



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

Mercredi

07-03-2012

Matin

Woensdag

07-03-2012

Voormiddag

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 beigegekleurd 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. Josy Arens au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'homologation des rames Desiro" (n° 9385)

Orateurs: **Josy Arens, 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 "la prise en compte par la SNCB de la mobilité des cheminots" (n° 9320)

Orateurs: **Josy Arens, 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 "les retards des trains" (n° 9558)

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

Questions jointes de

- Mme Leen Dierick au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la circulation d'un train défectueux sur la ligne ferroviaire Termonde-Bruxelles" (n° 9573)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'encombrement de la ligne Termonde-Bruxelles à la suite d'un train défectueux" (n° 9598)

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

Question de M. Bert Wollants au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le deuxième désenclavement ferroviaire à hauteur de la ville de Lierre et les éventuelles expropriations"

INHOUD

Vraag van de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de homologatie van de Desirotreinstellen" (nr. 9385)

Sprekers: **Josy Arens, 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 door de NMBS niet verdisconteerde gevolgen van de wijziging van de dienstregeling voor de mobiliteit van het spoorwegpersoneel" (nr. 9320)

Sprekers: **Josy Arens, 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 "de treinvertragingen" (nr. 9558)

Sprekers: **Olivier Destrebecq, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Samengevoegde vragen van

- mevrouw Leen Dierick aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de defecte trein op de spoorlijn Dendermonde-Brussel" (nr. 9573)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de grote hinder op de spoorlijn Dendermonde-Brussel door een defecte trein" (nr. 9598)

Sprekers: **Leen Dierick, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de tweede spoorontsluiting ter hoogte van de stad Lier en de mogelijke onteigeningen" (nr. 9661)

(n° 9661)

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

Sprekers: **Bert Wollants, Paul Magnette**,
minister van Overheidsbedrijven -
Wetenschapsbeleid -
Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

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 "l'utilisation d'anciens
trains sur la dorsale wallonne" (n° 9722)

8

Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de
minister van Overheidsbedrijven,
Wetenschapsbeleid en
Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote
Steden, over "het gebruik van oude treinen op de
Waalse as" (nr. 9722)

8

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

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

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 "la possible implantation
de bpost sur le site ex-Carcoke en Région
bruxelloise" (n° 10026)

8

Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de
minister van Overheidsbedrijven,
Wetenschapsbeleid en
Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote
Steden, over "de plannen van bpost voor een
vestiging op de voormalige Carcoke site in het
Brusselse Gewest" (nr. 10026)

8

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

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

Question de 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 possibilité d'instaurer un système d'achat de
billets de train par SMS à la SNCB" (n° 9854)

10

Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de
minister van Overheidsbedrijven,
Wetenschapsbeleid en
Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote
Steden, over "de mogelijkheid om sms-ticketing in
te voeren bij de NMBS" (nr. 9854)

10

Orateurs: **Jef Van den Bergh, Paul
Magnette**, ministre des Entreprises publiques
- Politique scientifique - Coopération au
développement - Grandes Villes

Sprekers: **Jef Van den Bergh, Paul
Magnette**, minister van Overheidsbedrijven -
Wetenschapsbeleid -
Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Questions jointes de

11

Samengevoegde vragen van

11

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises
publiques, de la Politique scientifique et de la
Coopération au développement, chargé des
Grandes Villes, sur "le recours par la SNCB à des
victimes de la traite d'êtres humains pour le
nettoyage des gares bruxelloises" (n° 9757)

11

- de heer Tanguy Veys aan de minister van
Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en
Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote
Steden, over "de inzet door de NMBS van
slachtoffers van mensenhandel voor de reiniging
van Brusselse stations" (nr. 9757)

11

- Mme Karine Lalieux au ministre des Entreprises
publiques, de la Politique scientifique et de la
Coopération au développement, chargé des
Grandes Villes, sur "un trafic d'êtres humains pour
le nettoyage des gares bruxelloises" (n° 9810)

