieux sensibles" a-t-elle été établie? Pouvez-vous nous donner plus d'informations sur la dite liste? Combien de "lieux sensibles" ont-ils été identifiés? Comment se répartissent-ils au niveau géographique? Où en est-on concrètement au niveau du plan d'action établi par Infrabel? Les concertations annoncées avec les différentes parties concernées sont-elles terminées? Quelles sont les réalisations et modifications déjà effectuées par Infrabel depuis 2009 dans ce cadre? Quelles sont les réalisations programmées cette année? Globalement, comment Infrabel évalue-t-elle son plan d'action contre le suicide? Le questionnaire procède-t-il à une évaluation régulière des mesures prises?

07.02 David Geerts (sp.a): Le nombre de suicides et de tentatives de suicide a fortement augmenté, notamment à Anvers. Infrabel a élaboré un plan axé sur les infrastructures ainsi que sur la concertation avec plusieurs centres psychiatriques.

Quelles autres démarches seront entreprises?

07.03 Tanguy Veys (VB): La Flandre est hélas en tête du classement des suicides sur les voies ferrées. La SNCB et Infrabel ne sont bien entendu

07.01 Linda Musin (PS): Volgens de pers was het aantal zelfdodingen en zelfmoordpogingen op het spoor in 2011 het hoogste sinds 2006. Het ging om 101 zelfdodingen en 73 pogingen, dit is een dramatische stijging met 21 procent.

Ik heb uw voorgangers regelmatig ondervraagd over het actieplan met betrekking tot zelfdodingen waarmee Infrabel dat vreselijke verschijnsel wil aanpakken.

Werd er een lijst van 'gevoelige punten' opgesteld? Kunt u ons meer informatie over die lijst geven? Hoeveel 'gevoelige punten' werden er vastgesteld? Hoe zijn ze geografisch verspreid? Hoe staat het concreet met het actieplan van Infrabel? Is het aangekondigde overleg met de betrokken actoren afgerond? Wat heeft Infrabel sinds 2009 in dat kader al gerealiseerd en welke aanpassingen werden er aangebracht? Welke acties staan er dit jaar op het programma? Hoe evalueert Infrabel meer in het algemeen haar actieplan tegen zelfmoord? Worden de getroffen maatregelen regelmatig door de spoorwegbeheerder geëvalueerd?

07.02 David Geerts (sp.a): Het aantal zelfdodingen en pogingen tot zelfdoding is sterk gestegen, vooral in Antwerpen. Infrabel heeft een plan opgesteld inzake infrastructuur, maar ook inzake overleg met een aantal psychiatrische centra.

Welke verdere acties zullen worden ondernomen?

07.03 Tanguy Veys (VB): Als het gaat over het aantal zelfmoorden op het spoor, spant Vlaanderen helaas de kroon. De NMBS en Infrabel zijn

pas responsables de cette hausse. La seule solution consiste à rendre les lieux les plus prisés par les suicidaires aussi peu accessibles et attrayants que possible pour ce type de personnes.

Une autre question concerne l'attitude à adopter face aux conducteurs de train confrontés à ces expériences traumatisantes.

La presse fait état d'un plan de prévention du suicide. À une quarantaine d'endroits critiques, des clôtures ont été posées afin de décourager les candidats au suicide.

Le ministre pourrait-il expliquer ce plan?

07.04 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Fin 2008, Infrabel a dressé une liste des points critiques ou hotspots. Leur nombre atteint désormais 43, répartis entre 26 communes.

Pour éviter les récidives, Infrabel ne divulgue pas les emplacements exacts. Certains de ces lieux à haut risque font l'objet d'un suivi préventif. Une concertation a été organisée entre les autorités locales et les institutions psychiatriques concernées.

De plus, un réseau d'experts belges et néerlandais a été constitué. Infrabel a également fourni ses données et participé en décembre 2010 à la conférence de santé sur la prévention du suicide.

On a proposé d'équiper 29 emplacements de clôtures ou de portails. Ces travaux ont entre-temps été effectués dans 22 d'entre eux. À un endroit, on s'est limité à enlever la végétation touffue et à un autre, on a installé des caméras supplémentaires.

(*En français*) Actuellement, aucune mesure infrastructurelle supplémentaire n'a été prévue pour ce qui est des douze autres endroits car il n'en résulterait aucune plus-value. Pour ceux-ci, on examine la possibilité d'une surveillance supplémentaire.

Il a par ailleurs été fait un maximum pour communiquer en toute neutralité sur le suicide, tout en évitant de provoquer un effet d'émulation. Un groupe de travail interne a aussi été mis sur pied par Infrabel, ainsi qu'un projet international.

Pour 2012, les objectifs sont l'aménagement des clôtures encore à placer, la collaboration au débat

naturellement responsable pour la hausse. De enige mogelijkheid lijkt om de hotspots zo ontoegankelijk en onaantrekkelijk mogelijk te maken voor personen die met zelfmoordplannen rondlopen.

Een andere kwestie is hoe moet worden omgegaan met treinbestuurders die met deze traumatische ervaring worden geconfronteerd.

In de pers wordt bericht over een zelfmoordpreventieplan. Op een veertigtal kritieke plaatsen zouden afsluitingen geplaatst worden om mensen met zelfmoordplannen te ontmoedigen.

Kan de minister dit plan toelichten?

07.04 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): De lijst met hogerisicoplaatsen of hotspots werd eind 2008 door Infrabel opgesteld. Het aantal bedraagt intussen 43, verspreid over 26 gemeentes.

Om herhaling te voorkomen, publiceert Infrabel de precieze plaatsen niet. Sommige plaatsen met een verhoogd risico worden preventief opgevolgd. Er werd overlegd met de lokale overheden en de betrokken psychiatische instellingen.

Bovendien werd een netwerk van Belgische en Nederlandse experts opgericht. Infrabel heeft ook inputs ingediend en heeft aan de gezondheidsconferentie zelfmoordpreventie deelgenomen in december 2011.

Op 29 plaatsen werd voorgesteld om omheiningen of portalen te plaatsen. De werken werden intussen uitgevoerd op 22 ervan. Alle andere werken moeten tegen juli 2012 uitgevoerd worden. Op één plaats werd enkel de weelderige vegetatie verwijderd en op één plaats werden aanvullende camera's geplaatst.

(*Frans*) Momenteel zijn er voor die twaalf overige plaatsen geen bijkomende infrastructurele maatregelen gepland, aangezien dat geen enkele meerwaarde zou hebben. Er wordt wel onderzocht of het toezicht daar kan worden verscherpt.

De communicatiedienst probeert zo neutraal mogelijk over zelfdoding te communiceren, om copycats te vermijden. Infrabel heeft ook een interne werkgroep opgericht en neemt deel aan een internationaal project.

In 2012 wil het spoorwegbedrijf de resterende afsluitingen plaatsen, deelnemen aan het

sociétal sur le suicide, la poursuite de l'élaboration d'une formation ciblée, la préparation avec des experts et partenaires locaux de nouvelles actions, la contribution active au projet international et la mise sur pied d'un groupe de travail interne bimestriel sur le même sujet. Il existe en outre quelques propositions de nouvelles dispositions.

(*En néerlandais*) Le nombre de tentatives de suicide sur le rail a, en effet, sensiblement augmenté.

Un point positif mérite toutefois d'être souligné: Infrabel n'a plus eu à déplorer de collisions mortelles aux endroits clôturés. Une concertation régulière se tient également avec des experts extérieurs et les évaluations officieuses des projets sont positives. L'estimation scientifique du plan d'action débutera au plus tôt en 2014 avec la collaboration de la KU Leuven.

07.05 Linda Musin (PS): Des groupes de travail en interne et au plan international sont mis en place. Je suppose que toutes les sociétés sont confrontées à ce problème, il sera donc intéressant de mener cette concertation.

07.06 David Geerts (sp.a): La remarque peut sembler purement sémantique, mais il est essentiel pour le travail de deuil des proches de ne pas parler de suicide, mais plutôt de mort volontaire.

07.07 Tanguy Veys (VB): Je peux comprendre que des victimes ou des proches soient choqués.

Je me réjouis des résultats déjà obtenus grâce à l'installation de protections à certains endroits. Il faut veiller à ce que le personnel ne soit pas le dindon de la farce.

L'incident est clos.

08 Questions jointes de

- M. Josy Arens au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'avenir du projet de train pendulaire sur la ligne 162" (n° 8717)

- Mme Valérie Déom au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'avancement du dossier des trains pendulaires sur la liaison ferroviaire Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg-Zurich" (n° 8859)

maatschappelijk debat over zelfdoding, voortwerken aan een gerichte opleiding, samen met deskundigen en lokale partners nieuwe acties op poten zetten, actief meewerken aan het internationale project en een tweemaandelijks interne werkgroep oprichten. Bovendien werd er een aantal voorstellen omtrent nieuwe maatregelen geformuleerd.

(*Nederlands*) Het aantal zelfmoordpogingen op de sporen is immers aanzienlijk toegenomen.

Positief is dat Infrabel tot nu toe geen dodelijke botsingen meer heeft vastgesteld op de omheinde plaatsen. Er is ook regelmatig overleg met externe experts en de officieuze schattingen van hun projecten zijn positief. De wetenschappelijke raming van het actieplan zal in samenwerking met de KU Leuven op z'n vroegst in 2014 starten.

07.05 Linda Musin (PS): Er worden dus zowel intern als op internationaal niveau werkgroepen opgericht. Ik veronderstel dat alle maatschappijen met deze problematiek kampen. Het zal dus interessant zijn om dit soort overleg te plegen.

07.06 David Geerts (sp.a): Het lijkt misschien enkel een semantische opmerking, maar het is enorm belangrijk voor het verwerkingsproces van de nabestaanden om niet over zelfmoord, maar over zelfdoding te spreken.

07.07 Tanguy Veys (VB): Ik kan wel begrijpen dat slachtoffers of nabestaanden daar aanstoot aan nemen.

Ik ben blij dat de genomen maatregelen hun vruchten al afwerpen op de omheinde locaties. Er moet voor gezorgd worden dat het personeel niet de dupe wordt.

Het incident is gesloten.

08 Samengevoegde vragen van

- de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toekomst van het plan om kantelbaktreinen in te zetten op lijn 162" (nr. 8717)

- mevrouw Valérie Déom aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stand van zaken met betrekking tot het inzetten van kantelbaktreinen op de verbinding Brussel-Luxemburg-Straatsburg-Zürich" (nr. 8859)

08.01 Josy Arens (cdH): Il y a près d'un mois, la presse révélait que l'installation du train pendulaire sur la ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg, annoncée il y a quarante ans, était suspendue, voire compromise. Est-il exact que les travaux soient en suspens? Ces informations sont-elles confirmées? Les connaît-on depuis longtemps? Quelles sont les positions des chemins de fer luxembourgeois et français? Infrabel a-t-elle l'intention de réagir? Quelles sont ses options?

J'imagine qu'un contrat existe entre les chemins de fer concernés quant à la conclusion du projet de modernisation de la ligne Namur-Ciney, dont les installations "Pendolino" augmentent le coût de 23 millions. Je compte sur votre force et votre détermination pour aider les Namurois et les Luxembourgeois à enfin obtenir un train à grande vitesse.

08.02 Valérie Déom (PS): Ce dossier est en effet devenu une priorité absolue pour les provinces de Namur et de Luxembourg. La décision de retrait des autorités suisses a entraîné la suspension par Infrabel des travaux de modernisation des lignes 161 et 162, qui auraient épargné de précieuses minutes sur la ligne Bruxelles-Namur-Luxembourg et fait gagner de quinze à vingt minutes, voire davantage, sur la liaison Bruxelles-Strasbourg-Zurich.

Confirmez-vous l'attitude des autorités suisses? Quelle est la position des autres partenaires? Des contacts sont-ils prévus entre gouvernements et sociétés de chemin de fer? Les travaux ont-ils été gelés par Infrabel? Le sont-ils provisoirement en attendant une nouvelle décision suisse? Où en est, concrètement, le projet de train pendulaire?

08.03 Paul Magnette, ministre (en français): Les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) ont en effet décidé, sur la base d'analyses technique, de ne pas acquérir de train pendulaire pour leur trafic international, mais de recourir à du matériel classique, dont la vitesse est inférieure à 250 kilomètres/heure. Leurs partenaires (SNCB, SNCF et CFL) ont été prévenus à l'automne 2011. Des mesures alternatives sont envisagées par la CFF pour améliorer les dessertes entre la Suisse, le Luxembourg et la Belgique.

08.01 Josy Arens (cdH): Bijna een maand geleden raakte in de media bekend dat het 40 jaar geleden aangekondigde plan om op de lijn Brussel-Luxemburg-Straatsburg kantelbaktreinen in te leggen, opgeschort werd en zelfs bedreigd is. Klopt het dat de werken werden stilgelegd? Werd die informatie bevestigd? Hoe lang is een en ander al bekend? Wat is het standpunt van de Luxemburgse en de Franse spoorwegmaatschappij? Zal Infrabel reageren? Welke mogelijkheden zijn er nog?

Ik veronderstel dat de betrokken spoorwegmaatschappijen een contract hebben gesloten met het oog op de voltooiing van het moderniseringsplan voor de lijn Namen-Ciney, waarvan de meerprijs voor de uitrusting voor de Pendolino 23 miljoen euro bedraagt. Ik reken op uw vastberaden inzet om er mee voor te zorgen dat de inwoners van de provincies Namen en Luxemburg eindelijk over een hogesnelheidstrein kunnen beschikken.

08.02 Valérie Déom (PS): Dat dossier is inderdaad een topprioriteit geworden voor de provincies Namen en Luxemburg. Als gevolg van de beslissing van de Zwitserse autoriteiten om zich uit het project terug te trekken heeft Infrabel de moderniseringswerken voor de lijnen 161 en 162 opgeschort. Door die werken hadden de reizigers op de lijn Brussel-Namen-Luxembourg kostbare minuten kunnen winnen en had men de reistijd op de verbinding Brussel-Straatsburg-Zürich met 15 tot 20 minuten of meer kunnen inkorten.

Kan u de houding van de Zwitserse autoriteiten bevestigen? Wat is het standpunt van de andere partners? Zullen er contacten plaatsvinden tussen de betrokken regeringen en spoorwegmaatschappijen? Werden de werken door Infrabel in de koelkast gestopt? Werden ze voorlopig stilgelegd, in afwachting van een nieuwe beslissing van de Zwitsers? Hoe staat het concreet met het project om kantelbaktreinen in te zetten?

08.03 Minister Paul Magnette (Frans): De Schweizerische Bundesbahnen (SBB) hebben inderdaad op grond van een technische analyse besloten geen kantelbaktreinen aan te schaffen voor hun internationale verkeer, maar klassiek materieel te kopen, waarvan de snelheid lager is dan 250 km/uur. De SBB-partners (NMBS, SNCF en CFL) werden daarvan in het najaar van 2011 op de hoogte gebracht. De SBB onderzoeken alternatieve maatregelen om het spoorverkeer tussen Zwitserland, Luxemburg en België te verbeteren.

Le projet Bruxelles-Suisse n'est pas bloqué. Infrabel examine l'impact de ces décisions et maintiendra son attitude bienveillante en organisant les chantiers de modernisation des lignes entre Bruxelles et Luxembourg et en ne retardant pas les autres travaux prévus. Infrabel n'envisage pas de travaux liés aux trains pendulaires sans engagement d'au moins un des utilisateurs futurs de la ligne. Le financement devra être dégagé du plan pluriannuel 2013-2015.

Het project Brussel-Zwitserland is niet geblokkeerd. Infrabel onderzoekt de gevolgen van die beslissingen en blijft het project gunstig genegen, wat blijkt uit het feit dat de infrastructuurbeheerder werken blijft uitvoeren op de verbindingen tussen Brussel en Luxemburg en de andere geplande werkzaamheden niet vertraagt. Infrabel is niet van plan om werken uit te voeren met het oog op de komst van de kantelbaktreinen zonder dat ten minste een de toekomstige gebruikers van de lijn zich bij het project aansluit. De investeringen zouden worden gefinancierd met middelen uit het meerjarenplan 2013-2015.

08.04 Josy Arens (cdH): Infrabel n'envisage donc pas l'utilisation de trains à plus grande vitesse sur les lignes intérieures, ce qui serait indispensables pour le Luxembourg. Nous devrions négocier la réunion de la province de Luxembourg au Grand-Duché, nous serions mieux servis que par la SNCB! Je vous demande encore une fois de tout mettre en œuvre pour qu'on puisse profiter des moyens de transport sur cette ligne.

08.04 Josy Arens (cdH): Infrabel is dus niet van plan om snellere treinen in te zetten op de binnenlandse lijnen, hoewel dat noodzakelijk is voor de verbindingen met de provincie Luxemburg. Onze provincie moet misschien onderhandelen met het Groothertogdom over een aanhechting; wij zouden dan beter af zijn dan nu met de NMBS! Ik vraag u nogmaals alles in het werk te stellen opdat dergelijke transportmiddelen op die lijn worden ingezet.

08.05 Valérie Déom (PS): La situation, pour ne pas être désespérée, n'en est pas moins grave: la décision suisse remet en cause le projet d'amélioration de la ligne 161-162, qui est importante pour le trafic tant intérieur qu'extérieur. Je plaide pour qu'on renoue le dialogue avec les partenaires et pour que ce dossier reste prioritaire pour Infrabel.

08.05 Valérie Déom (PS): De toestand is misschien niet hopeloos, maar toch ernstig: door de beslissing van de Zwitsers komt het project voor lijn 161-162, dat zowel voor het binnenlandse als buitenlandse treinverkeer van belang is, op de helling te staan. Ik pleit ervoor om opnieuw om de tafel te gaan zitten met de partners en ik vraag dat het dossier een prioriteit zou blijven voor Infrabel.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Question de M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les trains surchargés" (n° 8821)

09 Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "overbezette treinen" (nr. 8821)

09.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Le manque de places dans les trains empruntés par les étudiants du supérieur tant le dimanche soir que le vendredi après-midi et en soirée est criant, et ce sur un grand nombre de lignes en Belgique. L'absence de confort à laquelle les étudiants sont confrontés chaque semaine est contraire aux recommandations des Conseils de la Jeunesse des trois Communautés, qui attire l'attention sur les heures de pointe propres aux étudiants.

09.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Op een groot aantal treinlijnen in België heerst er in de treinen die de studenten op zondagavond en op vrijdagmiddag en –avond nemen een schrijnend plaatsgebrek. Het gebrek aan comfort waarmee de studenten elke week worden geconfronteerd staat haaks op de aanbevelingen van de jeugdraden van de drie Gemeenschappen, die aandacht vragen voor de specifieke studentenspijsuren.

Comment la SNCB prend-elle en compte cette situation problématique? Quels moyens met-elle en œuvre pour pallier ce manque de places? Quelles pistes d'actions devraient-elles être élaborées dans le cadre du nouveau plan de transport pour changer

Hoe pakt de NMBS dat probleem aan? Welke middelen zet ze in om het plaatsgebrek te verhelpen? Welke acties moeten er in het kader van het nieuwe vervoersplan worden uitgewerkt om die toestand te veranderen?

cette situation?

09.02 Paul Magnette, ministre (*en français*): La SNCB connaît le problème, et là où c'est possible, elle met systématiquement en service le dimanche soir des trains avec une composition maximale, établie sur la base des chiffres d'occupation.

Sur certaines lignes, des trains supplémentaires sont mis en service. Ces deux mesures concernent les trains partant de Bruges, Anvers, Hasselt, Arlon ainsi que ceux qui traversent la dorsale wallonne.

Au début de l'année académique 2011-2012, des mesures ont été prises en vue d'augmenter la capacité des véhicules à destination de certaines villes étudiantes. C'est le cas entre Hasselt et Louvain. Cette question continue de faire l'objet d'un suivi.