11

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van
Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en
Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote
Steden, over "mensenhandel bij een bedrijf dat in
opdracht van een onderaannemer de Brusselse
NMBS-stations schoonmaakt" (nr. 9810)

11

- Mme Zoé Genot 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° 10022)

11

- mevrouw Zoé Genot aan de minister van
Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en
Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote
Steden, over "de contracten voor het
schoonmaken van stations" (nr. 10022)

11

Orateurs: **Tanguy Veys, Karine Lalieux, Paul
Magnette**, ministre des Entreprises publiques

Sprekers: **Tanguy Veys, Karine Lalieux, Paul
Magnette**, minister van Overheidsbedrijven -

- Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes		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 fermeture des guichets dans les gares pour des raisons d'économies, comme par exemple à Schellebelle" (n° 9566)	13	Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de sluiting van de loketten in de stations wegens besparingen zoals bijvoorbeeld in Schellebelle" (nr. 9566)	13
<i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, Paul Magnette , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes		<i>Spreekers:</i> 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 fermeture de plus en plus fréquente des guichets de gare en raison de problèmes de personnel comme par exemple à Merelbeke, Wetteren, Ede et Scheldewindeke" (n° 9638)	14	Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de sluiting van loketten in meer en meer stations wegens personeelsproblemen zoals bijvoorbeeld in Merelbeke, Wetteren, Ede en Scheldewindeke" (nr. 9638)	14
<i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, Paul Magnette , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes		<i>Spreekers:</i> 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 "les nuisances occasionnées par les trains dans le centre de Zwijndrecht" (n° 9687)	15	Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de overlast veroorzaakt door de treinen in het centrum van Zwijndrecht" (nr. 9687)	15
<i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, Paul Magnette , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes		<i>Spreekers:</i> 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 "l'obligation pour le personnel de sécurité du Groupe SNCB de posséder des lunettes de réserve" (n° 9716)	16	Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de verplichte reservebril voor het veiligheidspersoneel van de NMBS-Groep" (nr. 9716)	16
<i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, Paul Magnette , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes		<i>Spreekers:</i> Tanguy Veys, Paul Magnette , minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	
Questions jointes de	17	Samengevoegde vragen van	17
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la livraison problématique des dernières locomotives T13 à la SNCB Logistics" (n° 9723)	17	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de problematische overdracht van de laatste schijf T13-locomotieven aan NMBS Logistics" (nr. 9723)	17
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la mise en service des locomotives T13" (n° 9863)	17	- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de inzet van de T13-locomotieven" (nr. 9863)	17

- 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 résultats et l'avenir de la SNCB Logistics" (n° 9987) 17
- Orateurs:* **Tanguy Veys, David Geerts, Jef Van den Bergh, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de resultaten en de toekomst van NMBS Logistics" (nr. 9987) 17
- Sprekers:* **Tanguy Veys, David Geerts, Jef Van den Bergh, 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 nécessité de prévoir du matériel plus convivial pour les accompagnateurs de train" (n° 9726) 19
- Orateurs:* **Tanguy Veys, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes
- Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nood aan meer gebruiksvriendelijk materiaal voor de treinbegeleiders" (nr. 9726) 19
- Sprekers:* **Tanguy Veys, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden
- Question de Mme Colette Burgeon au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'arrêt des travaux de rénovation de la gare de Braine-le-Comte depuis cinq mois" (n° 9877) 20
- Orateurs:* **Colette Burgeon, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes
- Vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de al vijf maanden stilliggende renovatiewerken in het station 's Gravenbrakel" (nr. 9877) 20
- Sprekers:* **Colette Burgeon, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden
- Questions jointes de 21
- Samengevoegde vragen van 21
- Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les nouvelles méthodes de recrutement de la SNCB-Holding" (n° 10032) 21
- mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nieuwe aanwervingsmethoden bij de NMBS-Holding" (nr. 10032) 21
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la campagne de recrutement de la SNCB-Holding" (n° 10060) 21
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de recruiterscampagne van de NMBS-Holding" (nr. 10060) 21
- Orateurs:* **Linda Musin, Steven Vandeput, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes
- Sprekers:* **Linda Musin, Steven Vandeput, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden
- Question de Mme Valérie Warzée-Caverenne au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les travaux inutiles de la SNCB" (n° 9508) 24
- Orateurs:* **Valérie Warzée-Caverenne, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes
- Vraag van mevrouw Valérie Warzée-Caverenne aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nutteloze werken van de NMBS" (nr. 9508) 24
- Sprekers:* **Valérie Warzée-Caverenne, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

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

du

MERCREDI 07 MARS 2012

Matin

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 07 MAART 2012

Voormiddag

La réunion publique est ouverte à 10 h 23 par Mme Sabien Lahaye-Battheu, présidente.

De openbare vergadering wordt geopend om 10.23 uur en voorgezeten door mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.

01 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 "l'homologation des rames Desiro" (n° 9385)

01 Vraag van de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de homologatie van de Desirotreinstellen" (nr. 9385)

01.01 Josy Arens (cdH): Plusieurs rames Desiro ont déjà été homologuées en Belgique. Selon certaines sources, cependant, ce matériel n'a pas été homologué par les autorités luxembourgeoises parce qu'aucun dossier d'homologation n'aurait été introduit. L'entretien d'une partie de ces rames doit se faire à Arlon.

01.01 Josy Arens (cdH): Verscheidene Desiro-motorstellen werden in België al gehomologeerd. Sommige bronnen beweren echter dat de Luxemburgse autoriteiten dat materieel niet hebben gehomologeerd, omdat er geen enkel dossier zou zijn ingediend. Er werd overeengekomen dat het onderhoud van een deel van die motorstellen in Aarlen zal gebeuren.

Quelles seront les incidences de cette absence d'homologation luxembourgeoise des rames Desiro? La Belgique demandera-t-elle au Luxembourg de procéder à cette homologation?

Wat zal de ontbrekende Luxemburgse homologatie voor de Desiro-motorstellen voor gevolgen hebben? Zal België aan Luxemburg vragen om die motorstellen te homologeren?

01.02 Paul Magonette, ministre (*en français*): La liaison Virton-Rodange-Athus-Arlon est assurée par des autorails diesel du modèle AR41 qui sont autorisés sur le réseau luxembourgeois jusqu'à Rodange. Ces trains effectuent le parcours Virton-Rodange où une correspondance est assurée avec des trains CFL vers Luxembourg-Ville et ensuite Athus et Arlon. À partir de décembre 2012, les CFL mettront en service la ligne Pétange-Luxembourg. Cela permettra d'accroître l'offre en faisant circuler deux trains par heure par cette ligne directe.

01.02 Minister Paul Magonette (*Frans*): De verbinding Virton-Rodange-Athus-Aarlen wordt verzekerd door AR41-dieselmotorstellen die tot Rodange op het Luxemburgse net mogen rijden. Die treinen rijden van Virton naar Rodange, waar de aansluiting met CFL-treinen naar Luxemburg-Stad en vervolgens Athus en Aarlen is verzekerd. Vanaf december 2012 zal de Luxemburgse spoorwegmaatschappij CFL de lijn Pétange-Luxembourg in gebruik nemen. Door twee treinen per uur op die rechtstreekse verbinding in te zetten, zal het aanbod gevoelig worden uitgebreid.

Vu que la SNCB va équiper les autorails 41 de la TBL1+ et que ces autorails ne pourront donc plus circuler sur le réseau luxembourgeois, l'offre de la SNCB sera adaptée afin d'assurer les correspondances vers le Grand-Duché à Athus au lieu de Rodange. L'offre sera réorganisée à partir de décembre. Les trains au départ de Virton iront à Athus au lieu de Rodange puis circuleront vers Arlon. Les temps de parcours entre Virton et Arlon seront réduits de dix minutes. La ligne Arlon-Luxembourg connaîtra deux aménagements majeurs: la mise en service de l'ETCS et le basculement de 3 000 V vers 25 000 V de la tension caténaire.