09.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): La situation actuelle est peu acceptable pour les étudiants et leurs parents. Il faut éviter qu'ils ne soient obligés de se reporter vers la voiture.

L'incident est clos.

10 Question de M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les contrats de nettoyage des gares" (n° 8822)

10.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): D'après certaines sources syndicales, la société chargée du nettoyage des gares de la SNCB-Holding contournerait le cahier des charges qui lui est imposé. Des irrégularités auraient été constatées par l'Inspection des lois sociales. On évoque un manque à gagner pour l'ONSS de plus de 1,5 million d'euros. L'entreprise ayant remporté l'appel d'offre lancé en 2008 par la SNCB-Holding sous-traiterait ses activités de nettoyage à une autre entreprise qui, elle, ne respecterait pas la législation en vigueur.

Avez-vous pris contact avec la SNCB-Holding à ce sujet? Confirmez-vous les accusations des syndicats? Quel est votre point de vue concernant la responsabilité de la SNCB?

10.02 Paul Magnette, ministre (*en français*): Début janvier 2012, la direction de la SNCB-Holding en charge des gares a pris connaissance, via un article de presse, d'une description détaillée

09.02 Minister **Paul Magnette** (*Frans*): De NMBS is op de hoogte van het probleem en legt waar mogelijk op zondagavond systematisch treinen met een maximale samenstelling in, uitgaande van de bezettingscijfers.

Op bepaalde lijnen worden er extratreinen ingelegd. Deze twee maatregelen zijn van toepassing op de verbindingen vanuit Brugge, Antwerpen, Hasselt, Arlon, alsook op de verbindingen die de Waalse hoofdas volgen.

Bij het begin van het academiejaar 2011-2012 werden er maatregelen genomen om de capaciteit van de treinen naar bepaalde studentensteden te vergroten. Dat is zo tussen Hasselt en Leuven. De situatie wordt verder gemonitord.

09.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): De huidige situatie is onaanvaardbaar voor de studenten en hun ouders. Men moet voorkomen dat ze verplicht worden om de wagen te gebruiken.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de contracten voor het schoonmaken van stations" (nr. 8822)

10.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Volgens sommige vakbondsbronnen omzeilt het schoonmaakbedrijf dat de stations van de NMBS-Holding reinigt het opgelegde bestek. De Inspectie van de sociale wetten zou onregelmatigheden hebben vastgesteld. De RSZ zou daardoor meer dan 1,5 miljoen euro inkomsten misgelopen zijn. Het schoonmaakbedrijf waaraan de opdracht werd gegund na de offerteaanvraag die in 2008 door de NMBS-Holding werd uitgeschreven, zou de schoonmaakactiviteiten aan een ander bedrijf uitbesteden, dat de geldende wetgeving met voeten zou treden.

Hebt u hieromtrent contact opgenomen met de NMBS-Holding? Kunt u de beschuldigingen van de vakbonden bevestigen? Wat is uw standpunt over de verantwoordelijkheid van de NMBS?

10.02 Minister **Paul Magnette** (*Frans*): Begin januari 2012 heeft de directie van de NMBS-Holding die over de stations gaat via een persbericht kennisgenomen van een gedetailleerde

d'irrégularités supposées dans le cadre du contrat de nettoyage pour les gares bruxelloises de la Holding.

L'externalisation de certaines prestations de nettoyage dans les gares de la Holding représente un phénomène récent et limité. En janvier 2011, la direction *Stations* a décidé de remplacer automatiquement tous les contrats de nettoyage existants par des contrats sur base d'un cahier spécial des charges modèle. Ce dernier, finalisé en juin 2011, impose toute une série de conditions restrictives.

Il n'y aura pas de prolongation du contrat de nettoyage dans les gares bruxelloises au-delà de juin 2012. Ce contrat sera suivi par un contrat de nettoyage basé sur un cahier spécial des charges modèle. Jusqu'au 30 juin de cette année, le nombre d'heures à prester sera réduit au minimum absolu. La SNCB-Holding agit d'une manière proactive.

La SNCB-Holding exercera un contrôle accru sur les marchés en cours pour détecter d'éventuelles irrégularités. Le cas échéant, les mesures adéquates seront prises pour respecter les législations en vigueur.

10.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Entre les lignes, vous semblez aller dans le sens des accusations portées. Vous ne les démentez pas. Selon mes contacts, la SNCB-Holding aurait pu se rendre compte du problème. J'espère que, dans le cadre des contrats et des marchés en cours, les lois sociales seront respectées, même en cas de sous-traitance.

L'incident est clos.

11 Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la procédure en vigueur pour les conducteurs de train qui quittent leur train à la fin de leur service" (n° 8848)

11.01 David Geerts (sp.a): Le 20 janvier 2012, un certain nombre de trains ont accusé du retard en raison d'un suicide sur le rail. Leur service étant terminé, certains conducteurs de train ont à un moment donné quitté leur train. Le respect des heures de conduite et de repos est évidemment important mais je reste quand même sur un double sentiment quant à cet incident.

beschrijving van onregelmatigheden die zich zouden hebben voorgedaan in het kader van het schoonmaakcontract voor de Brusselse stations van de Holding.

De uitbesteding van sommige schoonmaakactiviteiten in de stations van de Holding is een recent fenomeen van beperkte omvang. In januari 2011 heeft de directie Stations besloten alle bestaande schoonmaakcontracten automatisch te vervangen door contracten op grond van een modelbestek. Dat laatste, waaraan in juni 2011 de laatste hand werd gelegd, bevat een hele reeks beperkende voorwaarden.

Het schoonmaakcontract voor de Brusselse stations wordt niet meer verlengd na juni 2012. Daarna zal er een contract worden gesloten op basis van een modelbestek. Tot 30 juni van dit jaar zal het aantal te presteren uren tot een absoluut minimum worden beperkt. De NMBS-Holding treedt proactief op.

De NMBS zal scherper toezien op de in uitvoering zijnde opdrachten teneinde eventuele onregelmatigheden op te sporen. Zo nodig zullen er aangepaste maatregelen worden getroffen om de vigerende wetgevingen te doen naleven.

10.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Tussen de regels lijkt u aan te geven dat de geuite beschuldigingen een grond van waarheid hebben. U weerlegt ze inderdaad niet. Volgens ingewijden had de NMBS-Holding moeten weten dat er een probleem was. Ik hoop dat men zich in het kader van de huidige contracten en opdrachten aan de sociale wetten zal houden, zelfs als er gewerkt wordt met onderaannemers.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de procedure wanneer treinbestuurders hun trein verlaten bij het einde van hun diensttijd" (nr. 8848)

11.01 David Geerts (sp.a): Op 20 januari 2012 liepen de treinen vertraging op wegens een wanhoopsdaad op het spoor. Omdat hun dienstdagen erop zaten, verlieten sommige treinbestuurders op een bepaald ogenblik hun trein. Natuurlijk is het respecten van de rij- en rusttijden belangrijk, maar ik heb hier toch een dubbel gevoel bij.

Combien de conducteurs ont-ils quitté leur train le 20 janvier 2012? Avaient-ils demandé la permission à cet effet? Étaient-ils fort éloignés de leur dépôt? Existe-t-il une procédure permettant de déroger, légèrement, à l'horaire de service?

11.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Une première enquête n'a pas permis de constater que des conducteurs avaient abandonné leur train sans permission.

Les retards accumulés sur les lignes 25 et 124 ont eu pour conséquence de retenir de nombreux conducteurs en service jusqu'à une ou deux heures de plus que le temps de travail maximal légal. Étant donné qu'il était impossible d'acheminer d'autres conducteurs sur place et qu'aucune prévision concrète n'était possible en la matière, le matériel a été immobilisé avec l'autorisation de la permanence des conducteurs concernés. Il s'agissait principalement de prestations de conducteurs des dépôts de Bruxelles, d'Anvers et de Charleroi.

Le temps de travail maximum est de neuf heures. Il ne peut être dérogé à cette règle qu'en cas de force majeure, lorsque les voies principales de la ligne parcourue sont bloquées, lorsque l'attente du dernier train de voyageurs de la journée s'élève à un maximum de trente minutes ou encore, si l'attente de trains de voyageurs internationaux annoncés avec un retard sur des réseaux voisins ne dépasse pas trente minutes. Le personnel du train doit en toute circonstance suivre les ordres donnés par la permanence. Le personnel n'est pas autorisé à mettre purement et simplement fin au service, même en cas de dépassement de la durée maximale du service.

L'incident est clos.

12 Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la centralisation des cabines de signalisation" (n° 8850)

12.01 David Geerts (sp.a): Réduire le nombre de cabines de signalisation doit nous permettre d'investir davantage, entre autres, dans des systèmes EPB. Par ailleurs, les systèmes EPB permettent de mieux contrôler le nombre de dispositifs de signalisation.

Jusqu'à quel point devons-nous tout rationaliser? Quelle cabine de signalisation se chargera de la province du Luxembourg? A-t-on tenu compte de la durée d'une intervention en cas de panne

Hoeveel treinbestuurders verlieten hun trein op 20 januari 2012? Hadden zij daarvoor toestemming gevraagd? Waren zij ver van hun depot verwijderd? Bestaat er een procedure waarbij een beperkte afwijking van de diensttijd kan worden toegestaan?

11.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Op basis van een eerste onderzoek kon niet worden vastgesteld dat treinbestuurders hun trein zonder toestemming hebben achtergelaten.

Door de vertraging op de lijnen 25 en 124 werden heel wat treinbestuurders zo lang opgehouden dat ze één tot twee uur langer dan de wettelijke maximumarbeidsduur in dienst moesten blijven. Doordat de aflossing niet ter plaatse kon geraken en er geen concrete vooruitzichten waren, werd met toestemming van de permanentie van de betrokken treinbestuurders, het materieel geïmmobiliseerd. Het ging voornamelijk over prestaties van bestuurders van de depots Brussel, Antwerpen en Charleroi.

De maximumarbeidsduur ligt op negen uur. Hiervan mag enkel worden afgeweken bij overmacht, wanneer de hoofdsporen van de bereden lijn zijn versperd, het maximaal dertig minuten wachten is op de laatste reizigerstrein van de dag of bij vertragingen van internationale treinen op naburige sporen. Het treinpersoneel moet altijd de orders van de permanentie volgen. Ook als de maximumdiensttijd overschreden is, mag men de dienst niet zomaar stopzetten.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de centralisering van de seinhuizen" (nr. 8850)

12.01 David Geerts (sp.a): Door het aantal seinhuizen te verminderen, moet men meer kunnen investeren in onder andere EPB-systemen, anderzijds maken EPB-systemen een betere controle mogelijk op een aantal seininrichtingen.

In hoeverre moeten we rationaliseren? Welk seinhuis zal de provincie Luxemburg aansturen? Heeft men rekening gehouden met de duur van een interventie bij een eventuele panne? Kan het plan

éventuelle? Le plan peut-il encore être corrigé s'il apparaissait que l'on a été trop loin dans la centralisation?

12.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Pour la fin de l'année 2014, toutes les cabines de signalisation équipées de technologie électronique de la province de Luxembourg seront concentrées dans la cabine de Libramont. À l'horizon 2019 ou 2020, on transférera la direction de la salle de commande à Namur. Dans cette planification, nous avons tenu compte de la rotation naturelle du personnel afin que le transfert se déroule dans les meilleures conditions possibles.

Le volet technique et un simulateur restent à Libramont. Les autres espaces seront occupés par la direction d'Infrabel.

Le maintien du service de garde actuel et l'ajout de deux gardes supplémentaires garantissent les interventions. Les trois services fonctionnent 24 heures sur 24 pour garantir une couverture optimale de toutes les installations et des interventions rapides. Chaque équipe comptera deux employés connaissant la région et qui assureront la liaison avec la cabine de signalisation centrale de Namur.

D'ici à 2020, l'ensemble du réseau devrait être desservi par 10 cabines de signalisation. La concentration est progressive et suit le rythme de l'évolution naturelle des effectifs.

12.03 David Geerts (sp.a): Aucune centralisation n'est donc à l'ordre du jour? Le service de garde intervention restera-t-il stationné à Namur ou se muera-t-il en une équipe mobile à Libramont?

12.04 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Je dois me renseigner à ce sujet.

L'incident est clos.

13 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "des compensations pour les voyageurs titulaires d'un abonnement et touchés par la grève du 22 décembre ou par celle du 30 janvier" (n° 8860)

13.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Les abonnés mis dans l'impossibilité de prendre le train à cause des grèves peuvent-ils prétendre à une compensation? Laquelle? Hormis les huissiers de justice, le ministre envisage-t-il d'autres possibilités

nog worden bijgestuurd als zou blijken dat er te veel gecentraliseerd werd?

12.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Tegen eind 2014 zullen alle seinhuizen met elektronicatechnologie in de provincie Luxemburg geconcentreerd zijn in het seinhuis van Libramont. Tegen 2019 of 2020 wordt de bediening van de commandozaal overgeheveld naar Namen. In die planning is rekening gehouden met het natuurlijke personeelsverloop om de overdracht te kunnen doen in de best mogelijke omstandigheden.

Het technische gedeelte en een opleidingssimulator blijven behouden in Libramont. De directie van Infrabel zal de andere vrije ruimtes gebruiken.

De interventies worden gegarandeerd door het handhaven van de huidige wachtdienst en de invoering van twee bijkomende wachtdiensten. Die drie diensten worden georganiseerd om de klok rond alle installaties optimaal te dekken en snelle interventies mogelijk te maken. Elk team zal twee bedienden tellen, die de regionale kennis hebben en de verbinding zullen vormen met het centrale seinhuis van Namen.

Tegen 2020 gaat men uit van tien seinhuizen voor het volledige net. De concentratie verloopt geleidelijk, volgens evoluties ten gevolge van het natuurlijke personeelsverloop.

12.03 David Geerts (sp.a): De centralisatie wordt dus niet overwogen. Blijft de interventiewachtdienst in Namen of wordt dit een mobiele ploeg in Libramont?

12.04 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Dat moet ik navragen.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het compenseren van reizigers met een abonnement die werden/worden getroffen door de staking van 22 december jongstleden en 30 januari aanstaande" (nr. 8860)

13.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Is een compensatie mogelijk voor abonnees die de trein niet kunnen nemen wegens stakingen? Welke? Ziet de minister naast gerechtsdeurwaarders nog een mogelijkheid om het zwartrijden te bestrijden?

pour combattre la "resquille?" Celle-ci, responsable de bon nombre d'agressions dans les trains, sera-t-elle prioritaire dans le nouveau contrat de gestion? Quels objectifs concrets le ministre poursuit-il?

13.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Les voyageurs ne bénéficieront d'aucune compensation pour les grèves du 22 décembre 2011 et du 30 janvier 2012 qui ne concernent pas un conflit interne à la SNCB. De plus, la SNCB elle-même a subi un dommage économique dû à la perte de chiffre d'affaires.

La SNCB s'efforce de combattre la fraude de diverses manières. Il est de plus en plus facile pour les voyageurs d'acheter leur ticket aux guichets et distributeurs automatiques, par l'Internet ou par Smartphone. De plus, la SNCB remplacera, dans le courant de l'année 2012, les distributeurs automatiques existants par des modèles plus performants et en augmentera le nombre. Ces mesures décourageront progressivement la vente à bord des trains.

Afin d'endiguer la fraude et les agressions dues au défaut de titre de transport, la SNCB projette de réglementer plus clairement le prix des billets achetés à bord. Cette initiative s'accompagnera d'une campagne d'information de grande envergure.

13.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Je prends acte qu'il n'y aura pas de compensation. J'attends la campagne avec impatience.

L'incident est clos.

14 Question de M. Kristof Calvo au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la rénovation et la sécurité dans la gare de Malines-Nekkerspoel" (n° 8883)

14.01 Kristof Calvo (Ecolo-Groen): Les infrastructures de la gare de Malines-Nekkerspoel, qui est très fréquentée, sont archaïques, les lieux sont peu sûrs et sales. Apparemment, les escalators ne fonctionnent que par intermittence.

D'après les médias, les porte-parole de la SNCB-Holding ont indiqué qu'une demande de permis de bâtir aurait été introduite fin décembre 2011 pour le bâtiment de la gare.

Où en est le dossier de la rénovation de la gare de Malines-Nekkerspoel? Pourquoi tarde-t-il à ce point? Des initiatives concrètes seront-elles prises

Wordt dit een belangrijk aandachtspunt in de nieuwe beheersovereenkomst in de strijd tegen agressie op de trein? Welke concrete doelen heeft de minister voor ogen?

13.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Er is geen compensatie mogelijk voor de reizigers voor de stakingen van 22 december 2011 en 30 januari 2012, vermits deze geen intern NMBS-conflict betroffen. Bovendien werd ook de NMBS zelf economisch getroffen door gederfde omzet.

De NMBS wil het zwartrijden bestrijden door allerlei maatregelen. Zo kan een reiziger steeds makkelijker een ticket kopen voor de reis via loketten en automaten, internet en smartphone. Bovendien zal de NMBS in de loop van 2012 de bestaande automaten vervangen door verbeterde modellen. Ook hun aantal zal toenemen. Op die manier zal de verkoop aan boord geleidelijk aan worden ontmoedigd.

Om de fraude en de agressie ten gevolge van het zwartrijden in te dijken, zal de NMBS de prijzen van biljetten die worden aangekocht aan boord, duidelijker reglementeren. Dat zal gepaard gaan met een grootscheepse infocampagne.

13.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Ik neem er acte van dat er geen compensatie komt. Ik kijk uit naar de campagne.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van de heer Kristof Calvo aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de renovatie en de veiligheid in het station Mechelen-Nekkerspoel" (nr. 8883)

14.01 Kristof Calvo (Ecolo-Groen): Het veelgebruikte station Mechelen-Nekkerspoel heeft een verouderde infrastructuur, het is er onveilig en vuil. De roltrappen blijken vaak niet te werken.

De woordvoerders van de NMBS-Holding hebben volgens de pers verklaard dat eind december 2011 een bouwvraag voor het stationsgebouw ingediend zou zijn.

Wat is de stand van zaken inzake de vernieuwing van het station Mechelen-Nekkerspoel? Waarom heeft het dossier zoveel vertraging opgelopen?

pour améliorer l'accessibilité de la gare? Combien de voyageurs transitent par la gare et comment ce chiffre a-t-il évolué?

Zullen er concrete initiatieven worden genomen om de toegankelijkheid te verbeteren? Hoeveel reizigers gebruiken dit station en hoe is dit geëvolueerd in de tijd?

14.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Ce projet constitue une partie du plan global qui a été développé pour le quartier de la gare et pour la *cyclostrade* qui reliera Anvers et Malines. Les contours en ont été fixés dans une étude de mobilité dont le rapport final a été adopté en décembre 2010 par le collège des bourgmestre et échevins de Malines.

14.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Het project is een onderdeel van een totaalplan voor de stationsomgeving en de fietsostrade die Antwerpen en Mechelen zal verbinden. De contouren daarvan zijn vastgelegd in een mobiliteitsstudie waarvan het eindrapport in december 2010 werd goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen van Mechelen.

La gare de Nekkerspoel est un monument classé. Lorsque la SNCB l'a acquis, fin 2009, elle a lancé une étude sur l'utilisation du bâtiment au 21^{ème} siècle, dans le cadre du respect du patrimoine.

Het station Nekkerspoel is een beschermd monument. Toen de NMBS-Holding het eind 2009 verwierf, startte zij een studie over het inzetten van het gebouw in de eenentwintigste eeuw met respect voor de erfgoedaspecten.

Par ailleurs, la SNCB a aussi commencé à examiner l'état du bâtiment et les possibilités de le conserver. Les conclusions de cette étude ont été jointes à la note de projet annexée à la demande de permis de bâtir. Depuis octobre 2011, la SNCB a l'accord de principe du conseiller en matière de patrimoine. La demande de permis de bâtir sera introduite au cours de la semaine du 6 février 2012. La préparation du dossier d'adjudication est en cours.

Daarnaast startte de NMBS-Holding ook een onderzoek naar de staat van het gebouw en de conservatiemogelijkheden. De resultaten daarvan zijn opgenomen in de projectnota die bij de bouwaanvraag wordt gevoegd. Sinds oktober 2011 beschikt de NMBS-Holding over een principiële akkoord van de erfgoedconsulent. De bouwaanvraag wordt ingediend in de week van 6 februari 2012. De voorbereiding van het aanbestedingsdossier loopt.

Les travaux sont prévus en 2013-2014. La construction des infrastructures destinées au parcage des cycles et l'aménagement de l'espace public auront lieu au cours de la seconde phase, en 2014-2015, sous les auspices de la Ville de Malines.

De werken zijn gepland in 2013-2014. De aanleg van de fietsinfrastructuur en de publieke ruimte gebeurt in de tweede fase in 2014-2015, onder leiding van de stad Mechelen.

A la demande de la direction, le Corporate Security Service a effectué une analyse des risques en vue de ces travaux de transformation. Dans le plan relatif à la sécurisation, des mesures à la fois organisationnelles, physiques et électroniques ont été proposées.

Op vraag van de directie werd door de Corporate Security Service een risicoanalyse uitgevoerd voor de verbouwingswerken. In het beveiligingsplan werden zowel organisatorische, fysieke als elektronische maatregelen voorgesteld.

En outre, la gare de Malines-Nekkerspoel a été intégrée dans le schéma des patrouilles de Securail Malines et la cellule Sécurité sociétale et Prévention du Corporate Security Service coopérera avec les autorités locales malinoises.

Daarnaast is het station van Mechelen-Nekkerspoel opgenomen in het patrouilleschema van Securail Mechelen en zal de cel Preventie en Sociale Veiligheid van de Corporate Security Service samenwerken met de Mechelse lokale overheid.

Dix-neuf caméras ont déjà été installées sur les quais ainsi qu'aux entrées et aux sorties de la gare. Ces caméras sont placées sous le monitoring permanent du Security Operations Center de Securail.

Op dit ogenblik zijn al 19 camera's opgesteld op de perrons en aan de in- en uitgangen. Deze camera's staan onder permanente monitoring van het Security Operations Center van Securail.

Un problème s'est posé avec les escalators entre

Met de roltrappen was er tussen juli en oktober

juillet et octobre 2011. La société qui devait les réparer a tardé à intervenir.

Depuis 2006, le nombre de voyageurs n'a cessé de croître. Plus de 2 000 voyageurs prennent le train quotidiennement à la gare de Malines-Nekkerspoel.

14.03 Kristof Calvo (Ecolo-Groen): Les navetteurs malinois se réjouissent de voir aboutir ce projet important.

L'incident est clos.

15 Question de M. Jean Marie Dedecker au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les dotations accordées aux syndicats de la SNCB" (n° 8896)

15.01 Jean Marie Dedecker (LDD): La loi prévoit une dotation annuelle au bénéfice des organisations syndicales de la SNCB.

À combien s'est-elle élevée au cours des trois dernières années? La SNCB dispose de la compétence requise pour contrôler l'affectation de cette dotation. A-t-elle fait usage de cette possibilité au cours des dix dernières années? Le ministre n'estime-t-il pas opportun, compte tenu des grèves sauvages à répétition qui ont eu lieu récemment, de revoir ce système de dotations?

15.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): En 2009, la dotation annuelle allouée à la CGSP-Cheminots s'est élevée à 3 026 000 euros; celle attribuée à la CSC-Transcom à 1 719 000 euros; celle octroyée au SLFP à 369 000 euros et celle accordée au SIC à 231 000 euros. En 2010, la dotation annuelle allouée à la CGSP-Cheminots s'est montée à 3 150 000 euros; celle accordée à la CSC-Transcom à 1 788 000 euros; celle attribuée au SLFP à 385 000 euros et celle octroyée au SIC à 240 000 euros. Pour l'année 2011, le décompte définitif ne pourra être fait que dans le courant de l'année 2012. Les dotations pour 2011 seront du même ordre de grandeur que celles de 2010.

Les dotations servent notamment à payer les primes syndicales aux affiliés ainsi que les salaires des exemptés, et à financer l'organisation des formations syndicales et le soutien dont elles bénéficient. Jusqu'à ce jour, aucune observation particulière n'avait encore été émise au sujet de l'affectation des dotations.

L'accord social relatif aux interruptions de travail fait partie intégrante du règlement général des relations

2011 een technisch probleem. De firma die de roltrappen moest herstellen, had vertraging.

Sinds 2006 is het aantal reizigers continu gestegen. Meer dan 2.000 reizigers nemen dagelijks de trein in Mechelen-Nekkerspoel.

14.03 Kristof Calvo (Ecolo-Groen): De Mechelse pendelaars kijken uit naar dit belangrijke project.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer Jean Marie Dedecker aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de dotaties voor de vakbonden bij de NMBS" (nr. 8896)

15.01 Jean Marie Dedecker (LDD): De wet voorziet in een jaarlijkse dotatie voor de syndicale organisaties bij de NMBS.

Hoeveel bedroegen die de voorbije drie jaren? De NMBS heeft de bevoegdheid om controle uit te oefenen op de besteding daarvan. Heeft de NMBS de voorbije tien jaar van die mogelijkheid gebruik gemaakt? Acht de minister het, in het licht van de recente frequente onaangekondigde stakingen, niet opportuun om dit systeem van dotaties te herzien?

15.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): In 2009 bedroeg de jaarlijkse dotatie voor de ACOD, sector Spoor 3.026.000 euro, voor ACV Transcom 1.719.000 euro, voor het VSOA 369.000 euro en voor de OVS 231.000 euro. In 2010 bedroeg de jaarlijkse dotatie voor de ACOD, sector Spoor 3.150.000 euro, voor ACV Transcom 1.788.000 euro, voor het VSOA 385.000 euro en voor de OVS 240.000 euro. Voor het jaar 2011 kan de definitieve afrekening pas in de loop van 2012 gemaakt worden. De dotaties voor 2011 zullen in de lijn liggen van die van 2010.

De dotaties dienen onder meer voor het uitbetalen van de vakbondspremies aan de leden, de lonen van de vrijgestelden en de organisatie en ondersteuning van de syndicale vorming. Er werden tot nu toe geen bijzondere opmerkingen gemaakt betreffende de besteding van de dotaties.

Het sociaal akkoord inzake werkonderbrekingen maakt integraal deel uit van het algemeen

syndicales (RGPS), fascicule 548. Le comité de pilotage du groupe SNCB soumet actuellement cet accord à une évaluation approfondie.

L'incident est clos.

16 Questions jointes de

- M. Bert Maertens au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le remboursement d'aides publiques par bpost" (n° 8897)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la décision de la Commission européenne concernant les aides publiques octroyées à bpost" (n° 8902)
- M. André Frédéric au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la décision annoncée de la Commission européenne sur les aides d'État accordées à La Poste (bpost)" (n° 8907)
- M. Denis Ducarme au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'amende infligée à bpost par la Commission européenne" (n° 8909)
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le remboursement de l'aide publique par bpost" (n° 8942)
- Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les aides illégales de bpost" (n° 8954)
- M. Christophe Bastin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la décision de la Commission européenne sur les aides à bpost" (n° 8994)
- Mme Liesbeth Van der Auwera au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'aide d'État à bpost" (n° 9082)

16.01 Bert Maertens (N-VA): bpost doit rembourser à la Commission européenne une somme de 417 millions d'euros correspondant à une aide publique indûment octroyée par l'État belge.

reglement voor syndicale betrekkingen (ARS), bundel 548. Momenteel wordt dit akkoord door het besturingscomité aan een grondige evaluatie onderworpen.

Het incident is gesloten.

16 Samengevoegde vragen van

- de heer Bert Maertens aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het terugbetalen van ontvangen overheidssteun door bpost" (nr. 8897)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de beslissing van de Europese Commissie in verband met de overheidssteun aan bpost" (nr. 8902)
- de heer André Frédéric aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aangekondigde beslissing van de Europese Commissie over de staatssteun aan De Post (bpost)" (nr. 8907)
- de heer Denis Ducarme aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de boete die de Europese Commissie oplegt aan bpost" (nr. 8909)
- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de terugbetaling van de overheidssteun door bpost" (nr. 8942)
- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de illegale steun voor bpost" (nr. 8954)
- de heer Christophe Bastin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de beslissing van de Europese Commissie in verband met de steun aan bpost" (nr. 8994)
- mevrouw Liesbeth Van der Auwera aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de staatssteun aan bpost" (nr. 9082)

16.01 Bert Maertens (N-VA): bpost moet van de Europese Commissie 417 miljoen euro aan onterecht verkregen staatssteun terugstorten aan de Belgische Staat.

A-t-on déjà décidé de la manière dont bpost remboursera cette somme? Quelles seront les conséquences de ce remboursement pour les actionnaires, le personnel et la qualité des services? La cotation en bourse projetée sera-t-elle reportée? Quelles conséquences ce remboursement aura-t-il sur le contrat de gestion, qui a déjà été approuvé par le gouvernement mais n'a pas encore été mis en œuvre? La Commission européenne s'est-elle déjà manifestée?

Werd er al beslist hoe bpost dit bedrag zal terugbetalen? Welke gevolgen zullen er zijn voor de aandeelhouders, het personeel en de dienstverlening? Wordt de geplande beursgang uitgesteld? Welke gevolgen heeft die terugbetaling op de beheersovereenkomst die door de regering al werd goedgekeurd, maar nog niet werd uitgevoerd? Is er ter zake al nieuws van de Europese Commissie?

16.02 Tanguy Veys (VB): Le ministre a-t-il l'intention de contester la décision de la Commission européenne? Des mesures ont-elles déjà été prises pour soutenir bpost à l'avenir, notamment pour la distribution de journaux et de magazines? Une étude réalisée par KPMG a déjà indiqué que le coût annuel de la distribution pouvait atteindre 29 millions d'euros, à mille lieues des 320 millions d'euros normalement prévus. Ces montants seront-ils revus?

16.02 Tanguy Veys (VB): Gaat de minister de beslissing van de Europese Commissie aanvechten? Werden er reeds maatregelen genomen op vlak van toekomstige ondersteuning van bpost, zoals voor het bezorgen van kranten en tijdschriften? Een studie van KPMG wees er eerder al op dat de bedeling 29 miljoen euro per jaar zou mogen kosten, veel minder dan de 320 miljoen euro waarin normaal wordt voorzien. Komt hieraan een aanpassing?

16.03 Denis Ducarme (MR): Je souhaite que vous informiez le Parlement au sujet du bénéfice de bpost pour les exercices 2009, 2010 et 2011. Beaucoup de chiffres ont été cités dans la presse: confirmez-vous que le montant de la réserve financière de bpost s'élèverait autour d'un milliard cent millions d'euros?

16.03 Denis Ducarme (MR): Ik zou het op prijs stellen dat u het Parlement informeert over de winstcijfers van bpost voor 2009, 2010 en 2011. Er werden in de pers allerlei cijfers genoemd: bevestigt u dat de financiële reserve van bpost ongeveer 1,1 miljard euro bedraagt?

Le montant de l'amende a déjà été communiqué mais pouvez-vous nous indiquer quelles conséquences cela aura sur la mise en place du cinquième contrat de gestion? Quid des conséquences par rapport aux missions déterminées par la Commission européenne comme une forme de surcompensation? Comment va-t-on s'adapter par rapport à ces missions qui n'étaient pas subventionnées par l'État mais l'étaient pour ainsi dire?

Het bedrag van de boete werd al meegedeeld, maar kunt u ons zeggen welke gevolgen een en ander zal hebben voor de totstandkoming van het vijfde beheerscontract en voor de taken waarvoor er volgens de Europese Commissie sprake was van overcompensatie? Wat met de taken waarvoor er officieel geen staatssteun werd uitgekeerd, maar in feite wel?

Quant à la participation aux bénéfices, quel était le montant de la prime par employé de la poste pour les exercices 2009 et 2010? Confirmez-vous que, pour l'exercice 2011, cette prime serait défiscalisée sous forme d'un bonus non récurrent?

Wat de winstdeelneming betreft: wat was het bedrag van de premie per werknemer van De Post in 2009 en 2010? Bevestigt u dat die premie in 2011 belastingvrij zal worden uitgekeerd in de vorm van een eenmalige bonus?

Le MR estime important qu'en fonction de cette réserve d'un milliard cent millions d'euros, les employés de la poste puissent bénéficier de cette prime qui leur est garantie par la loi et que celle-ci soit bien défiscalisée partiellement, comme prévu.

De MR vindt het, in het licht van die reserve van 1,1 miljard euro, belangrijk dat het personeel van bpost die wettelijk vastgestelde premie ontvangt en dat die premie gedeeltelijk wordt vrijgesteld van belasting, zoals voorzien.

16.04 David Geerts (sp.a): Quels sont les montants corrects: 417 millions d'euros ou 297,5 millions d'euros? Va-t-on puiser dans le 'trésor de guerre' de 1 milliard d'euros? Quelles seront les conséquences pour le personnel?

16.04 David Geerts (sp.a): Om welk bedrag gaat het: 417 miljoen euro of 297,5 miljoen euro? Wordt de 'oorlogsschat' van 1 miljard euro aangesproken? Wat zijn de gevolgen voor het personeel?

16.05 Valérie De Bue (MR): Je rejoins les questions déjà posées sur le montant et le financement de l'amende ainsi que sur les modalités de son remboursement.

Quid de l'avenir? La Commission se penchera également sur le contrat de gestion 2010-2015. Il y a un nouveau risque de voir bpost mise en porte-à-faux. J'aurais voulu connaître votre avis sur cette question.

16.06 Paul Magnette, ministre (en français): On peut se réjouir que la décision prise par la Commission européenne apporte enfin de la clarté. La quasi-totalité des mesures ad hoc adoptées par l'État belge ont été acceptées par la Commission. Cependant, celle-ci a estimé que l'État avait surcompensé bpost pour des missions de service public au cours de la période 2006-2010, couverte par le quatrième contrat de gestion, et ceci à concurrence d'un montant de 417 millions d'euros. La Commission a considéré que le marché du courrier ayant été un monopole jusqu'à la fin 2010, une partie des bénéfices devait être utilisée pour financer les missions de service public. La compensation versée par l'État doit donc être diminuée à concurrence de ces bénéfices.

(En néerlandais) Ce problème ne se pose plus dans le cadre du cinquième contrat de gestion puisque le marché belge des services postaux est désormais totalement libre.

Il est important qu'il ne s'agisse pas d'une amende mais bien d'un remboursement. Le montant précis que bpost remboursera à l'État belge s'élève à 417 millions d'euros, auquel s'ajoutent les intérêts. Il est trop tôt pour déterminer le montant net que la Belgique va effectivement percevoir, compte tenu de l'éventuelle diminution des recettes fiscales et du dividende payé par bpost. Une concertation aura lieu pour fixer le montant précis et les modalités du remboursement.

Quoi qu'il en soit, bpost dispose de suffisamment de moyens pour procéder à ce remboursement, qui doit être effectué dans les quatre mois. L'appel qui pourrait être interjeté n'est pas suspensif.

Le remboursement ne mettra pas en péril la stabilité financière de l'entreprise, les activités opérationnelles ni la prestation de services. L'impact sur la participation bénéficiaire des membres du personnel de bpost ou sur le dividende

16.05 Valérie De Bue (MR): Ik sluit me aan bij de vragen die al gesteld werden over het bedrag en de financiering van de boete, alsook over de modaliteiten inzake de terugbetaling ervan.

Wat zal de toekomst brengen? De Commissie buigt zich eveneens over het beheerscontract 2010-2015. bpost dreigt opnieuw in de klem te komen. Graag uw mening dienaangaande.

16.06 Minister Paul Magnette (Frans): Dankzij de beslissing van de Europese Commissie is er nu eindelijk klaarheid geschapen. Bijna alle ad-hocmaatregelen die de Belgische Staat had getroffen, werden door de Commissie aanvaard. De Commissie was echter wel van oordeel dat de Staat bpost had overgecompenseerd voor opdrachten van openbare dienst in de loop van 2006-2010, dus in het kader van het vierde beheerscontract, en voor een bedrag van 417 miljoen euro. Omdat de postsector tot eind 2010 gemonopoliseerd was, had men een deel van de winsten volgens de Commissie moeten gebruiken om de opdrachten van openbare dienst te financieren. De door de Staat toegekende compensatie moet bijgevolg verminderd worden met het bedrag dat overeenkomt met die winsten.

(Nederlands) Dit probleem rijst niet meer bij het vijfde beheerscontract, omdat de Belgische postmarkt nu volledig vrij is.

Het is belangrijk dat het hier niet gaat om een boete maar wel om een terugbetaling. Het precieze bedrag dat bpost aan de Belgische Staat zal terugstorten is 417 miljoen euro, verhoogd met intresten. Het is te vroeg om het nettobedrag te bepalen dat de Staat effectief zal innen, rekening houdend met een eventuele vermindering van de fiscale ontvangsten en van het door bpost betaalde dividend. Er zal overlegd worden om het precieze bedrag en de modaliteiten van de terugbetaling te bepalen.

In elk geval beschikt bpost over voldoende middelen om deze terugbetaling te doen. De terugbetaling moet binnen de vier maanden uitgevoerd worden. Het beroep dat eventueel kan aangetekend worden is niet opschortend.

De terugbetaling zal geen gevolgen hebben voor de financiële stabiliteit van de onderneming, de operationele activiteiten en de dienstverlening. De impact op het bedrag van de winstdeelname van de personeelsleden van bpost of op het dividend van

des actionnaires ne peut pas encore être déterminé. Le prochain conseil d'administration se penchera sur cette question. Je soutiens personnellement le paiement de la prime.

La décision de la Commission européenne a le mérite de préciser les limites dans lesquelles l'État belge peut accorder des compensations à bpost pour les missions de service public qu'il lui confie.

(En français) L'État belge et bpost confirment les principes appliqués pour la définition des services publics et leur rémunération, que la Commission ne remet pas en question.

L'État belge va désormais se concentrer sur l'avenir de bpost et du service public postal. À cet égard, l'État va clarifier le 5^e contrat de gestion pour tenir compte des observations formulées par la Commission, l'objectif étant de s'assurer une approbation rapide du contrat de gestion afin d'éliminer les incertitudes pour le futur.

16.07 Bert Maertens (N-VA): Le ministre est d'avis que la prime doit être payée, indépendamment du remboursement des 417 millions ou du montant net restant. Est-ce aussi le point de vue que les représentants du gouvernement défendront au conseil d'administration?

16.08 Tanguy Veys (VB): Je maintiens que l'aide à bpost pour la distribution de journaux et de revues constitue une distorsion de concurrence à l'égard du marché privé et des magasins de journaux.

16.09 Denis Ducarme (MR): Les bénéfices de bpost pour 2009 et 2010 sont donc en tout état de cause supérieurs à cent millions.

Une des questions portait sur la participation aux bénéfices à l'occasion de l'exercice 2011. Si l'amende de la Poste est provisionnée dans le cadre de l'exercice précité, le risque est de voir s'afficher un malus plutôt qu'un bénéfice et de ne pas voir participer les postiers aux bénéfices. Je redéposerai une question à ce sujet.

Si vous vous obstinez à ne pas répondre aux questions qu'on vous pose, peut-être aurait-il mieux valu endosser l'écharpe de mayor de Charleroi.