Les automotrices Desiro étant équipées de systèmes ETCS – avec la fonction TBL1+ activée et dépourvues du système de sécurité luxembourgeois appelé à disparaître fin 2016 – la SNCB a introduit une demande auprès du constructeur en vue de faire homologuer ses automotrices au Luxembourg au plus tard fin 2013, date de la mise en service d'ETCS sur le réseau luxembourgeois.

Ce dossier illustre la nécessité d'un système de sécurité interopérable.

L'incident est clos.

02 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 "la prise en compte par la SNCB de la mobilité des cheminots" (n° 9320)

02.01 Josy Arens (cdH): Les modifications d'horaires décidés par la SNCB ont des conséquences sur le travail des cheminots. Certains d'entre eux arrivent en retard à leur poste. Beaucoup sont contraints de reprendre la voiture, tels les cheminots qui habitent Jemelle et rejoignent la cabine de signalisation de Libramont.

Comment ont été traitées les conséquences des changements d'horaires sur le personnel de la SNCB? Des séances d'information ont-elles été programmées? Quelles solutions et quelles compensations la SNCB propose-t-elle aux cheminots contraints de reprendre la voiture pour rejoindre leur lieu de travail? Les cheminots se plaignent d'un manque de communication de la part

Aangezien de NMBS de AR41-dieselmotorstellen met het systeem TBL1+ zal uitrusten en die toestellen dus niet meer op het Luxemburgse net zullen kunnen rijden, zal het aanbod van de NMBS worden aangepast, zodat de aansluiting naar het Groothertogdom verzekerd is, weliswaar in Athus in plaats van in Rodange. Het aanbod wordt dus gereorganiseerd vanaf de maand december. De treinen vanuit Virton zullen naar Athus rijden in plaats van naar Rodange en zullen van daaruit voortrijden naar Aarlen. De reistijd tussen Virton en Aarlen zal met 10 minuten worden ingekort. Op de lijn Aarlen-Luxemburg zullen er twee belangrijke aanpassingen worden uitgevoerd: enerzijds zal ETCS worden ingevoerd en anderzijds zal de bovenleidingsspanning van 3.000 op 25.000 volt worden gebracht.

De Desiromotorstellen zijn uitgerust met ETCS, met activering van de TBL1+-functie en dus zonder het Luxemburgse veiligheidssysteem, dat sowieso tegen eind 2016 zal verdwijnen. De NMBS heeft de constructeur dan ook gevraagd zijn motorstellen in Luxemburg te laten homologeren tegen uiterlijk eind 2013, wanneer ook daar ETCS wordt ingevoerd.

Dit dossier toont de noodzaak van een interoperabel veiligheidssysteem aan.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de door de NMBS niet verdisconteerde gevolgen van de wijziging van de dienstregeling voor de mobiliteit van het spoorwegpersoneel" (nr. 9320)

02.01 Josy Arens (cdH): De wijzigingen van de dienstregeling die de NMBS heeft doorgevoerd, hebben een impact op het werk van het spoorwegpersoneel. Sommige spoormannen komen te laat op hun post en velen moeten met de auto naar hun werk gaan, zoals degenen die in Jemelle wonen en in het seinhuis van Libramont werken.

Hoe werd er omgegaan met de gevolgen van de wijzigingen van de dienstregeling voor het NMBS-personeel? Werden er informatiebijeenkomsten georganiseerd? Welke oplossingen en welke compensaties stelt de NMBS voor aan de personeelsleden die nu met de auto naar hun werk moeten gaan? Het spoorwegpersoneel klaagt over de gebrekkige communicatie van het management.

de leurs hiérarchies. La SNCB est-elle consciente de ce phénomène? Comment souhaite-t-elle le régler?