16.10 Paul Magnette, ministre (en français): Monsieur Ducarme, je vous laisse à vos

de aandeelhouders kan nog niet bepaald worden. De komende raad van bestuur zal zich over deze vraag buigen. Ik ondersteun persoonlijk de betaling van de premie.

De beslissing van de Europese Commissie heeft als verdienste dat de grenzen uitgeklaard worden waarbinnen de Belgische Staat bpost kan compenseren voor de taken van openbare dienst die aan het bedrijf worden toevertrouwd.

(Frans) De Belgische Staat en bpost bevestigen de principes die worden toegepast bij de omschrijving en de vergoeding van de openbare diensten, die trouwens niet ter discussie worden gesteld door de Commissie.

De Belgische Staat zal zich voortaan concentreren op de toekomst van bpost en van de openbare postdienst. In dat verband zal de Staat het vijfde beheerscontract verduidelijken, rekening houdend met de opmerkingen van de Commissie. Het is de bedoeling dat het beheerscontract zo spoedig mogelijk wordt goedgekeurd zodat alle onzekerheid over de toekomst kan worden weggewerkt.

16.07 Bert Maertens (N-VA): Het is het standpunt van de minister dat de premie betaald moet worden, los van de terugbetaling van die 417 miljoen of het nettobedrag dat overblijft. Is dat ook het standpunt dat de vertegenwoordigers van de regering zullen verdedigen op de raad van bestuur?

16.08 Tanguy Veys (VB): Ik blijf erbij dat de ondersteuning van bpost voor de bedeling van kranten en tijdschriften concurrentievervalsing is tegenover de private markt en de krantenwinkels.

16.09 Denis Ducarme (MR): De winst van bpost voor 2009 en 2010 bedraagt dus in elk geval meer dan 100 miljoen euro.

Een van mijn vragen had betrekking op de winstdeelneming met betrekking tot het boekjaar 2011. Indien de boete van bpost in het kader van dat boekjaar wordt begroot, bestaat het risico dat men niet op winst maar op een tekort uitkomt en dat de postmannen uiteindelijk niet delen in de winst. Ik zal daarover een nieuwe vraag indienen.

Als u hardnekkig blijft weigeren de u gestelde vragen te beantwoorden, had u er misschien beter aan gedaan de burgemeesterssjerp van Charleroi te omgorden.

16.10 Minister Paul Magnette (Frans): Mijnheer Ducarme, die politieke overwegingen van

considérations politiques secondaires. Si vous me posez des questions sur des décisions qui n'ont pas encore été prises, je ne peux pas vous répondre. Écoutez donc, quand je vous réponds: je vous dis qu'un conseil d'administration se réunira.

16.11 Denis Ducarme (MR): Dites-le directement alors.

16.12 Paul Magnette, ministre (en français): Je l'ai dit!

16.13 Denis Ducarme (MR): Non, vous répondez à côté!

16.14 David Geerts (sp.a): J'exige un engagement formel de la part du gouvernement et du conseil d'administration: la participation aux bénéfices ne peut avoir de conséquences pour le personnel ordinaire de la poste.

16.15 Valérie De Bue (MR): Nous continuerons à suivre le cours de ce dossier, pour lequel vous ne disposez pas encore de tous les éléments d'information, ce que je comprends fort bien.

L'incident est clos.

17 Questions jointes de

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'électrification de la ligne Herentals - Mol" (n° 8877)
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le report de l'électrification du tronçon ferroviaire entre Herentals et Mol" (n° 8885)
- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'électrification de la ligne ferroviaire 15 Herentals-Mol" (n° 8898)

17.01 David Geerts (sp.a): Il a été confirmé en janvier 2011 dans le cadre de cette commission que l'électrification de la ligne Herentals-Mol avait été incluse dans le calendrier d'Infrabel.

Le ministre peut-il m'informer sur l'état d'avancement de ce projet et de l'attribution des travaux?

17.02 Steven Vandeput (N-VA): Les voyageurs empruntant la ligne Herentals-Mol, qui relie la Campine au nord de la province du Limbourg,

ondergeschikt belang laat ik geheel voor uw rekening. Als u me vragen stelt over beslissingen die nog niet genomen zijn, dan moet ik u uiteraard het antwoord schuldig blijven. Luister dan als ik u zeg dat er een raad van bestuur zal bijeenkomen.

16.11 Denis Ducarme (MR): Zeg dat dan onmiddellijk.

16.12 Minister Paul Magnette (Frans): Dat heb ik gedaan!

16.13 Denis Ducarme (MR): Neen, u antwoordt naast de kwestie!

16.14 David Geerts (sp.a): Ik vraag een formeel engagement van de regering en van de raad van bestuur dat de winstdeelname geen gevolgen heeft voor het gewone postpersoneel.

16.15 Valérie De Bue (MR): We zullen de voortgang van dit dossier blijven volgen. Ik begrijp zeer goed dat u nog niet over alle informatie beschikt.

Het incident is gesloten.

17 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de elektrificatie van de lijn Herentals - Mol" (nr. 8877)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het uitstel van de elektrificatie van het baanvak Herentals-Mol" (nr. 8885)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de elektrificatie van lijn 15 Herentals-Mol" (nr. 8898)

17.01 David Geerts (sp.a): In januari 2011 werd hier bevestigd dat de elektrificatie van de lijn Herentals-Mol in de planning van Infrabel werd opgenomen.

Kan de minister een stand van zaken geven van dit project en van de gunning van de werken?

17.02 Steven Vandeput (N-VA): De lijn Herentals-Mol loopt van de Kempen naar Noord-Limburg en de reizigers moeten het daar al jaren met

doivent se contenter depuis des années de trains diesel. Or Infrabel vient, pour la énième fois, de reporter *sine die* l'électrification de cette ligne alors que les travaux devaient débiter en 2012.

Quelle est la raison de ce report? L'électrification sera-t-elle au moins inscrite au plan d'investissements 2013-2025? Infrabel devra-t-il verser des dommages et intérêts?

17.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Alors que le 13 octobre 2011, le conseil d'administration d'Infrabel avait adjugé les travaux d'électrification de cette ligne à un entrepreneur, voilà que j'apprends qu'ils auraient à nouveau été reportés.

Quelle en est donc la raison exacte?

17.04 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): Le 13 octobre 2011, le conseil d'administration d'Infrabel a marqué son accord sur l'adjudication des travaux d'électrification de la voie ferrée Herentals-Mols. Les travaux avaient été planifiés sur la période 2012-2014 mais en raison de perspectives budgétaires incertaines, Infrabel attend encore l'adjudication définitive, ce qui atteste simplement d'une *corporate governance* efficace. Il n'est pas question de dommages-intérêts.

Le projet demeure prioritaire pour Infrabel étant donné la situation stratégique de Herentals dans le réseau ferroviaire belge et le service offert aux voyageurs de Campine. Les travaux recevront le feu vert définitif dès que le volet financier sera clarifié.

Dans d'autres dossiers également, Infrabel est revenu sur une décision ou projet de le faire. Infrabel entend prendre le temps de la réflexion.

17.05 David Geerts (sp.a): Si c'est effectivement une priorité pour Infrabel, je trouve inacceptable que ces travaux ne soient pas considérés comme urgents. Après toutes ces années de promesses, Infrabel se doit de privilégier cette région.

17.06 Steven Vandeput (N-VA): Si le délai de 2012 initialement fixé avait été respecté, il n'y aurait point de problème budgétaire.

Le ministre déclare que son objectif n'est pas de faire traîner ce projet. Or, force est de constater que les premiers plans datent quand même de 1985. J'attends donc une initiative du ministre en la matière.

17.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Nous ne

dieseltreinen stellen. Nu heeft Infrabel de elektrificatie van die lijn – werken die begin 2012 moesten starten – voor onbepaalde tijd uitgesteld, voor de zoveelste keer al.

Wat is de reden van het uitstel? Zal de elektrificatie dan tenminste in het investeringsplan 2013-2025 worden opgenomen? Moet er een schadevergoeding worden betaald?

17.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Op 13 oktober 2011 heeft de raad van bestuur van Infrabel de elektrificatiewerken van deze lijn gegund aan een aannemer, maar anderzijds hoor ik dat de werken alsnog zouden worden uitgesteld.

Wat is daar nu precies van aan?

17.04 Minister Paul Magnette (Nederlands): De raad van bestuur van Infrabel heeft op 13 oktober 2011 ingestemd met de gunning van de elektrificatiewerken op de spoorlijn Herentals-Mol. De werken waren gepland in de periode 2012-2014, maar door onzekere budgetvooruitzichten wacht Infrabel nog met de definitieve gunning, iets wat alleen maar blijk geeft van een efficiënte *corporate governance*. Schadevergoedingen zijn niet aan de orde.

Het project blijft echter een prioriteit voor Infrabel, gezien de sleutelligging van Herentals in het Belgische spoornet en de klantgerichte dienstverlening voor de Kempense reiziger. Zodra er duidelijkheid is over de financiële middelen, zullen de werken definitief worden gegund.

Infrabel is ook in andere dossiers teruggekomen op een beslissing of van plan om dat alsnog te doen. Bij Infrabel houdt men daar nu een denkoefening over.

17.05 David Geerts (sp.a): Als dit daadwerkelijk een prioriteit is voor Infrabel, aanvaard ik niet dat dit niet wordt opgenomen in de dringende werken. Na al die jaren van beloften moet Infrabel deze regio nu bij voorrang aanpakken.

17.06 Steven Vandeput (N-VA): Had men de oorspronkelijke deadline van 2012 gerespecteerd, dan was er geen budgettair probleem geweest.

De minister zegt dat het niet de bedoeling is om dit project op de lange baan te schuiven, maar de eerste plannen dateren al wel van 1985. Ik verwacht dus een initiatief van de minister.

17.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Wij kunnen

pouvons en aucun cas accepter un nouveau report du projet et ce, d'autant plus que les travaux ont déjà été attribués. À présent, il nous reste à espérer que certaines questions seront tranchées à court terme.

17.08 Paul Magnette, ministre (*en français*): Nous devons faire des arbitrages sur l'ensemble du plan d'investissement 2013-2025. Les normes de croissance ont été réduites sous la législature précédente. Un plan d'investissement pour la sécurité a été demandé suite à la commission Buizingen et des efforts spécifiques ont été demandés dans le cadre du budget 2012. Cela fait beaucoup d'efforts! D'ici la fin mars, je ferai une proposition. Il y aura ensuite discussion et concertation avec les Régions. Avant la fin de l'année, nous pourrions arrêter des décisions définitives.

Honnêtement, il ne serait pas de bonne gestion de continuer sans avoir de visibilité sur des investissements pour des projets lourds.

17.09 David Geerts (sp.a): C'est pour nous totalement inacceptable. D'aucuns ne vont pas manquer de nous reprocher d'avoir été baladés par la Région de Bruxelles-Capitale.

17.10 Steven Vandeput (N-VA): L'argument sécurité avancé ne change rien. Je souligne en outre une nouvelle fois que ces investissements font partie intégrante du plan d'investissement qui expire en 2012 et pas du plan 2013-2025. L'exécution de cette décision témoignerait d'une gestion du dossier en bon père de famille.

17.11 Jef Van den Bergh (CD&V): Lorsque le rapport du conseil d'administration indique que le projet a été attribué à l'entreprise THV Engema Rail – Colas Rail Belgium de Zaventem, j'imagine que l'entreprise a été clairement désignée pour exécuter ces travaux dans les délais prescrits par l'actuel plan d'investissement 2012-2014 et pas dans le cadre du nouveau plan d'investissement?

L'incident est clos.

18 Questions jointes de

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'enquête sur les activités de sponsoring douteuses de Belgacom" (n° 8912)
- Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la

verder uitstel absoluut niet aanvaarden, zeker nu de werken al gegund waren. Hopelijk zullen nu op korte termijn knopen worden doorgehakt.

17.08 Minister Paul Magnette (*Frans*): We zullen knopen moeten doorhakken met betrekking tot het investeringsplan 2013-2025 in zijn geheel. Tijdens de vorige zittingsperiode werden de groeinormen verlaagd. Naar aanleiding van de commissie-Buizingen werd er gevraagd een investeringsplan voor de veiligheid op te stellen, en in het kader van de begroting 2012 werden er bijzondere inspanningen gevraagd. Er worden dus wel erg veel inspanningen gevraagd! Tegen eind maart zal ik een voorstel formuleren. Vervolgens zullen er gesprekken en overleg met de Gewesten plaatsvinden. Vóór het einde van het jaar zullen we definitieve beslissingen kunnen nemen.

Eerlijk gezegd zou het niet van goed beheer getuigen door te gaan zonder een duidelijk zicht te hebben op de investeringen voor grote projecten.

17.09 David Geerts (sp.a): Dit is voor ons echt onaanvaardbaar. Men zal ons verwijten dat Brussel ons met een kluitje het riet heeft ingestuurd.

17.10 Steven Vandeput (N-VA): Het argument met betrekking tot de veiligheid doet voor mij eigenlijk niet ter zake. Daarnaast benadruk ik nogmaals dat deze investering deel uitmaakt van het investeringsplan dat afloopt in 2012, dus niet van het investeringsplan 2013-2025. Het zou dus getuigen van goed huisvaderschap om dit nu uit te voeren.

17.11 Jef Van den Bergh (CD&V): Als ik in het verslag van de raad van bestuur lees dat het project is gegund aan THV Engema Rail – Colas Rail Belgium uit Zaventem, dan is dat bedrijf toch duidelijk aangeduid om die werken uit te voeren binnen de geplande termijn van 2012-2014 en niet binnen het nieuwe investeringsplan?

Het incident is gesloten.

18 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het onderzoek naar dubieuze sponsoractiviteiten van Belgacom" (nr. 8912)
- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en

Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le sponsoring de Belgacom" (n° 8953)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les déclarations de M. Bellens lors de l'audition parlementaire du 9 novembre 2011 concernant le dossier de licenciement de deux collaborateurs de haut niveau" (n° 8965)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la chronologie des faits en rapport avec les licenciements intervenus chez Belgacom à la suite de la plainte contre madame Fagard" (n° 9099)

- Mme Catherine Fonck au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la seconde audition de l'administrateur délégué de Belgacom" (n° 9132)

- Mme Catherine Fonck au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gestion du sponsoring chez Belgacom" (n° 9156)

- Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le sponsoring de Belgacom" (n° 9178)

- Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la confiance en Belgacom" (n° 9179)

- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les interrogations qui pèsent sur la politique de sponsoring de Belgacom" (n° 9229)

Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de sponsoractiviteiten van Belgacom" (nr. 8953)

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de verklaringen van de heer Bellens in de parlementaire hoorzitting van 9 november 2011 inzake de afhandeling van het ontslag van twee topmedewerkers" (nr. 8965)

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de tijdslijn in verband met de ontslagen bij Belgacom naar aanleiding van de klacht ten opzichte van mevrouw Fagard" (nr. 9099)

- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de tweede hoorzitting met de gedelegeerd bestuurder van Belgacom" (nr. 9132)

- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het beheer van de sponsoractiviteiten bij Belgacom" (nr. 9156)

- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de sponsoractiviteiten van Belgacom" (nr. 9178)

- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het vertrouwen in Belgacom" (nr. 9179)

- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de vragen bij het sponsorbeleid van Belgacom" (nr. 9229)

18.01 Tanguy Veys (VB): Le parquet de Mons a ouvert une enquête préliminaire à propos de quatre activités de sponsoring douteuses de Belgacom. D'autres accords de sponsoring étonnants ont cependant aussi été conclus au cours des années écoulées.

Comment la question des activités de sponsoring est-elle réglée au sein de Belgacom? Le ministre partage-t-il les choix de Belgacom? Quelles mesures ont été prises dans le cadre de l'enquête préliminaire? Quel est le rôle du commissaire du gouvernement?

18.01 Tanguy Veys (VB): Het parket van Bergen heeft een vooronderzoek geopend naar vier dubieuze sponsoractiviteiten van Belgacom. Er zijn echter nog meer opmerkelijke sponsordeals gesloten de voorbije jaren.

Welke afspraken bestaan er bij Belgacom over sponsoractiviteiten? Is de minister het eens met de keuzes van Belgacom? Welke maatregelen werden er genomen naar aanleiding van het vooronderzoek? Welke rol speelt de regeringscommissaris?

Le ministre a affirmé en séance plénière que les contrats de sponsoring étaient évalués par une équipe au sein de l'entreprise. Selon les informations dont je dispose, il s'agirait en réalité d'une ou deux personnes. Quelle est la réaction du ministre à ce sujet?

18.02 Valérie De Bue (MR): Vous avez, à juste titre, proposé en séance plénière du 26 janvier d'affiner les informations relatives au sponsoring de Belgacom (voir *Compte rendu analytique* 53 PLEN 65, p. 19). Le sponsoring n'a pas été abordé lors de l'audition de la semaine dernière, qui a été consacrée aux licenciements de l'été 2011; vous aurez certainement accès au compte rendu de cette audition. Même si vous ne souhaitez pas intervenir dans sa gestion quotidienne, Belgacom reste une entreprise publique dont l'image a été écornée.

Tout le monde souhaite que Belgacom retrouve sérénité et confiance. En tant que ministre de tutelle, êtes-vous prêt à prendre certaines initiatives pour restaurer cette confiance?

18.03 David Geerts (sp.a): Je retire la question n° 8965 car elle est dépassée, et j'en viens immédiatement à la question n° 9099, inspirée par l'audition que nous avons organisée avec la direction de Belgacom.

Il subsiste quelques imprécisions concernant les licenciements qui ont eu lieu chez Belgacom à la suite de la plainte déposée contre Mme Fagard. Quand le CEO a-t-il eu connaissance des problèmes? Quelles mesures a-t-il prises? Le commissaire du gouvernement et le conseil d'administration avaient-ils connaissance des tensions entre les intéressés? Pourquoi le conseil d'administration a-t-il décidé de ne pas réengager Mme Fagard? Avait-il connaissance de la plainte? Comment se déroule la procédure interne de lutte contre le harcèlement moral sur le lieu du travail?

18.04 Catherine Fonck (cdH): La deuxième audition de M. Bellens a porté sur la gestion du personnel et la nature exacte des licenciements de top-managers. Nous retenons, parmi les versions successives, la thèse du complot défendue par le CEO, le rejet des responsabilités sur ses collaborateurs et un système inefficace de lutte contre le harcèlement.

Vous qui vous disiez agacé le 26 janvier, vous parlez à présent d'une question de gestion interne de Belgacom. Avez-vous prévu une rencontre avec l'administrateur délégué et d'autres personnes

In de plenaire vergadering beweerde de minister dat de sponsordeals beoordeeld werden door een ploeg binnen het bedrijf. Volgens mijn informatie gaat het om slechts één tot twee personen. Hoe reageert de minister daarop?

18.02 Valérie De Bue (MR): U hebt, terecht, in de plenaire vergadering van 26 januari voorgesteld om meer informatie over het sponsoringbeleid van Belgacom te vragen (zie *Beknopt Verslag* 53 PLEN 65, blz. 19). De sponsoring is niet aan bod gekomen tijdens de hoorzitting van vorige week, die gewijd was aan de reeks ontslagen in de zomer van 2011; u zult het verslag van die hoorzitting zeker kunnen inzien. U wenst niet in te grijpen in het dagelijks beheer van Belgacom, maar dat neemt niet weg dat het imago van dat overheidsbedrijf geschaad is.

Iedereen wil niet liever dan dat Belgacom weer in rustiger vaarwater komt en dat het vertrouwen wordt hersteld. Bent u, als voogdijminister, bereid om bepaald initiatieven te nemen om dat vertrouwen te herstellen?

18.03 David Geerts (sp.a): Ik trek vraag nr. 8965 in, want die is intussen achterhaald, en kom onmiddellijk tot vraag nr. 9099, die is geïnspireerd door onze hoorzitting met de Belgacomtop.

Er blijven nog steeds een aantal onduidelijkheden bestaan over de ontslagen bij Belgacom na de klacht tegen mevrouw Fagard. Wanneer was de CEO op de hoogte van de problemen? Welke maatregelen heeft hij genomen? Waren de regeringscommissaris en de raad van bestuur op de hoogte? Waarom besliste de raad van bestuur om mevrouw Fagard niet opnieuw in dienst te nemen? Was zij toen al op de hoogte van de klacht? Hoe verloopt de interne procedure tegen pesten op het werk?

18.04 Catherine Fonck (cdH): De tweede hoorzitting met de heer Bellens ging over het personeelsbeleid en de precieze aard van het ontslag van bepaalde topmanagers. Uit de verschillende versies onthouden we de complottheorie van de CEO, het afschuiven van de verantwoordelijkheid op zijn medewerkers en de inefficiënte aanpak van pesterijen.

Op 26 januari heeft u verklaard dat u zich aan een en ander had geërgerd. Nu heeft u het over een kwestie van intern beheer bij Belgacom. Zal u de gedelegeerd bestuurder en andere betrokkenen

concernées depuis cette seconde audition? Avez-vous analysé les rapports relatifs à la gestion des ressources humaines et à des plaintes? Le commissaire du gouvernement a-t-il fait rapport sur cette saga?

Gardez-vous votre confiance en la direction de Belgacom? Ne devriez-vous pas, en tant que ministre de tutelle, prendre des dispositions pour restaurer la confiance et une certaine sérénité en vue de rétablir un travail efficace?

De plus, l'image de Belgacom est également ternie par les affaires de sponsoring.

Confirmez-vous l'ouverture d'une pré-enquête par le parquet de Mons sur quatre projets de sponsoring? Des audits internes ou externes ont-ils été effectués au sujet de la politique de sponsoring de Belgacom? D'autres éléments, comme les invitations en ordre dispersé et des enveloppes dans les tiroirs mentionnées par *Le Soir* du 22 janvier, ont-ils mis en évidence un défaut de bonne gouvernance dans cette politique?

Quelles initiatives comptez-vous prendre pour vérifier la situation de ces dernières années et vous assurer que les principes de bonne gouvernance sont scrupuleusement suivis?

18.05 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Des informations récentes font état de l'ouverture d'une pré-enquête par le parquet de Mons au sujet de plusieurs projets de sponsoring chez Belgacom. On a également été interpellé par les récentes déclarations de la responsable du sponsoring, récemment remerciée dans le cadre de la saga des licenciements, déclarations selon lesquelles elle ne se serait pas rendue populaire en établissant une gouvernance: "Fini, les enveloppes dans les tiroirs!"

On peut se demander ce qu'il y a derrière ces mots. Je trouve légitime de demander au ministre de tutelle quelle est sa position par rapport à ces déclarations et informations. Compte-t-il intervenir dans cette question?

Quelle mission a été donnée au commissaire du gouvernement? Lui a-t-il été demandé de faire rapport sur la politique de sponsoring et d'identifier d'éventuels manquements passés sur le plan de la bonne gouvernance?

18.06 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): D'après mes renseignements, le conseil d'administration et le commissaire de

naar aanleiding van die tweede hoorzitting ontmoeten? Heeft u de verslagen over het humanresourcesmanagement en de klachten bestudeerd? Heeft de regeringscommissaris over deze neverending story verslag uitgebracht?

Behoudt u het vertrouwen in het management van Belgacom? Zou u niet in uw hoedanigheid van voogdijminister maatregelen moeten nemen om het vertrouwen en een serene sfeer te herstellen opdat er opnieuw efficiënt gewerkt zou kunnen worden?

Bovendien werd het imago van Belgacom ook aangetast door de dubieuze sponsoringactiviteiten van dat bedrijf.

Heeft het parket te Bergen inderdaad een vooronderzoek geopend naar vier sponsorprojecten? Werden er interne of externe audits uitgevoerd met betrekking tot het sponsorbeleid van Belgacom? Blijkt uit andere vaststellingen, zoals de lukrake uitnodigingen en de enveloppen in de laden, waarover *Le Soir* het op 22 januari had, niet dat er allesbehalve sprake is van goed bestuur?

Welke initiatieven zal u nemen om de situatie van de afgelopen jaren te controleren en u ervan te vergewissen of de beginselen van goed bestuur nauwgezet worden toegepast?

18.05 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Volgens recente berichten zou het parket te Bergen een vooronderzoek hebben geopend naar diverse sponsorprojecten van Belgacom. We hebben ook vragen bij de recente uitspraken van het hoofd van de afdeling sponsoring, die onlangs werd ontslagen in het kader van de neverending story van de ontslagen bij Belgacom, en verklaarde dat ze zich niet populair zou hebben gemaakt met haar beleid dat erop gericht was een einde te maken aan de praktijken met enveloppen in de laden.

Men kan zich afvragen wat er achter die woorden schuilt. Ik vind het maar normaal dat men de voogdijminister vraagt wat hij van die verklaringen en berichten vindt. Zal hij ingrijpen?

Welke opdracht werd er aan de regeringscommissaris gegeven? Heeft men hem gevraagd verslag uit te brengen over het sponsoringbeleid en eventuele tekortkomingen op het stuk van het deugdelijk bestuur bloot te leggen?

18.06 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Volgens mijn inlichtingen werden de raad van bestuur en de regeringscommissaris op de hoogte

gouvernement ont été informés du licenciement de Mmes Coppenolle et Fagard. Le conseil d'administration a examiné le dossier et s'est opposé au réengagement de Mme Fagard parce que cela aurait terni l'image de marque de l'entreprise et perturbé le climat social. La procédure interne pour harcèlement a été arrêtée, ces deux personnes ayant été licenciées.

(En français) Pour ce qui concerne l'avenir, il s'agit d'une question de droit social et non d'une question relevant de la tutelle sur les entreprises publiques.

Bien sûr, il faut veiller à préserver la qualité des relations sociales au sein de l'entreprise. J'ai donc vu l'administrateur délégué à ce sujet.

Si l'un ou l'autre des membres de la commission a d'autres idées d'initiative à prendre dans le respect de la loi de 1991, je suis tout ouïe.

Quant à la question de la confiance, il ne ressort pas du rapport qui m'a été fait de l'audition parlementaire à huis clos qu'un fait avéré, grave ou un mensonge aurait justifié une intervention de ma part. Si tel devait être le cas, j'interviendrais dans toute la latitude que me donne la loi de 1991.

(En néerlandais) Belgacom est libre de mener sa propre politique de marketing. J'ai cependant demandé à toutes les entreprises publiques de m'informer de leurs lignes politiques, leurs critères et leurs procédures en matière de parrainage.

(En français) Sur cette base, je vais examiner avec mes collaborateurs s'il apparaît que toutes les règles et procédures dans l'ensemble des entreprises publiques donnent toutes les garanties de transparence et d'objectivité.

Pour ce qui concerne les faits traités par la justice, je ne ferai aucun commentaire.

18.07 Tanguy Veys (VB): Le ministre estime donc qu'il n'y a aucun problème et considère le conflit avec les deux collaborateurs de haut rang comme une simple question d'ordre social. Cependant, à en croire la presse, il ne s'agirait que de la pointe émergée de l'iceberg.

En ce qui concerne le sponsoring, j'avais interrogé le ministre quant aux critères sur la base desquels les projets étaient choisis, mais je n'ai reçu aucune réponse. Serait-ce peut-être parce que l'unique

gebracht van het ontslag van de dames Coppenolle en Fagard. De raad van bestuur heeft het dossier besproken en verzetste zich tegen het opnieuw aanwerven van mevrouw Fagard, omdat dit imagoschade zou veroorzaken en het sociaal klimaat zou verstoren. De interne procedure over pesterijen werd stopgezet, aangezien beide personen werden ontslagen.

(Frans) Wat de toekomst betreft, dit is een kwestie van sociaal recht en niet van toezicht op de overheidsbedrijven.

Natuurlijk moet er toegezien worden op het sociale klimaat in het bedrijf. Ik heb daarom met de gedelegeerd bestuurder om de tafel gezeten.

Mocht iemand in de commissie ideeën willen aanreiken over een initiatief dat genomen kan worden binnen het kader van de wet van 1991, dan sta ik daarvoor open.

Wat het vertrouwen betreft, blijkt er niet uit het aan mij uitgebrachte verslag van de hoorzitting met gesloten deuren dat er een bewezen, ernstig feit of een leugen aan de oppervlakte is gekomen, waardoor ik mij genoopt zou zien om in te grijpen. Als dat wel het geval zou zijn, zou ik ingrijpen binnen de manoeuvreerruimte die de wet van 1991 mij biedt.

(Nederlands) Belgacom is vrij om een eigen marketingbeleid te voeren. Ik heb alle overheidsbedrijven wel gevraagd om mij te informeren over hun beleidslijnen, criteria en procedures inzake sponsoring.

(Frans) Op grond daarvan zal ik samen met mijn medewerkers onderzoeken of alle regels en procedures bij alle overheidsbedrijven de nodige garanties inzake transparantie en objectiviteit bieden.

Wat de feiten betreft die door het gerecht worden onderzocht, zal ik helemaal geen commentaar geven.

18.07 Tanguy Veys (VB): Voor de minister is er dus geen vuiltje aan de lucht en hij schildert het conflict met de twee topmedewerkers af als een sociale kwestie. Door wat er in de pers verschijnt, weten we dat het hier slechts om het topje van de ijsberg gaat.

Ik vroeg volgens welke criteria projecten gekozen werden om te sponsoren, maar kreeg geen antwoord. Waren er misschien geen criteria en ging het enkel om politieke sympathie? Ik vroeg ook naar

critère est celui des sympathies politiques? J'avais également demandé à M. Magnette quelle était sa vision des choses, mais force m'est de constater qu'il n'en a aucune! Le ministre doit intervenir maintenant et conclure des accords clairs sur la stratégie de sponsoring.

18.08 Valérie De Bue (MR): La prudence de votre réponse est surprenante. Pourtant, lorsque vous défendiez votre note de politique générale, vous vous disiez choqué par les rémunérations. En 2010, M. Bellens a gagné 2,3 millions d'euros. La confiance envers lui s'est effritée, votre réponse est donc un peu légère.

Rencontrer l'administrateur délégué est insuffisant. J'espère que vous nous répondrez plus précisément.

À propos du sponsoring, vous ne nous avez pas encore communiqué les critères et modalités de sélection promis. Le Parlement a le droit de savoir comment est octroyé l'argent des entreprises publiques.

Il est nécessaire que toute la clarté soit faite sur la situation de Belgacom, mais vous n'avez pas apporté d'éléments suffisamment précis pour restaurer la confiance.

18.09 David Geerts (sp.a): Le conseil d'administration doit intervenir fermement. Il convient d'appliquer la législation sur les entreprises publiques de manière cohérente.

18.10 Catherine Fonck (cdH): Il y a plus que les deux licenciements; il faut tenir compte de la rotation impressionnante au sein du comité de direction.

La loi de 1991 dispose en son article 23, § 2, que le commissaire du gouvernement s'assure de ce que la politique de l'entreprise ne porte pas préjudice à la mise en œuvre des tâches de service public. Or, la saga en cours depuis un an y a sans nul doute porté préjudice. En outre, le commissaire du gouvernement doit faire rapport sur toutes les décisions qui affectent le budget général des dépenses de l'État, ce qui a été le cas des parachutes dorés offerts à de hauts responsables.

Je ne vous demande qu'une chose: soyez de nouveau agacé et assumez pleinement votre rôle de ministre de tutelle face à deux enjeux: rétablir la

de vision van de minister, maar blijkbaar heeft hij er geen. Hij moet nú optreden en duidelijke afspraken maken over de sponsorstrategie.

18.08 Valérie De Bue (MR): Uw omzichtig antwoord verrast. Bij de voorstelling van uw algemene beleidsnota zei u geschokt te zijn door de omvang van de vergoedingen. In 2010 heeft de heer Bellens 2,3 miljoen euro verdiend. Het vertrouwen in hem is afgebrokkeld en daarom vind ik uw antwoord wat slapjes.

Een ontmoeting met de afgevaardigd bestuurder volstaat niet. Ik hoop dat u ons nog een duidelijker antwoord zal geven.

U hebt ons de beloofde selectiecriteria en -modaliteiten inzake sponsoring nog niet meegedeeld. Het Parlement heeft het recht te weten hoe het geld van overheidsbedrijven wordt besteed.

Er moet klaarheid worden geschapen met betrekking tot Belgacom, maar u hebt tot nog toe onvoldoende elementen aangereikt om het vertrouwen te herstellen.

18.09 David Geerts (sp.a): De raad van bestuur moet doortastend optreden. De wetgeving inzake overheidsbedrijven moet consequent worden toegepast.

18.10 Catherine Fonck (cdH): Het gaat over meer dan alleen die twee ontslagen. Er moet ook rekening worden gehouden met de voortdurende wissels in het directiecomité.

Artikel 23, § 2, van de wet van 1991 bepaalt dat de regeringscommissaris erop toeziet dat het door het overheidsbedrijf gevoerde beleid de uitvoering van de taken van openbare dienst niet in het gedrang brengt. Welnu, de neverending story die ondertussen al een jaar aan de gang is, heeft die uitvoering zonder enige twijfel in het gedrang gebracht. De regeringscommissaris moet bovendien verslag uitbrengen aangaande alle beslissingen die een weerslag hebben op de algemene uitgavenbegroting van het Rijk, wat op zijn minst kan worden gezegd van de gouden handdruk waarmee sommige topmanagers werden bedacht.

Ik vraag niet meer dan dat u zich opnieuw zou ergeren en dat u uw rol als voogdijminister ten volle zou opnemen, om enerzijds het vertrouwen en de

confiance et la sérénité pour les 16 000 travailleurs de Belgacom ainsi que pour ses clients et veiller à l'application stricte de la bonne gouvernance en matière de sponsoring.

Y a-t-il a bien une enquête judiciaire? Vous n'avez pas répondu à cette question.

18.11 Paul Magnette, ministre (*en français*): Il y a effectivement une enquête ouverte.

J'ai été agacé et je le suis toujours. Mais que feriez vous à ma place? La loi ne donne pas de pouvoir d'intervention directe au sein de l'entreprise. J'ai utilisé tous les moyens qui existent. Pour les rémunérations, il y aura une intervention et une initiative législative. Je puis difficilement faire plus.

18.12 Catherine Fonck (cdH): Restez donc agacé, pour le bien de l'entreprise. Il y a aussi la voie indirecte du commissaire du gouvernement.

18.13 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Je reste convaincu de la nécessité d'une action politique plus forte et qu'il y a une marge d'interprétation de la loi rendant possible de faire davantage appel au commissaire du gouvernement. La loi interdit-elle au ministre de demander un rapport au sujet du sponsoring?

Président: Jef Van den Bergh.

Vous avez choisi une voie un peu différente en interpellant directement les autorités des différentes entreprises publiques sur leur politique de sponsoring. Mon collègue Van Hecke et moi-même avons pris la même initiative, nous verrons qui aura les réponses les plus rapides et les plus complètes. Si ces réponses devaient s'avérer insuffisantes, notre commission pourrait solliciter la Cour des comptes pour une analyse complète de la situation.

18.14 Valérie De Bue (MR): J'ai cité un chiffre de 10 millions paru dans *De Tijd*, mais il s'agissait de 100 millions.

L'incident est clos.

19 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la rénovation de la gare d'Ostende" (n° 8914)

19.01 Tanguy Veys (VB): Les travaux de

rust te herstellen voor de 16.000 personeelsleden van Belgacom en voor zijn klanten, en anderzijds toe te zien op de strikte toepassing van de principes van goed bestuur op het stuk van sponsoring.

Is er wel degelijk een gerechtelijk onderzoek aan de gang? U hebt die vraag niet beantwoord.

18.11 Minister Paul Magnette (*Frans*): Er werd inderdaad een onderzoek geopend.

Deze zaak heeft me geërgerd en ergert me nog steeds. Maar wat zou u in mijn plaats doen? Bij wet ben ik niet gemachtigd om rechtstreeks in te grijpen in de bedrijfsvoering. Ik heb alle middelen aangewend. Met betrekking tot de bezoldigingen zal er opgetreden worden en komt er een wetgevend initiatief. Meer kan ik moeilijk doen.

18.12 Catherine Fonck (cdH): Behoud uw ergernis, in het belang van de onderneming. Er kan ook indirect worden ingegrepen, via de regeringscommissaris.

18.13 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Ik blijf ervan overtuigd dat de politiek kordater moet optreden en dat de wet ruimte tot interpretatie laat, die het mogelijk maakt vaker een beroep te doen op de regeringscommissaris. Verbiedt de wet de minister een verslag over de sponsoring te vragen?

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

U hebt voor een iets andere weg gekozen door de toplui van de overheidsbedrijven rechtstreeks te interpellieren over hun sponsoringbeleid. Collega Van Hecke en ikzelf hebben hetzelfde initiatief genomen. Wij zullen zien wie het snelste en meest volledige antwoord krijgt. Als de verkregen antwoorden ontoereikend blijken, zou deze commissie het Rekenhof kunnen vragen om een volledige analyse te maken van de situatie.

18.14 Valérie De Bue (MR): Toen ik zoëven *De Tijd* citeerde, heb ik het bedrag van 10 miljoen euro vermeld, maar het moest 100 miljoen euro zijn.

Het incident is gesloten.

19 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de renovatie van het station van Oostende" (nr. 8914)

19.01 Tanguy Veys (VB): De renovatie van het

rénovation de la gare d'Ostende ont commencé depuis un certain temps. D'après le calendrier arrêté en 2010, les travaux devraient se poursuivre jusqu'en 2015, mais cette échéance semble toujours plus irréaliste.

La SNCB est-elle disposée à participer à la mise en place d'une crèche pour navetteurs à Ostende?

19.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Il a fallu abattre une série de bâtiments jouxtant la gare avant de pouvoir commencer les travaux de rénovation. En raison du morcellement du dossier et des incertitudes relatives à l'identité du propriétaire du terminal RMT, l'adjudication de ces travaux de démolition a subi du retard. Les travaux de démolition n'ont pu être attribués qu'après un accord sur cette question de propriété.

Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.

Les travaux de démolition ont débuté en septembre et le coup d'envoi du réaménagement des nouveaux guichets a pu être donné en janvier 2012. L'aménagement d'installations temporaires, de conteneurs sanitaires, de conteneurs pour les concessions et le dépôt pour vélos commenceront ce mois-ci. En mars 2012 suivront le nettoyage de la façade et la restauration du bâtiment de la gare. La construction du bâtiment de parking et de bureaux sera entreprise en septembre 2012. L'achèvement des travaux est prévu pour 2018.

L'incident est clos.

20 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'utilisation de matériel illégal" (n° 8916)

20.01 Tanguy Veys (VB): En vertu d'un arrêté ministériel du 30 juillet 2010, les trains dotés du système gong-sifflet devaient être équipés d'un système de mémorisation visuelle au 31 mars 2011. Selon le même arrêté royal, les postes de conduite devaient au moins être équipés d'un système memor. La ministre de l'époque, Mme. Vervotte, était convaincue du fait que le délai allait pouvoir être respecté mais selon mes informations, ce n'est pas le cas.

Comment le ministre explique-t-il que la SNCB utilise toujours du matériel illégal?

20.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*):

station van Oostende is al enige tijd bezig. Volgens een planning uit 2010 zullen de werken lopen tot 2015, maar die timing lijkt steeds moeilijker haalbaar.

Wat is de stand van zaken van de werken? Is de NMBS ook bereid te participeren in een pendelcrèche in Oostende?