02.02 Paul Magnette, ministre (*en français*): Les adaptations horaires survenues le 11 décembre 2011 sur la ligne 162 découlent des travaux de modernisation de l'axe Namur-Luxembourg. Elles sont globalement très limitées pour ce qui concerne le personnel. Cependant, pour certains cas précis, comme celui de la liaison matinale Jemelle-Libramont, les agents concernés doivent modifier leurs habitudes.

Infrabel n'a pas reçu à ce jour de plainte officielle à ce sujet. Il faut savoir également qu'en octobre 2011, ce train avait déjà subi une adaptation horaire qui n'avait pas engendré de remarque de la part du personnel. En outre, malgré le changement horaire, la SNCB observe une nouvelle hausse de clientèle sur le trajet de ce train. Les mesures prises au niveau des changements d'horaires semblent, dès lors, globalement bonnes.

Il n'y a pas eu de séance spécifique d'information. Toutefois, de nombreux moyens sont mis en œuvre pour informer le personnel au sujet des activités inhérentes à la direction Réseau et au Groupe SNCB en général.

La réglementation générale applicable à l'ensemble du personnel de la SNCB-Holding ne prévoit aucune indemnité dans de telles circonstances.

L'incident est clos.

03 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 "les retards des trains" (n° 9558)

03.01 Olivier Destrebecq (MR): La SNCB a décidé de développer le wifi dans 71 gares du pays. L'effort est louable, mais si la SNCB souhaitait réellement améliorer son service, elle devrait améliorer la ponctualité des trains.

Les usagers se plaignent fréquemment des retards et problèmes de correspondance. Je présume que vous vous êtes attelé à trouver des solutions en concertation avec la SNCB. Quelles sont vos propositions en vue d'améliorer la ponctualité?

En outre, l'absence d'information en cas de perturbations du réseau est une pratique courante à

Is de NMBS zich daarvan bewust? Hoe denkt de directie dat probleem op te lossen?

02.02 Minister Paul Magnette (Frans): De dienstregeling voor lijn 162 werd op 11 december 2011 gewijzigd met het oog op de moderniseringswerken op het traject Namen-Luxemburg. De impact van de wijzigingen blijft over het algemeen zeer beperkt voor het personeel. In bepaalde gevallen, zoals voor de ochtendverbinding Jemelle-Libramont, moeten de betrokken personeelsleden hun gewoonten veranderen.

Infrabel heeft tot nu toe geen enkele officiële klacht daaromtrent ontvangen. Bovendien werd de dienstregeling van die trein in oktober 2011 al gewijzigd en bleef een reactie van het personeel uit. De NMBS stelt daarenboven vast dat het aantal reizigers op die lijn opnieuw is gestegen, ondanks de gewijzigde dienstregeling. De maatregelen met betrekking tot de dienstregeling lijken derhalve globaliter gunstig uit te werken.

Er werd geen specifieke informatiebijeenkomst gehouden, maar er worden tal van middelen ingezet om het personeel te informeren over de activiteiten van de directie Netwerk en de NMBS-Groep in het algemeen.

Overeenkomstig de algemene regelgeving die van toepassing is op het voltallige personeel van NMBS-Holding wordt er in zulke omstandigheden geen vergoeding toegekend.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Olivier Destrebecq aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de treinvertragingen" (nr. 9558)

03.01 Olivier Destrebecq (MR): De NMBS heeft beslist om in 71 stations te zorgen voor wifi-internettoegang. Die inspanning verdient lof, maar als de NMBS haar dienstverlening écht wil verbeteren, zou ze de stiptheid van de treinen moeten verbeteren.

De treingebruikers klagen met de regelmaat van de klok over de vertragingen en problemen met aansluitingen. Ik neem aan dat u in overleg met de NMBS naarstig zoekt naar oplossingen. Wat zijn uw voorstellen voor de verbetering van de stiptheid?