19.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): Om de renovatie te kunnen aanvatten, moest eerst een aantal aan het station palende gebouwen worden gesloopt. De aanbesteding van die sloop liep vertraging op door de opsplitsing van het dossier en onduidelijkheid over het eigenaarschap van de RMT-terminal. Pas na een akkoord over dit eigenaarschap konden de sloopwerken gegund worden.

Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.

In september startten de sloopwerken, in januari 2012 kon worden begonnen met de herinrichting van de nieuwe loketten. De inrichting van de tijdelijke installaties, de sanitaire containers, de containers voor de concessies en de fietsenstalling gaat deze maand van start. In maart 2012 volgen de gevelreiniging en de restauratie van het stationsgebouw. De bouw van het parkeer- en kantoorgebouw is gepland voor september 2012. In 2018 moeten alle werken voltooid zijn.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het gebruik van onwettig materiaal" (nr. 8916)

20.01 Tanguy Veys (VB): Volgens een ministerieel besluit van 30 juli 2010 moesten treinen met het gong/fluit-systeem voor 31 maart 2011 uitgerust zijn met een visueel memorisatiesysteem. Volgens hetzelfde KB moeten stuurposten minstens met een memor-systeem worden uitgerust. Toenmalig minister Vervotte was er gerust in dat die deadline zou worden gehaald, maar volgens mijn informatie is dit niet het geval.

Hoe verklaart de minister dat de NMBS nog steeds onwettig materieel gebruikt?

20.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): Aan

Une lampe de mémorisation a été ajoutée au matériel encore équipé du système gong-sifflet et destiné à être mis hors service le 31 décembre 2013 au plus tard. La combinaison des deux est aussi efficace que le système memor. Un dossier d'homologation a été introduit auprès du Service Sécurité et Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF).

Le SSICF a confirmé le 19 avril 2010 que la SNCB pouvait procéder aux modifications proposées. Il a été convenu d'équiper les motrices en question pour le 31 mars 2011 et les locomotives pour le 30 septembre 2011. La SNCB a respecté l'échéancier et aucune infraction n'a été constatée lors des contrôles.

20.03 Tanguy Veys (VB): Du matériel illégal a donc circulé pendant plusieurs mois.

21 Questions jointes de

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la fermeture de centaines de passages à niveau par le gestionnaire du réseau ferroviaire Infrabel" (n° 8918)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la fermeture annuelle de vingt passages à niveau" (n° 8929)
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression de passages à niveau" (n° 8930)
- Mme Leen Dierick au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la fermeture programmée de passages à niveau" (n° 8941)
- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression de passages à niveau" (n° 9004)
- Mme Valérie Déom au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression des trois passages à niveau de Jambes" (n° 9193)

La **présidente**: Les questions de M. Vandeput et de Mme Dierick sont supprimées.

het materieel dat nog met een gong/fluit-systeem is uitgerust en dat uiterlijk op 31 december 2013 buiten dienst wordt gesteld, is een memorisatielamp toegevoegd. De combinatie van de twee komt overeen met het memor-systeem. Er is een homologatiedossier bij de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) ingediend.

De DVIS heeft op 19 april 2010 bevestigd dat de NMBS de voorgestelde wijzigingen mocht toepassen. Er werd overeengekomen dat de betrokken motorstellen tegen 31 maart 2011 en de locomotieven tegen 30 september 2011 zouden worden uitgerust. De NMBS heeft de planning gerespecteerd en controles hebben geen enkele overtreding opgeleverd.

20.03 Tanguy Veys (VB): Er heeft dus maandenlang onwettig materieel rondgereden.

21 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het sluiten van honderden overwegen door spoorwegnetbeheerder Infrabel" (nr. 8918)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de jaarlijkse sluiting van 20 spoorwegovergangen" (nr. 8929)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het afschaffen van spoorwegoverwegen" (nr. 8930)
- mevrouw Leen Dierick aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de geplande sluiting van overwegen" (nr. 8941)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de afschaffing van overwegen" (nr. 9004)
- mevrouw Valérie Déom aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het afschaffen van drie spoorwegoverwegen te Jambes" (nr. 9193)

De **voorzitter**: De vragen van de heer Vandeput en mevrouw Dierick vervallen.

21.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Infrabel va procéder au remplacement accéléré des 1 650 passages à niveau par des ponts, des tunnels et des déviations routières de manière à limiter au minimum le croisement des trafics routier et ferroviaire. Ces travaux devraient contribuer à améliorer la sécurité et la ponctualité des trains. En étroite concertation avec les communes, Infrabel compte fermer ou moderniser entre 15 et 20 passages à niveau par an.

Quelles sont les communes actuellement concertées et combien de passages à niveau sont concernés? Quel est le budget de ces travaux? Dans quelle mesure, l'objectif de réduction par rapport à 2007 de 25 % du nombre d'accidents survenus aux passages à niveau inscrit dans le contrat de gestion d'Infrabel est-il atteint?

21.02 Tanguy Veys (VB): L'ASBL Trage Wegen, porte-parole d'une plate-forme réunissant des associations comme De Grote Routepaden, Jeugdverbond voor Natuur en Milieu, Bloso, de Vereniging van Vlaamse Gemeenten en Steden, Natuurpunt et Chirojeugd Vlaanderen estime que les projets d'Infrabel négligent les usagers faibles de la route.

Le Canada, le Luxembourg, la France, l'Allemagne et les Pays-Bas ont pris des mesures visant à adapter les passages à niveau aux besoins des usagers faibles. Infrabel prendra-t-il également cet aspect en considération et dans l'affirmative, quelles mesures seront prises? Quels passages à niveau figurent sur la liste des suppressions, quel est le calendrier prévu et quel sera le coût de ces mesures?

21.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Il est nécessaire de prendre des mesures en vue de réduire le nombre d'accidents mortels ou entraînant des blessés sur les passages à niveau. Toutefois, l'accélération de la suppression de passages à niveau ne doit pas faire des lignes de chemin de fer des barrières encore plus infranchissables qu'actuellement. Ces voies coupent souvent littéralement des communes en deux. Il est essentiel, pour préserver une vie sociale, de remplacer systématiquement les passages à niveau supprimés par un autre type de passage.

Disposez-vous d'une liste des passages à niveau qui seront supprimés? Infrabel peut-il les supprimer sans l'assentiment de l'administration communale? Une concertation a-t-elle déjà été lancée avec les communes? Quel est l'état d'avancement de la mise en œuvre du plan Passages à niveau 2008-2015?

21.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Infrabel zal de 1.650 spoorwegovergangen in versneld tempo vervangen door bruggen, tunnels en omleidingen voor het gewone verkeer zodat treinen zo weinig mogelijk het gewone verkeer moeten kruisen. Dit zou de veiligheid en de stiptheid van de treinen ten goede komen. Infrabel wil, in nauw overleg en samenwerking met de gemeenten, 15 à 20 overwegen per jaar sluiten of moderniseren.

Met welke gemeenten wordt momenteel overlegd en over hoeveel spoorwegovergangen gaat het? Wat is het budget? In welke mate wordt de in de beheersovereenkomst opgenomen doelstelling van Infrabel gehaald om 25 procent minder ongevallen aan overwegen te hebben ten opzichte van 2007?

21.02 Tanguy Veys (VB): De vzw Trage Wegen – spreekbuis van een platform met onder andere De Grote Routepaden, Jeugdverbond voor Natuur en Milieu, Bloso, de Vereniging van Vlaamse Gemeenten en Steden, Natuurpunt en Chirojeugd Vlaanderen – vindt dat het voornemen van Infrabel te weinig rekening houdt met de zachte weggebruikers.

Canada, Luxemburg, Frankrijk, Duitsland en Nederland hebben maatregelen genomen om de spoorwegovergangen aan te passen aan de noden van de zachte weggebruikers. Zal ook Infrabel hiermee rekening houden en, zo ja, welke maatregelen worden er genomen? Wat is de lijst, de planning en de kostprijs van de te sluiten spoorwegovergangen?

21.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Ingerepen zijn nodig om het aantal ongevallen met doden en gekwetsten op overwegen te verminderen, maar de versnelde afschaffing van het aantal overgangen mag niet tot het gevolg hebben dat spoorlijnen nog grotere barrières vormen dan vandaag soms al het geval is. Vaak delen ze gemeentes letterlijk in twee delen. Voor het sociaal leven is het belangrijk dat er steeds een alternatief is voor de afschaffing van overgangen.

Is er een lijst van overwegen die afgeschaft worden? Kan Infrabel ze afschaffen zonder instemming van het gemeentebestuur? Wordt er al overleg gepleegd met gemeenten? In welke mate is het plan *Overwegen 2008-2015* reeds gerealiseerd?

21.04 **Paul Magnette**, ministre (*en néerlandais*): Un total de 64 passages à niveau ont été supprimés depuis le 1^{er} janvier 2008. L'objectif de réduire de 25 % le nombre annuel d'accidents survenant sur des passages à niveau situés en dehors des zones portuaires pour la fin 2015 a déjà été atteint.

En 2012, Infrabel a prévu de supprimer quinze passages à niveau dont je vous communiquerai la liste. Un budget de 17,5 millions d'euros a été inscrit à cet effet. Le nombre de passages à niveaux à supprimer dans les années à venir dépend des moyens budgétaires et entre dans le cadre des négociations actuelles relatives au plan pluriannuel 2013-2025.

J'ai également à votre disposition une liste des communes qui participent en ce moment à une concertation sur la suppression de plus de 100 passages à niveau. Le gestionnaire de la voirie est systématiquement consulté. Souvent, une séance d'information est organisée à destination des riverains en marge de l'enquête publique dans le cadre de l'obtention du permis de bâtir; ceux-ci ont ainsi l'occasion de formuler des remarques concernant notamment les usagers faibles.

Infrabel a déjà pris des mesures en faveur des usagers faibles, par exemple de petites barrières et des dispositifs de sécurisation pour les pistes cyclables, des passerelles accessibles uniquement aux piétons et aux cyclistes et des aménagements de la piste cyclable de sorte qu'elle traverse perpendiculairement les voies.

La suppression des passages à niveau étant budgétée, cela n'aura aucun impact sur d'autres investissements. Faute de moyens budgétaires, la procédure relative à l'acquisition de caméras automatiques n'a pu être lancée.

Pour améliorer la sécurité, Infrabel rénove régulièrement la signalisation des passages à niveau. À partir de 2014, débute également la mise en œuvre de nouvelles technologies afin d'améliorer la disponibilité et les possibilités sur le plan de la commande à distance.

Infrabel envisage de fermer cinq des dix-sept passages à niveau à Termonde. Un accord de principe a été conclu avec la ville au sujet de la suppression d'un passage à niveau dans le "Bohemenhoek". Le calendrier dépendra de l'accord avec la ville, les riverains et les moyens budgétaires inscrits dans le plan pluriannuel.

(*En français*) Afin de ne pas perdre de temps lors

21.04 **Minister Paul Magnette** (*Nederlands*): Sinds 1 januari 2008 werden er 64 overwegen afgeschaft. De doelstelling om tegen eind 2015 het jaarlijks aantal ongevallen aan overwegen buiten de havengebieden met 25 procent te verminderen, is al bereikt.

In 2012 heeft Infrabel de afschaffing van vijftien overwegen gepland. Ik zal de lijst bezorgen. Er is hiervoor een budget van 17,5 miljoen euro ingeschreven. Het aantal af te schaffen overwegen voor de komende jaren hangt af van de budgettaire middelen en maakt deel uit van de huidige onderhandelingen over het meerjarenplan 2013-2025.

Ik heb hier ook een lijst van de gemeenten waar momenteel mee overlegd wordt over de afschaffing van meer dan 100 overwegen. Steeds wordt de wegbeheerder geconsulteerd. Vaak is er ook een infosessie voor de bewoners waar ze, naast het openbaar onderzoek in het raam van het verkrijgen van de bouwvergunning, opmerkingen kunnen geven over onder andere de zwakke weggebruikers.

Infrabel heeft al maatregelen voor de zachte weggebruikers getroffen, zoals kleine slagbomen en bijkomende wegligstijlen aan fietspaden, wisseldoorgangen aan overwegen die enkel voor voetgangers en fietsers bestemd zijn en aanpassingen aan het fietspad, zodat het haaks de sporen kruist.

Aangezien de afschaffing van overwegen gebudgetteerd is, heeft dit geen impact op andere investeringen. Bij gebrek aan budgettaire middelen kon de procedure voor de aankoop van flitspalen niet worden opgestart.

Ten behoeve van de veiligheid vernieuwt Infrabel regelmatig de signalisatie aan overwegen. Vanaf 2014 start ook de uitrol van de toepassing van nieuwe technologie om de beschikbaarheid en de mogelijkheden op het vlak van de bediening op afstand te verbeteren.

Infrabel overweegt de sluiting van vijf van de zeventien overwegen in Dendermonde. Met de stad werd een principeakkoord bereikt over de afschaffing van de overweg in de Bohemenhoek. De timing hangt af van het akkoord met de stad, de bewoners en de in het meerjarenplan ingeschreven budgettaire middelen.

(*Frans*) Om bij het uitrukken geen tijd te verliezen,

des interventions, les pompiers sont demandeurs de la suppression du passage à niveau. Infrabel a élaboré un projet de suppression du passage à niveau moyennant la construction d'un passage supérieur et d'un couloir sous voies. Moyennant approbation du permis d'incidence, les travaux commenceraient dans le courant de 2013 pour se terminer en 2015.

Infrabel n'a aucun projet de suppression pour le passage à niveau de la rue de Géronsart ni pour le passage à niveau du carrefour de Velaine. Sa suppression est très complexe et nécessite des expropriations et des moyens budgétaires importants. Infrabel examine la possibilité de l'inscrire dans son plan pluriannuel d'investissement 2013-2025, à condition que ce soit compatible avec le projet de contournement de Jambes, toujours à l'étude.

21.05 Tanguy Veys (VB): Pour l'ASBL Trage Wegen, les mesures prises par Infrabel au bénéfice des usagers faibles de la route sont insuffisantes, mais Infrabel a peut-être de bons arguments à y opposer.

21.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Il y a lieu de tenir compte de 'l'éclatement' possible des quartiers résidentiels.

21.07 Valérie Déom (PS): Ici, un passage supérieur est le choix de la solution la moins onéreuse mais avec un impact urbanistique non négligeable, à proximité de la gare de Jambes. Peut-être verrons-nous les résultats de l'étude d'incidence.

L'incident est clos.

22 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'évaluation par le comité de pilotage de la SNCB des protocoles existant entre les autorités publiques et les syndicats" (n° 8973)

22.01 Tanguy Veys (VB): Aux termes de l'accord de gouvernement, le contrat de gestion doit assurer le respect de la continuité du service public. La concertation et le dialogue social doivent être privilégiés. Aussi le gouvernement invitera-t-il le comité de pilotage de la SNCB à évaluer les protocoles existants conclus entre les autorités et les syndicats, à la suite de quoi le gouvernement pourrait imposer des mesures plus strictes.

zou de brandweer de overweg graag afgeschaff zien. Infrabel heeft een plan uitgewerkt voor de afschaffing van de overweg, en de bouw van een brug en een spoortunnel. Als de effectenvergunning wordt goedgekeurd, zouden de werken in de loop van 2013 van start gaan en in 2015 worden voltooid.

Infrabel is niet van plan de overwegen aan de rue de Géronsart of het kruispunt van de Velaine-wijk af te schaffen. De afschaffing van die overweg is zeer ingewikkeld, brengt onteigeningen mee en zou veel geld kosten. Infrabel bekijkt of het mogelijk is dat project in te schrijven in zijn meerjareninvesteringsplan 2013-2025, op voorwaarde dat het aansluit op de plannen voor een omleidingsweg rond Jambes, die nog altijd ter studie liggen.

21.05 Tanguy Veys (VB): De maatregelen die Infrabel neemt voor de zwakke weggebruiker zijn voor de vzw Trage Wegen onvoldoende, maar misschien heeft Infrabel daarvoor goede argumenten.

21.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Er moet rekening worden gehouden met de mogelijke 'versplintering' van woonwijken.

21.07 Valérie Déom (PS): Een overbrugging vlakbij het station Jambes is de minst dure oplossing, maar heeft een aanzienlijke stedenbouwkundige impact. Misschien zullen wij de resultaten te zien krijgen van de impactstudie.

Het incident is gesloten.

22 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de evaluatie van de bestaande protocollen tussen de overheid en de vakbonden door het sturingscomité van de NMBS" (nr. 8973)

22.01 Tanguy Veys (VB): In het regeerakkoord staat dat er via de beheersovereenkomst zal worden voor gezorgd dat de continuïteit van de openbare dienst wordt gerespecteerd. De nadruk moet op overleg en sociale dialoog komen te liggen. Daarom zal de regering aan het sturingscomité van de NMBS vragen om de bestaande protocollen die daarover tussen de overheid en de vakbonden werden afgesloten te evalueren, waarna de regering eventueel strengere maatregelen zal opleggen.

Le comité de pilotage s'est-il déjà vu confier une mission d'évaluation et si oui, en quoi consiste-t-elle exactement? Y a-t-il déjà des résultats? Quelles mesures plus draconiennes le ministre envisage-t-il en vue de garantir la continuité du service public?

22.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Les arrêts de travail au sein du Groupe SNCB sont réglementés par un accord social datant de 2008. Cet accord est également repris dans le règlement des relations sociales du Groupe SNCB.

Après la déclaration gouvernementale, le comité de pilotage a clairement reçu la consigne d'évaluer cet accord. Dès lors, le président a inscrit cette évaluation à l'ordre du jour et, le 9 janvier, une première réunion s'est tenue à ce sujet. Lorsque le protocole d'accord social 2008-2010 a été conclu, garantir la paix sociale dans les trois grandes entreprises constituait une préoccupation prioritaire. De manière générale, l'application de ce protocole a également été jugée positive. L'évaluation vise à apporter des précisions et à concrétiser l'application de cet accord.

Toutes les parties sont unanimes sur ce point: la concertation doit primer sur l'arrêt de travail. La concertation s'est donc poursuivie le 6 février et le président du comité de pilotage informera le ministre des résultats de cette concertation.

L'incident est clos.

23 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la série de mesures prises pour lutter contre les agressions et la question du personnel de Securail" (n° 8984)

23.01 Tanguy Veys (VB): Malgré les mesures qui auraient été prises le 16 janvier dernier par la SNCB-Holding, Securail reste confronté à une pénurie de personnel. Les membres du personnel de Securail ne disposent en outre pas des compétences nécessaires pour pouvoir intervenir efficacement.

Les mesures prises par la SNCB-Holding suffisent-elles? Le ministre s'est-il concerté avec ses collègues de l'Intérieur et de la Justice sur des mesures destinées à mettre un terme aux agressions dont sont victimes les membres du personnel de la SNCB? Ne convient-il pas d'augmenter de manière significative l'effectif du personnel de Securail? Le personnel de Securail ne

Heeft het sturingscomité al een evaluatieopdracht gekregen en wat houdt die precies in? Zijn er al resultaten? Welke strengere maatregelen overweegt de minister om de continuïteit van de openbare dienst te verzekeren?

22.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): De werkonderbrekingen bij de NMBS-Groep zijn geregeld in een sociaal akkoord dat dateert uit 2008. Dat akkoord is ook opgenomen in het reglement voor de sociale betrekkingen van de NMBS-Groep.

Na de regeringsverklaring heeft het sturingscomité duidelijk de opdracht gekregen om dat akkoord te evalueren. De voorzitter heeft de evaluatie daarop geagendeerd en op 9 januari is er een eerste vergadering over geweest. Toen het protocol voor het sociaal akkoord 2008-2010 werd gesloten, was sociale rust in de drie grote ondernemingen een prioritaire bekommernis. De toepassing van dat protocol werd doorgaans ook positief geëvalueerd. Het komt erop aan de toepassing van het akkoord via deze evaluatie te verduidelijken en te concretiseren.