Wanneer er problemen zijn op het net laat de NMBS de reizigers bovendien geregeld in het

la SNCB. Je vous demande d'intervenir pour rectifier le tir.

Plus globalement, il faut une réflexion de fond sur la structure même de la SNCB. Une réorganisation structurelle s'impose. Des économies pourraient ainsi être faites et les moyens déployés de façon plus rationnelle.

Un audit externe global s'impose sur l'organisation de la SNCB et le service offert aux usagers. Cela permettrait de disposer de données scientifiques pour aider le gouvernement à apporter des solutions aux problèmes de ponctualité et de confort.

Vous avez d'ailleurs annoncé il y a peu qu'une solution interviendrait après une réflexion de fond sur la structure de la SNCB.

03.02 Paul Magnette, ministre (*en français*): En 2012, la structure du Groupe SNCB sera réformée. Le secteur ferroviaire belge se caractérise par une structure holding, qui représente un caractère intégré et en même temps une distinction entre le gestionnaire de réseau et l'opérateur.

Même si la structure belge en holding a été considérée comme conforme et validée par la Commission européenne, nous devons profiter du débat européen sur l'équilibre en matière d'intégration dans les chemins de fer pour apporter à notre modèle des améliorations.

En effet, l'organisation actuelle a été souvent pointée pour le manque de qualité du service offert aux clients; c'est la raison pour laquelle la légitimité de notre structure est aujourd'hui contestée.

La SNCB-Holding plaide en faveur d'un perfectionnement rationnel, équilibré de la structure afin d'arriver à un modèle garantissant un meilleur service à un moindre coût. Pour la régularité du trafic ferroviaire, le plan d'action commun de la SNCB prévoyait une lente amélioration et non un objectif spectaculaire. La tendance à la baisse est arrêtée et une amélioration – certes minime – est perceptible.

L'an dernier, nombre de facteurs ont mis à mal les efforts consentis. Ainsi, certains effets dus aux possibilités d'exploitation réduite ont amplifié d'autres incidents et problèmes. De nombreux travaux ayant lieu sur le réseau, les conséquences négatives sont aussi plus nombreuses qu'en temps normal.

ongewisse. Ik vraag dat u ingrijpt om die aanpak bij te sturen.

Meer in het algemeen moet er fundamenteel worden nagedacht over de structuur van de NMBS. Een andere structuur is een must. Daarmee zou er bespaard kunnen worden en zouden de middelen rationeler kunnen worden aangewend.

De hele organisatie van de NMBS en de dienstverlening aan de reizigers moeten extern geaudit worden. Dat zou wetenschappelijke gegevens opleveren, als hulpmiddel voor de regering om oplossingen aan te reiken voor de problemen met de stiptheid en het comfort.

U heeft trouwens onlangs nog aangekondigd dat er na een grondig debat over de structuur van de NMBS een oplossing zou worden aangereikt.

03.02 Minister Paul Magnette (Frans): In 2012 zal de structuur van de NMBS-Groep hervormd worden. De Belgische spoorwegsector wordt gekenmerkt door een holdingstructuur, waarin tegelijkertijd diverse afdelingen geïntegreerd zijn en een onderscheid wordt gemaakt tussen de netbeheerder en de operator.

De Belgische holdingstructuur voldoet aan de vereisten van de Europese Commissie en werd door de Commissie gevalideerd. Niettemin moeten we het Europese debat over een evenwichtige integratie bij de spoorwegen aangrijpen om ons model te verbeteren.

De gebrekkige dienstverlening ten aanzien van de klanten werd immers vaak toegeschreven aan de huidige organisatie. Net om die reden wordt de legitimiteit van onze structuur thans betwist.

De NMBS-Holding pleit voor een rationele en evenwichtige bijsturing van de structuur om te komen tot een model dat een betere dienstverlening tegen een lagere kostprijs biedt. Wat de stiptheid van het treinverkeer betreft, voorzag het gemeenschappelijk actieplan van de NMBS in een langzame verbetering en niet in een spectaculaire doelstelling. De neerwaartse trend is gestopt en er tekent zich een – zij het minimale – verbetering af.