Alle partijen zijn het erover eens dat overleg moet primeren op een werkonderbreking. Verder overleg heeft plaatsgevonden op 6 februari en de voorzitter van het sturingscomité zal de minister erover inlichten.

Het incident is gesloten.

23 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de reeks antiagressiemaatregelen en de personeelsproblematiek bij Securail" (nr. 8984)

23.01 Tanguy Veys (VB): Ondanks de maatregelen die op 16 januari zouden zijn genomen door de NMBS-Holding, blijft Securail met een personeelstekort kampen. Ook beschikken de Securailpersoneelsleden niet over voldoende bevoegdheden om pertinent op te kunnen treden.

Volstaan de maatregelen van de NMBS-Holding wel? Heeft de minister met zijn collega's van Binnenlandse Zaken en Justitie overlegd over maatregelen om de agressie tegen NMBS-personeel een halt toe te roepen? Moet het aantal personeelsleden van Securail niet ingrijpend worden verhoogd? Vindt de minister dat het Securailpersoneel uitgebreidere bevoegdheden

devrait-il par ailleurs pas être investi de compétences plus larges?

[23.02] Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Le Corporate Security Service accorde la plus haute priorité à la lutte contre les agressions dont est victime le personnel de la SNCB. Grâce à un monitoring quotidien de ce type de problèmes au niveau du Security Operations Center, Securail peut effectuer des patrouilles ciblées dans les trains et les gares. Par le biais d'une collaboration entre le Corporate Security Service et les pouvoirs locaux, il peut en outre être fait appel à des patrouilles policières locales et à des gardiens de la paix. Depuis décembre 2011, Securail mène des opérations ciblées sur la ligne 25 et le personnel des trains collabore valablement avec la police.

Au cours des dernières années, le nombre d'agents de Securail a augmenté. Quant au nombre d'équivalents temps plein opérationnels (ETP), il a augmenté de 30 % depuis les premières années du service. Cette année-ci, le Corporate Security Service engagera un contingent supplémentaire de 14 %, ce qui portera le total de ses agents à 499.

Les agents de sécurité de Securail ont des compétences spécifiques qui ont été définies dans la loi du 10 avril 1999. Ces agents ont notamment pour mission de veiller au respect de la loi du 25 juillet 1891 sur la police des chemins de fer. Ce sont donc des agents de police judiciaire à compétence restreinte qui accomplissent deux tâches: dresser des procès-verbaux et procéder à des contrôles d'identité.

[23.03] Tanguy Veys (VB): Les membres du personnel de Securail ne sont pas autorisés à procéder eux-mêmes à des fouilles corporelles. En cas de faits suspects, ils ne peuvent donc intervenir de manière appropriée. Le ministre Magnette doit d'urgence se concerter avec sa collègue de l'Intérieur à propos d'une extension de compétences.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 9062 de M. Vandeput est reportée.

[24] Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "un code de déontologie pour l'attribution des missions de consultance dans les entreprises publiques" (n° 9036)

[23.02] Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Agressie tegenover het NMBS-personeel heeft de hoogste prioriteit voor de Corporate Security Service. Via een dagelijkse monitoring van de problemen op het Security Operations Center, vinden er gerichte Securailpatrouilles plaats in de treinen en de stations. Via de samenwerking tussen de Corporate Security Service en de lokale besturen kunnen bijkomend ook lokale politiepatriouilles en gemeenschapwachten worden ingezet. Sinds december 2011 zijn er gerichte Securailacties op de lijn 25 en is er een goede samenwerking met het treinpersoneel en de politie.

Het aantal personeelsleden van Securail is de afgelopen jaren gestegen. Het aantal operationele voltijdequivalenten (VTE) is toegenomen met 30 procent sinds de beginjaren van de dienst. Dit jaar zal de Corporate Security Service een extra contingent van 14 procent aanwerven, wat het totaal op 499 brengt.

De veiligheidsagenten van Securail hebben specifieke bevoegdheden, die worden bepaald in de wet van 10 april 1999. Zij moeten ook toezien op de naleving van de wet van 25 juli 1891 op de politie der spoorwegen. Aldus zijn zij agenten van de gerechtelijke politie met beperkte bevoegdheid, die pv's opstellen en identiteitscontroles uitvoeren.

[23.03] Tanguy Veys (VB): Securailpersoneelsleden mogen zelfs niet fouilleren. Bij verdachte omstandigheden kunnen zij dus niet gepast optreden. Minister Magnette moet dringend met zijn collega van Binnenlandse Zaken overleggen over een uitbreiding van de bevoegdheden.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 9062 van de heer Vandeput wordt gesteld.

[24] Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "een deontologische code voor het toekennen van consultancyopdrachten bij overheidsbedrijven" (nr. 9036)

24.01 David Geerts (sp.a): Certains membres du comité de direction de Belgacom sous-traiteraient des missions de consultance à une société dont ils sont eux-mêmes administrateurs.

Est-ce exact? Belgacom a-t-elle un code de déontologie qui s'applique à ce type de situations? Les autres entreprises publiques – je songe à bpost et au Groupe SNCB – disposent-ils de procédures dont la finalité est de lutter contre la confusion d'intérêt?

24.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): En matière de conflits d'intérêt au sein des entreprises publiques, le Code des sociétés est d'application. Son article 524 prévoit une obligation d'information pour toute délibération pouvant provoquer un conflit d'intérêt. Ces éléments doivent apparaître dans le procès-verbal du comité de direction.

L'incident est clos.

25 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le parking SNCB de la gare de Turnhout" (n° 9040)

25.01 Tanguy Veys (VB): Pourquoi la SNCB entend-elle rendre payant le parking aux abords de la gare de Turnhout? Pourquoi n'a-t-on pas réalisé préalablement une étude en vue de définir quels sont précisément les utilisateurs de cette aire de stationnement? Pourquoi cherche-t-on à imposer des tarifs élevés aux navetteurs? Des mesures ont-elles été prises afin d'assurer une utilisation maximum du parking en le débarrassant de ses nombreux endroits boueux?

25.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Depuis l'instauration du plan de mobilité de la ville de Turnhout, des non-navetteurs occupent les parkings destinés aux navetteurs pour ne pas avoir à payer dans les rues. Il n'y a donc pas d'autre issue que de rendre payant le parking de la gare, de sorte que les navetteurs aient plus de garanties de trouver une place. De plus, cette pratique a aussi un effet dissuasif puisque les navetteurs seront moins enclins à prendre leur voiture pour se rendre à la gare.

La SNCB-Holding négocie avec la commune pour rendre payants les parkings de la gare. L'entreprise Apcoa serait responsable du contrôle.

Pour la gestion des parkings payants, la SNCB-

24.01 David Geerts (sp.a): Leden van het directiecomité van Belgacom zouden consultancyopdrachten uitbesteden aan een bedrijf waarvan zij zelf bestuurder zijn.

Klopt dat? Beschikt Belgacom over een deontologische code ter zake? Beschikken andere overheidsbedrijven zoals bpost en de NMBS-Groep over procedures om belangenvermenging tegen te gaan?

24.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Inzake belangenconflicten bij overheidsbedrijven is het Wetboek van vennootschappen van toepassing. Artikel 524 voorziet in een informatieverplichting voor elke beraadslaging die een belangenconflict kan veroorzaken. Deze elementen moeten in de notulen van het directiecomité voorkomen.

Het incident is gesloten.

25 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de NMBS-parking aan het station van Turnhout" (nr. 9040)

25.01 Tanguy Veys (VB): Waarom wil de NMBS de parking aan het treinstation van Turnhout betalend maken? Waarom werd niet eerst onderzocht wie die parking precies gebruikt? Waarom wil men de pendelaars dure tarieven opdringen? Hoe stelt de NMBS zijn parkeertarieven vast? Werden maatregelen genomen om de parking optimaal bruikbaar te maken, zonder allerlei modderzones?

25.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Sinds de invoering van het mobiliteitsplan van de stad Turnhout worden de parkings voor de treinreizigers ingenomen door niet-treinreizigers om het tarief in de straten te vermijden. Men is dus verplicht om de stationsparking betalend te maken, zodat reizigers meer garantie hebben op plaatsen. Dit werkt bovendien ook ontradend, omdat men hierdoor minder de snel de wagen zal nemen voor de rit naar het station.

De NMBS-Holding onderhandelt met de gemeente om de stationsparkings betalend te maken. Het bedrijf Apcoa zou instaan voor de controle.

Voor het beheer van de betaalde parkings baseert

Holding se fonde sur la disponibilité garantie de places pour les navetteurs réguliers et sur une tarification différenciée en fonction des gares, des types d'utilisateurs et du marché local. De plus, les recettes doivent couvrir les frais d'exploitation et il ne s'agit pas de décourager l'utilisation des transports en commun entre le domicile et la gare.

Après la signature de l'accord avec la ville, la SNCB-Holding remettra à neuf le terrain situé le long de la Guldensporenlei.

25.03 Tanguy Veys (VB): Il faut veiller à ce que certaines mesures ne dissuadent pas les navetteurs de prendre le train. Les titulaires d'un abonnement de train devraient bénéficier de tarifs de parking préférentiels.

L'incident est clos.

26 Question de M. David Clarinval au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le projet de la SNCB d'arrêter la ligne 161 au Quartier Léopold" (n° 9068)

26.01 David Clarinval (MR): Il y a peu, la presse se faisait l'écho du projet de la SNCB d'arrêter la ligne 162-161 au quartier Léopold, suite au fait que la jonction Nord-Midi serait saturée.

Une des solutions envisagées par la SNCB serait le contournement de Bruxelles. Mais nous pensons qu'il faut garder cette ligne dans l'état actuel car il s'agit d'une ligne prioritaire et internationale. Alors que les provinces du sud de notre royaume font, depuis plusieurs années, les frais de la pénurie de transports publics, voilà qu'on en vient à retreindre leur accès à la capitale.

La SNCB ne peut-elle envisager d'autres solutions? Quelle solution envisagez-vous pour répondre aux attentes des Luxembourgeois et des Namurois?

26.02 Paul Magnette, ministre (en français): Il n'a jamais été dans les intentions de la SNCB de limiter les trains de l'axe Luxembourg-Namur-Bruxelles à Bruxelles-Luxembourg. Il s'agit d'une rumeur sans fondement.

26.03 David Clarinval (MR): Je vous remercie d'avoir coupé les ailes à ce canard!

de NMBS-Holding zich op de gewaarborgde beschikbaarheid van plaatsen voor de regelmatige treinreizigers en een gedifferentieerde tarifiering volgens de stations, de gebruikerstypes en de lokale markt. Ook moeten de ontvangsten de exploitatiekosten dekken en mag het openbaar vervoer tussen huis en station niet worden ontmoedigd.

Na ondertekening van de overeenkomst met de stad zal de NMBS-Holding het terrein langs de Guldensporenlei hernieuwen.

25.03 Tanguy Veys (VB): Men moet opletten dat bepaalde maatregelen pendelaars niet ontmoedigen om gebruik te maken van de trein. Wie een treinabonnement heeft, zou gunstige parkeertarieven moeten genieten.

Het incident is gesloten.

26 Vraag van de heer David Clarinval aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de plannen van de NMBS om lijn 161 tot de Leopoldwijk te beperken" (nr. 9068)

26.01 David Clarinval (MR): Onlangs werd er in de pers gewag gemaakt van de plannen van de NMBS om de lijn 161-162 tot de Leopoldwijk te beperken omdat de Noord-Zuidverbinding overbelast zou zijn.

Een van de oplossingen waaraan de NMBS denkt bestaat erin de treinen om Brussel heen te laten rijden. Wij denken echter dat het huidige traject van die lijn moet worden behouden. Het gaat immers om een prioritaire en internationale lijn. De zuidelijke provincies van het land hebben al jarenlang te lijden onder een tekortschietend openbaarvervoersaanbod, en nu wordt ook nog hun toegang tot de hoofdstad beperkt.

Kan de NMBS geen andere oplossingen uitwerken? Welke oplossing schuift u naar voren om aan de verzuchtingen van de inwoners van Luxemburg en Namen tegemoet te komen?

26.02 Minister Paul Magnette (Frans): De NMBS is nooit van plan geweest om de treinen op de lijn Luxemburg-Namen-Brussel tot de Leopoldwijk te beperken. Die bewering is volledig uit de lucht gegrepen.

26.03 David Clarinval (MR): Ik dank u voor het uit de wereld helpen van die kwakkel.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

27 Questions jointes de

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la grève sauvage des accompagnateurs de train à Bruxelles-Midi" (n° 9119)
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'arrêt de travail du 1^{er} février 2012 à la gare de Bruxelles-Midi" (n° 9129)
- M. Luk Van Biesen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la grève sauvage des chemins de fer le 1^{er} février 2012 à Bruxelles-Midi" (n° 9142)
- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les grèves sauvages dans le cadre de la grève du 1^{er} février 2012" (n° 9152)
- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le préavis de grève déposé par les organisations syndicales à la SNCB" (n° 9228)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la grève sauvage des chemins de fer le 1^{er} février 2012 à Bruxelles-Midi" (n° 9251)

27.01 David Geerts (sp.a): Une grève spontanée a éclaté le 1er février dernier à la gare de Bruxelles-Midi occasionnant de graves perturbations du trafic ferroviaire. Ce n'est pas la première grève sauvage dans les chemins de fer. Il est inadmissible qu'une poignée de personnes réussissent à paralyser la totalité du trafic ferroviaire.

Quel était le motif de cet arrêt de travail? Le ministre compte-t-il sanctionner les responsables et comment éviter de telles actions à l'avenir?

27.02 Luk Van Biesen (Open Vld): La ixième grève sauvage menée sur le rail le 1^{er} février montre que le protocole de juin 2008 sur le droit grève à la SNCB est resté lettre morte. L'accord de gouvernement prévoit que ce protocole doit être évalué et que, si nécessaire, des mesures plus

27 Samengevoegde vragen van

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wilde staking van treinbegeleiders in Brussel-Zuid" (nr. 9119)
- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de werkonderbreking van 1 februari 2012 in het station Brussel-Zuid" (nr. 9129)
- de heer Luk Van Biesen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wilde spoorstaking op 1 februari 2012 in Brussel-Zuid" (nr. 9142)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wilde stakingen in het kader van de staking van 1 februari 2012" (nr. 9152)
- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stakingsaanzegging van de vakbonden bij de NMBS" (nr. 9228)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wilde spoorstaking op 1 februari 2012 in Brussel-Zuid" (nr. 9251)

27.01 David Geerts (sp.a): Op 1 februari brak er een spontane staking uit in het station Brussel-Zuid, met grote hinder voor het spoorverkeer als gevolg. Dit was niet de eerste wilde staking bij het spoor. Het is onaanvaardbaar dat enkele mensen het hele treinverkeer kunnen platleggen.

Wat was de reden van deze werkonderbreking? Zal de minister de verantwoordelijken straffen? Hoe zal hij zulke acties in de toekomst vermijden?

27.02 Luk Van Biesen (Open Vld): De zoveelste wilde staking bij het spoor op 1 februari toont aan dat het protocol van juni 2008 over het stakingsrecht bij de NMBS dode letter blijft. Het regeerakkoord bepaalt dat dit protocol geëvalueerd moet worden en dat er indien nodig strengere

sévères doivent être instaurées pour garantir la continuité du service public.

Combien de trains ont été supprimés le 1^{er} février et combien de voyageurs ont été affectés par l'action spontanée menée à Bruxelles-Midi? Combien de membres du personnel ont été absents du travail irrégulièrement et quelles sanctions disciplinaires ont été prises à leur encontre? Le ministre se rallie-t-il à l'opinion du secrétaire d'État Bogaert qui souhaite avancer l'évaluation du protocole de grève? Quelles mesures prendra-t-il en cas d'issue négative de cette dernière?

27.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Quels motifs ont été invoqués par les membres du personnel qui sont partis en grève le 1^{er} février? Cette grève peut-elle être reconnue? Combien de travailleurs y ont participé? Y aura-t-il des sanctions? Combien de trains ont subi des retards et combien ont été supprimés? Combien de grèves surprises ayant éclaté depuis le protocole d'accord de 2008 ont été reconnues par la suite? Une reconnaissance a posteriori est-elle acceptable? Existe-t-il une procédure de recours contre les sanctions et y recourt-on fréquemment? L'évaluation du protocole d'accord sera-t-elle avancée? Un dialogue avait-il déjà été amorcé entre les syndicats et la direction avant le début de la grève?

27.04 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): La succession de grèves sauvages ces temps-ci est inquiétante. Le conflit ne semble pas apaisé, puisqu'il y aurait un préavis de grève pour le 15 février. Pouvez-vous faire le point sur les négociations en cours? Comptez-vous intervenir pour faire en sorte qu'un accord soit obtenu avant le 15 février?

27.05 Tanguy Veys (VB): Mes collègues ont déjà exposé les faits. Le protocole doit être respecté, mais il ne faut pas négliger la concertation sociale. Je désapprouve la grève sauvage, mais je peux comprendre les arguments avancés par les accompagnateurs de train qui craignent notamment une remise en question de leur règlement des congés.

Le font syndical commun a d'ailleurs déposé un nouveau préavis de grève pour le 15 février. Pourquoi en fait la permanence des accompagnateurs de train doit-elle déménager? Quelles mesures ont été prises pour répondre aux plaintes des accompagnateurs de train? Comment organiser à l'avenir la concertation pour éviter de nouvelles grèves sauvages? Quelles ont été les réactions à la grève? Quelles en ont été les

maatregelen moeten komen om de continuïteit van de openbare dienst te verzekeren.

Hoeveel treinen werden er op 1 februari afgeschaft en hoeveel treinreizigers werden getroffen door de spontane actie in Brussel-Zuid? Hoeveel personeelsleden waren onregelmatig afwezig op het werk en welke tuchtsancties werden er daarvoor opgelegd? Zal de minister maatregelen nemen om het sociaal overleg binnen de NMBS te herstellen? Sluit de minister zich aan bij staatssecretaris Bogaert, die de evaluatie van het stakingsprotocol wil vervroegen? Welke maatregelen zal hij nemen bij een negatieve evaluatie?

27.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Wat was de reden voor de staking van 1 februari? Kan die staking worden erkend? Hoeveel werknemers hebben eraan deelgenomen? Zullen er sancties volgen? Hoeveel treinen liepen er vertraging op en hoeveel werden er afgeschaft? Hoeveel niet-aangekondigde stakingen die uitbraken sinds het protocolakkoord van 2008, werden achteraf toch erkend? Vindt de minister dat zo een erkenning achteraf moet kunnen? Is er een beroepsprocedure mogelijk tegen de sancties en wordt die vaak gebruikt? Zal de evaluatie van het protocolakkoord vervroegd worden? Was er al een dialoog opgestart tussen vakbonden en directie voor het uitbreken van de staking?

27.04 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): De opeenvolgende wilde stakingen van de jongste tijd baren ons zorgen. Het conflict lijkt niet te zijn opgelost, aangezien er een stakingsaanzegging voor 15 februari werd ingediend. Hoe verlopen de aan de gang zijnde onderhandelingen? Zal u ingrijpen om ervoor te zorgen dat er vóór 15 februari een akkoord kan worden bereikt?

27.05 Tanguy Veys (VB): De feiten werden al geschetst door de collega's. Het protocol moet worden nageleefd, maar er moet ook voldoende aandacht besteed worden aan het sociaal overleg. Ik keur een wilde staking niet goed, maar kan wel begrip opbrengen voor de argumenten van de treinbegeleiders, die onder meer vrezen dat verlofregelingen in het gedrang komen.

Het gemeenschappelijk vakbondsfront heeft overigens een nieuwe stakingsaanzegging ingediend voor 15 februari. Waarom wordt de permanentiedienst van treinbegeleiders eigenlijk verhuisd? Welke maatregelen werden er genomen om tegemoet te komen aan de klachten van de treinbegeleiders? Hoe zal men in de toekomst het overleg organiseren om dergelijke wilde stakingen te vermijden? Hoe werd er gereageerd op de

conséquences?

[27.06] Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Le 18 octobre 2011, le conseil d'administration de la SNCB a décidé de réorganiser les permanences régionales d'accompagnement des trains par la réduction des onze permanences régionales existantes à cinq permanences de district. Le transfert de la permanence de Bruxelles vers la permanence centrale le 1^{er} février devait constituer la première étape de cette réorganisation.

Dans un premier temps, les organisations syndicales ont exigé le retrait de ce projet. Après concertation, il a été convenu qu'une personne de contact serait maintenue au sein de l'ancienne cellule d'accompagnement des trains de Bruxelles.

La direction n'a pas été en mesure de déterminer qui était à l'origine du mouvement de grève, mais on considère que les syndicats soutiendront l'action. L'action ne respectant pas les conditions, notamment en matière de préavis, elle est dès lors reconnue comme une absence irrégulière. Dans le cadre du protocole actuel, la grève est considérée comme un arrêt de travail sauvage puisque le délai de préavis n'a pas été respecté.

Ils seraient 96 à avoir participé à cette action. Outre la retenue sur salaire, des procédures disciplinaires ont été lancées à leur encontre.

Quelque 121 trains de voyageurs intérieurs ont été complètement supprimés et 63 partiellement. 231 trains de voyageurs ont accumulé 1 800 minutes de retard, 1 train international 3 minutes et 4 trains de marchandises 36 minutes.

Au mois de janvier, j'ai enjoint le président du comité de pilotage d'initier la procédure d'évaluation du protocole. Ce point a été discuté le 6 février. Si l'évaluation du protocole s'avère négative, le gouvernement envisagera des mesures plus strictes.

(*En français*) Le comité de pilotage du Groupe SNCB a décidé de mettre sur pied un groupe de travail sous la présidence du directeur général de la SNCB Mobility et en présence de la Direction Human Resources de la SNCB Holding. Je demande aux parties d'avoir un dialogue constructif pour que le préavis de grève soit levé.

[27.07] Luk Van Biesen (Open Vld): J'espère que la réaction sera sévère. Une grève sauvage met les navetteurs en difficulté. Nous sommes sûrs que le

staking? Wat waren de gevolgen van de staking?

[27.06] Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Op 18 oktober 2011 besliste de raad van bestuur van de NMBS om de regionale permanentie voor treinbegeleiding te reorganiseren. Van elf regionale permanenties wil men gaan naar vijf. De eerste fase bestond erin om de permanentie Brussel op 1 februari te verhuizen naar de centrale permanentie.

De vakorganisaties eisten aanvankelijk de intrekking van dat plan. Na overleg werd afgesproken om een contactpersoon te behouden in de vroegere cel treinbegeleiding Brussel.

De directie kon niet achterhalen van wie de staking uitging, maar er wordt vanuit gegaan dat de vakbonden de actie zullen steunen. De actie voldoet niet aan de voorwaarden en wordt beschouwd als een onregelmatige afwezigheid. Volgens het huidige protocol valt de staking onder de wilde werkonderbreking aangezien men de vereiste termijn voor het indienen van een stakingsaankondiging niet heeft nageleefd.

Er zouden 96 personeelsleden aan de actie hebben deelgenomen. Naast de inhouding van hun bezoldiging werden tuchtprocedures gestart.

Er werden 121 binnenlandse reizigerstreinen volledig afgeschaft en 63 gedeeltelijk. Er liepen 231 binnenlandse reizigerstreinen samen 1.800 minuten vertraging op, 1 internationale trein 3 minuten en 4 goederentreinen samen 36 minuten.

Ik heb de voorzitter van het sturingscomité in januari verzocht de evaluatiewerkzaamheden van het protocol te starten. Op 6 februari werd dit besproken. Als het protocol negatief geëvalueerd wordt, zal de regering strengere maatregelen overwegen.

(*Frans*) De stuurgroep van de NMBS-Holding heeft beslist een werkgroep op te richten die door de directeur-generaal van NMBS Mobility zal worden voorgezeten. Vertegenwoordigers van de Directie Human Resources van de NMBS-Holding zullen de vergaderingen van die werkgroep bijwonen. Ik vraag dat de betrokken partijen een constructieve dialoog zouden voeren zodat de stakingsaanzegging kan worden ingetrokken.

[27.07] Luk Van Biesen (Open Vld): Ik hoop dat er streng zal worden opgetreden. Met een wilde staking pest men de pendelaars. We rekenen erop

ministre prendra ses responsabilités et veillera au respect de l'accord de gouvernement.

27.08 Jef Van den Bergh (CD&V): Je me réjouis que l'on réagisse et que l'évaluation du protocole d'accord soit entamée.

27.09 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Il faudra prêter attention à cette dégradation du climat social au sein de la SNCB.

27.10 Tanguy Veys (VB): Je me réjouis qu'un signal clair soit donné mais ce n'est pas parce que l'on intervient aujourd'hui à l'encontre des grèves sauvages que l'on évitera le phénomène à l'avenir. La concertation sociale doit se voir offrir toutes ses chances. Si le fameux déménagement avait fait l'objet d'une meilleure communication, cette grève n'aurait sans doute jamais eu lieu.

L'incident est clos.

28 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le soutien apporté par la SNCB au Stoomcentrum Maldegem" (n° 9120)

28.01 Tanguy Veys (VB): À la fin des années 80, un groupe d'accros du rail ont racheté le site désaffecté de la gare de Maldegem. L'ASBL *Stoomcentrum Maldegem* (SCM) s'est lancée dans la pose d'une voie étroite sur l'ancien site en direction de Bruges et a été autorisée, après la suppression du trafic de marchandises, à circuler également sur la voie normale. Plusieurs parcours ont été réaménagés et un quai SCM a même été construit à Eeklo. Une connexion avec le réseau SNCB est dès lors possible.

La SNCB soutient-elle les activités de SCM?

28.02 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): Une des missions confiées à la SNCB-Holding dans le contrat de gestion consiste en "la conservation du patrimoine historique relatif à l'exploitation ferroviaire". Cet objectif comprend notamment les collaborations avec les associations touristiques ferroviaires. La SNCB conclut des accords de partenariat avec les associations dont l'objet social vise la mise en valeur du monde ferroviaire par son patrimoine et son histoire, notamment sous la forme de mise à disposition, accès et/ou du prêt de matériel, d'objets et d'archives.

Le comité de direction de la SNCB-Holding a décidé le 27 février 2007 de modifier les autorisations

dat de minister zijn verantwoordelijkheid opneemt en het regeerakkoord naleeft.

27.08 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik ben blij dat er wordt opgetreden en dat de evaluatie van het protocolakkoord wordt opgestart.

27.09 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Men zal ook oog moeten hebben voor de achteruitgang van het sociale klimaat bij de NMBS.

27.10 Tanguy Veys (VB): Ik ben blij dat er een duidelijk signaal wordt gegeven, maar het is niet omdat er tegen wilde stakingen wordt opgetreden, dat ze in de toekomst uitgesloten zijn. Het sociaal overleg moet zijn kansen krijgen. Als er over deze verhuizing beter gecommuniceerd was, dan was deze staking er waarschijnlijk nooit gekomen.

Het incident is gesloten.

28 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de ondersteuning door de NMBS van het Stoomcentrum Maldegem" (nr. 9120)

28.01 Tanguy Veys (VB): Eind de jaren 80 kocht een groep van spoorfanaten de verlaten stationssite van Maldegem. De vzw *Stoomcentrum Maldegem* (SCM) startte daarop met de aanleg van een smalspoor op de oude bedding richting Brugge en mocht, na het afschaffen van het goederenverkeer, vervolgens ook op het normaal spoor rijden. Enkele trajecten werden heraangelegd en in Eeklo kwam er een eigen SCM-perron. Aansluiting op het NMBS-net is dus een mogelijkheid.

Ondersteunt de NMBS de werking van SCM?

28.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): Een van de opdrachten in het beheerscontract van de NMBS-Holding is 'het bewaren van het historisch patrimonium betreffende de spoorwegexploitatie'. Daaronder valt onder meer de samenwerking met de toeristische spoorwegverenigingen. De NMBS sluit partnerschapsakkoorden met verenigingen waarvan de sociale doelstelling de herwaardering van het spoorwegvervoer is, via zijn patrimonium en zijn geschiedenis, meer bepaald in de vorm van de terbeschikkingstelling, de toegang tot en/of het uitlenen van materieel, voorwerpen en archieven.

Het directiecomité van de NMBS-Holding besliste op 27 februari 2007 om toelatingen aan toeristische

portant sur l'utilisation de lignes désaffectées par des associations touristiques ferroviaires. Les négociations relatives aux nouvelles autorisations d'occupation et aux modalités de ces dernières sont encore en cours.

Le 1^{er} janvier 2008, la SNCB-Holding a délivré au *Stoomcentrum Maldegem* une autorisation d'occupation de la ligne Eeklo-Maldegem-Donk valable jusqu'au 1^{er} janvier 2035. Le *Stoomcentrum Maldegem* veille sur une partie du matériel roulant historique de la SNCB-Holding qui ne pourra être exposé sur les futurs sites muséaux par manque de place.

Le SCM est l'une des cinq ASBL qui travaillent en autonomie et ont une comptabilité indépendante. Chaque année, il est procédé à une inspection technique contradictoire de la ligne ferroviaire donnée en concession.

L'incident est clos.

29 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'éventuelle remise en service par la SNCB de la ligne 58 Maldegem-Eeklo" (n° 9122)

29.01 Tanguy Veys (VB): Afin de soulager la ligne 50a Bruges-Gand, au trafic de plus en plus dense, la SNCB a cherché une solution de substitution pour le trafic de marchandises entre Zeebrugge et Anvers. On a songé à la ligne 58 Gand-Eeklo, encore opérationnelle à l'heure actuelle. Le prolongement Eeklo-Maldegem existe encore, mais la section Maldegem-Bruges a été démontée au début des années 60. La SNCB mettrait l'ensemble de la ligne à double voie, en l'électrifiant et en construisant un nouveau pont au-dessus du canal du Schipdonk. Des travaux préparatoires avaient été réalisés à proximité de Bruges mais plus rien n'a ensuite bougé pendant des dizaines d'années.

La réactivation de la ligne 58 Maldegem-Eeklo intéresse de nombreux navetteurs. Dans quelle mesure le projet est-il réalisable, tant pour le transport de marchandises que pour le transport de voyageurs?

29.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): La ligne 58 Maldegem-Eeklo a été examinée dans le cadre de l'étude Light Rail Light Train. Les résultats ont été soumis à l'autorité de tutelle. Le trajet Maldegem-Eeklo fait partie du corridor Maldegem-Eeklo-Gand-Zelzate. On n'a pas investi

spoorwegverenigingen om buiten dienst gestelde spoorlijnen te gebruiken, te wijzigen. De onderhandelingen over de nieuwe bezettingstoelatingen en de modaliteiten lopen nog.

Met het Stoomcentrum Maldegem sloot de NMBS-Holding op 1 januari 2008 een bezettingsmachtiging af voor de spoorlijn Eeklo-Maldegem-Donk, die loopt tot 1 januari 2035. Het Stoomcentrum Maldegem let op een aandeel van het rollend historisch materieel van de NMBS-Holding waarvoor in de toekomstige museumsites geen plaats is.

Het SCM is een van de vijf vzw's die autonoom werken en een afzonderlijke boekhouding hebben. Jaarlijks gebeurt er een technische, tegensprekelijke schouwing door Infrabel van de in concessie gegeven spoorlijn.

Het incident is gesloten.

29 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de eventuele heropening door de NMBS van L58 Maldegem-Eeklo" (nr. 9122)

29.01 Tanguy Veys (VB): Om het steeds drukker wordend treinverkeer op de lijn 50a Brugge-Gent te ontlasten, zocht de NMBS een alternatief voor het goederenverkeer tussen Zeebrugge en Antwerpen. Er werd gedacht aan de nu nog operationele lijn 58 Gent-Eeklo. Het verlengstuk Eeklo – Maldegem bestaat nog, maar de sectie Maldegem – Brugge werd in de vroege jaren 60 uitgetrokken. De NMBS zou alles op dubbelspoor met elektrificatie brengen, inclusief een nieuwe brug over het Schipdonkkanaal. Daarvoor werden in het Brugse spooreplacement voorbereidingen getroffen, maar gedurende tientallen jaren is er niets meer gebeurd.

Er zou voldoende interesse bestaan bij pendelaars om de lijn 58 Maldegem-Eeklo te heractiveren. In welke mate is dit haalbaar, zowel voor het goederen- als voor het personenvervoer?

29.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): De lijn 58 Maldegem-Eeklo werd onderzocht in de Light Rail Light Train-studie. De resultaten werden voorgelegd aan de voogdijoverheid. Het traject Maldegem-Eeklo is onderdeel van de corridor Maldegem-Eeklo-Gent-Zelzate. Op het baanvak

récemment dans le tronçon Maldegem-Eeklo. Le coût de la réouverture du tronçon s'élève à 42 millions d'euros et peut faire l'objet d'une discussion dans le cadre du plan pluriannuel.

L'incident est clos.

30 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'aménagement d'une troisième et quatrième voie de chemin de fer à la hauteur de Hansbeke (Nevele)" (n° 9186)

30.01 Tanguy Veys (VB): Voilà cinquante ans déjà qu'il est question de construire un ring à Hansbeke, une commune fusionnée de Nevele, suite à l'aménagement d'une troisième et quatrième voie de chemin de fer. Le passage à niveau serait supprimé et remplacé par deux tunnels, dont l'un réservé aux cyclistes et aux piétons. L'aménagement d'un ring suscite de nombreuses oppositions au sein de la commune et le gouverneur de la province est déjà intervenu. L'agence Wegen en Verkeer ainsi que TUC RAIL se refusent à tout commentaire et parachèvent leur projet de ring. Infrabel commencerait les travaux le 1^{er} août.

Pourquoi TUC RAIL refuse-t-il de fournir des explications au conseil communal? Quels sont les projets d'Infrabel en ce qui concerne la troisième et quatrième voie de chemin de fer entre Gand et Bruges, et quel calendrier est envisagé? À quelles routes les deux tunnels seront-ils reliés? Infrabel envisage-t-il de construire un ring complet ou partiel?

30.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): L'administration communale et les membres du conseil communal ont été dûment informés du projet de tracé du ring. Un dernier état des lieux a été transmis le 24 octobre 2011 à l'administration communale. J'ai ici une copie de ce courrier dressant la liste des réponses à toutes les questions posées.

30.03 Tanguy Veys (VB): Je n'ai pas obtenu de réponse sur la vision de TUC RAIL ou d'Infrabel. Les décisions du conseil communal local doivent bien évidemment être prises en considération. Il ne suffit pas d'envoyer une lettre en octobre et de déclarer que les autorités locales doivent s'en satisfaire.

L'incident est clos.

Maldegem-Eeklo werden recent geen investeringen gedaan. De kostprijs voor de heropening van het baanvak Eeklo-Maldegem bedraagt 42 miljoen euro en kan in het raam van het meerjarenplan worden besproken.

Het incident is gesloten.

30 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanleg van een derde en vierde treinspoor ter hoogte van Hansbeke (Nevele)" (nr. 9186)

30.01 Tanguy Veys (VB): Al vijftig jaar is in Hansbeke, een deelgemeente van Nevele, sprake van de aanleg van een ringweg, een gevolg van de verbreding van de spoorweg met een derde en vierde spoor. De overweg verdwijnt en zou worden vervangen door twee tunnels, waarvan een voor fietsers en voetgangers. Binnen de gemeente is er heel wat verzet tegen de ringweg en de provinciegouverneur heeft zich al gemoeid. Wegen en Verkeer en TUC RAIL weigeren elke uitleg en voltooien hun plannen voor een ringweg. Infrabel zou op 1 augustus met de werken starten.

Waarom weigert TUC RAIL uitleg te geven aan de gemeenteraad? Wat is de visie en de planning van Infrabel met betrekking tot het derde en vierde treinspoor tussen Gent en Brugge? Op welke wegen zullen de twee tunnels aansluiten? Denkt in Infrabel aan een volledige of slechts een halve ringweg?

30.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Het gemeentebestuur en de raadsleden werden al ruimschoots geïnformeerd over de voorgenomen ringweg. Een laatste stand van zaken werd op 24 oktober 2011 bezorgd aan het gemeentebestuur. Ik heb hier een kopie van deze brief met alle antwoorden op de gestelde vragen.

30.03 Tanguy Veys (VB): Ik kreeg geen antwoord over de visie van TUC RAIL of Infrabel. Het spreekt toch vanzelf dat men ook rekening houdt met beslissingen van de lokale gemeenteraad. Het volstaat niet om in oktober een briefje te sturen en te zeggen dat men het daar dan mee moet doen.

Het incident is gesloten.

31 Questions jointes de

- Mme Bercy Slegers au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'offre de services et l'avenir de la gare et de la gare de triage de Poperinge" (n° 9141)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gare de Poperinge" (n° 9257)

31.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): À Poperinge, les membres du personnel qui travaillent actuellement en partie pour Infrabel et en partie pour la SNCB ne devraient plus escompter, à compter du 1^{er} mars 2012, fournir des prestations à Infrabel. Cette situation suscite une vive inquiétude sur le terrain.

Qu'en est-il de ce dossier?

31.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): À partir de mars 2012, l'infrastructure de la gare de Poperinge permettra aux voyageurs d'éviter d'emprunter la passerelle pour rejoindre les quais. Le réseau Infrabel se verra ainsi dispensé de la signalisation qui pourra s'effectuer à distance au départ du poste de signalisation d'Ypres.

La direction de la SNCB a été avertie officiellement en 2011 par la direction du réseau Infrabel de la fin de la sous-traitance. À cet égard, le délai de préavis de trois mois a été respecté et sous-traitance prendra effectivement fin au 1^{er} avril 2012.

Dans l'intervalle, la gare de Poperinge vend 136 billets par jour ouvrable. Les guiches restent ouverts. Le retrait du personnel d'Infrabel n'affectera pas la circulation ferroviaire.

L'incident est clos.

La réunion publique est levée à 18 h 23.

31 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Bercy Slegers aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de dienstverlening en de toekomst van het station en rangeerstation te Poperinge" (nr. 9141)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het station van Poperinge" (nr. 9257)

31.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): In Poperinge zouden personeelsleden die nu deels voor Infrabel en deels voor de NMBS werken, vanaf 1 maart 2012 niet langer diensten moeten verlenen aan Infrabel. Dit zorgt voor grote ongerustheid op het terrein.

Wat is de stand van zaken?

31.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Vanaf maart 2012 zal de infrastructuur in het station in Poperinge toelaten dat reizigers niet meer via de spoorwegovergang hoeven te gaan om de perrons te bereiken. Het Infrabelnetwerk zal er dus geen essentiële taak meer hebben. De bediening van de seinen in Poperinge kan dan gebeuren via de seinpost in Ieper via de telebediening.

De directie van het Infrabelnetwerk heeft de NMBS-directie in december 2011 officieel op de hoogte gebracht van het einde van de onderaanneming. Daarbij werd de opzegtermijn van drie maanden gerespecteerd en de onderaanneming loopt af op 1 april 2012.

Het station van Poperinge verkoopt gemiddeld 136 biljetten per werkdag. De loketten blijven open. Het weghalen van personeel van Infrabel zal geen effect op het treinverkeer hebben.

Het incident is gesloten.

De openbare vergadering wordt gesloten om 18.23 uur.