Vorig jaar hebben diverse factoren de inspanningen op dat vlak gedwarsboemd. Zo hebben sommige effecten als gevolg van beperkte exploitatiemogelijkheden andere incidenten en problemen nog versterkt. Er vinden veel werken plaats op het spoorwegnet, wat ook voor meer negatieve gevolgen zorgt dan in normale omstandigheden.

Des phénomènes qui, dans le passé, étaient moins fréquents comme des vols de câbles ou des balades le long des voies – voire sur les voies – sont en croissance et expliquent aussi ces difficultés. Un autre phénomène regrettable, les suicides, connaît une augmentation importante.

Le plan d'action Ponctualité doit être réalisé de façon intégrale: des priorités sont fixées, le plan est en permanence évalué et, si nécessaire, adapté.

En ce qui concerne l'information, tout est mis en œuvre pour la rendre correcte, fiable et communiquée à temps. Les annonces sont diffusées par les speakers dans les cabines de signalisation. En cas de perturbation, les causes de suppression sont communiquées par le speaker à mesure qu'elles sont à sa disposition.

Pour améliorer la qualité des annonces, diverses actions sont entreprises au sein d'Infrabel: contrôles internes et externes, formations permanentes des speakers, plaintes traitées par une seule cellule. Un nouveau système d'annonce modernisé sera installé sur l'ensemble du réseau.

03.03 Olivier Destrebecq (MR): Si de la théorie, on pouvait passer à la pratique, le service offert aux usagers irait dans le sens de l'amélioration.

L'incident est clos.

04 Questions jointes de

- Mme Leen Dierick au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la circulation d'un train défectueux sur la ligne ferroviaire Termonde-Bruxelles" (n° 9573)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'encombrement de la ligne Termonde-Bruxelles à la suite d'un train défectueux" (n° 9598)

04.01 Leen Dierick (CD&V): Le 12 février dernier, un train est resté immobilisé sur la ligne Termonde-Bruxelles. Des centaines de voyageurs sont restés coincés à l'intérieur pendant plus de deux heures et demie et l'heure de pointe de fin de journée sur cette ligne s'est déroulée de manière extrêmement chaotique.

Que s'est-il réellement passé? De quelle manière la

Kabeldiefstallen komen nu vaker voor dan vroeger en er lopen ook vaker personen langs of zelfs op de spoorweg, wat mede vertragingen in de hand werkt. We zien jammer genoeg ook een aanzienlijke stijging van het aantal zelfdodingen.

Het actieplan ter bevordering van de stiptheid moet integraal gerealiseerd worden: er werden prioriteiten gesteld en het plan wordt voortdurend geëvalueerd en indien nodig aangepast.

Men stelt alles in het werk om de reiziger tijdig correcte en betrouwbare informatie te verschaffen. De aankondigingen gebeuren door omroepers vanuit de seinhuizen. Waarom een trein werd afgeschaft, kunnen ze pas mededelen zodra zij over die informatie beschikken.

Infrabel treft diverse maatregelen om de kwaliteit van de aankondigingen te verbeteren: interne en externe controles, permanente vorming van de omroepers, gecentraliseerde klachtenbehandeling. Er zal geleidelijk een gemoderniseerd aankondigingssysteem worden ingevoerd over het hele net.

03.03 Olivier Destrebecq (MR): Als de theorie in praktijk zou worden omgezet, zou de dienstverlening aan de reizigers erop vooruitgaan.

Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Leen Dierick aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de defecte trein op de spoorlijn Dendermonde-Brussel" (nr. 9573)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de grote hinder op de spoorlijn Dendermonde-Brussel door een defecte trein" (nr. 9598)

04.01 Leen Dierick (CD&V): Op 12 februari viel een trein stil op de lijn Dendermonde-Brussel. Honderden reizigers zaten meer dan tweeënhalve uur lang vast en de avondspits op deze lijn verliep heel chaotisch.

Wat was er eigenlijk gebeurd? Hoe verliep de

communication s'est-elle organisée au sein de la SNCB? Pour quelle raison a-t-il fallu autant de temps avant d'évacuer les passagers? Seront-ils indemnisés?

04.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Je transmettrai un compte rendu des faits.

La communication au sein de la SNCB s'est bien déroulée. Le Reizigers Dispatching Voyageurs (RDV), le régulateur local B-Mobility et les responsables locaux étaient en contact permanent.

Après la première immobilisation du train, le conducteur a fait une nouvelle tentative et a envoyé un autre appel d'urgence à 8 h 52. Des procédures de sécurité strictes devaient être appliquées car les voyageurs ne pouvaient pas circuler sur la voie sans qu'aucune mesure de précaution ne soit prise concernant le trafic ferroviaire. Par ailleurs, les équipes d'intervention ont dû se déplacer en pleine heure de pointe du matin.

Depuis novembre 2011, la SNCB dispose d'un nouveau plan interne d'urgence et d'intervention prévoyant des mesures en cas de retards et d'accidents ou toute autre situation d'urgence de nature à compromettre le service normal.

L'accompagnateur de train a régulièrement diffusé des annonces, informant les voyageurs de l'évolution de la situation. Des explications ont en outre été fournies sur la procédure d'évacuation et à Merchtem, les voyageurs ont été informés des solutions mises à leur disposition pour poursuivre leur voyage.

Les mesures de compensation prévues en cas de retard sont d'application.

04.03 Leen Dierick (CD&V): Pas un jour ou presque ne passe sans que des problèmes ne soient constatés sur cette ligne, comme des trains bondés et des retards dus à des pannes.

L'incident est clos.

05 Question de M. Bert Wollants au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le deuxième désenclavement ferroviaire à hauteur de la ville de Lierre et les éventuelles expropriations" (n° 9661)

05.01 Bert Wollants (N-VA): Conformément à la

communicatie binnen de NMBS? Waarom duurde het zo lang vooraleer de reizigers geëvacueerd konden worden? Worden de gestrande reizigers gecompenseerd?

04.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Ik zal een verslag bezorgen met het verloop van de feiten.

De communicatie binnen de NMBS is goed verlopen. De Reizigers Dispatching Voyageurs (RDV), de lokale regelaar B-Mobility en de plaatselijke verantwoordelijken hadden permanent contact met elkaar.

Nadat de trein een eerste keer was stilgevallen, heeft de treinbestuurder nog een poging ondernomen en hij heeft om 8.52 uur opnieuw een noodoproep gestuurd. Er moesten strikte veiligheidsprocedures worden toegepast, want de treinreizigers konden niet op het spoor worden toegelaten zonder maatregelen te nemen ten opzichte van het andere treinverkeer. De interventieploegen moesten zich bovendien in volle ochtendspits verplaatsen.

Sinds november 2011 beschikt de NMBS over een nieuw intern nood- en interventieplan met maatregelen bij vertragingen en ongevallen of andere noodsituaties die de dienstverlening in het gedrang brengen.

De treinbegeleider heeft de reizigers regelmatig geïnformeerd via de geluidsinstallatie. Er werd ook uitleg gegeven over de evacuatie en in Merchtem werd de nodige informatie verschaft over de alternatieven om de reis verder te zetten.

De compensatieregeling voor vertragingen is van toepassing.

04.03 Leen Dierick (CD&V): Op deze lijn zijn er bijna dagelijks problemen, zoals overvolle treinen en vertragingen ten gevolge van defecten.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de tweede spoorontsluiting ter hoogte van de stad Lier en de mogelijke onteigeningen" (nr. 9661)

05.01 Bert Wollants (N-VA): Voor de aanleg van

procédure du plan MER, deux tracés possibles sont proposés pour la réalisation du deuxième désenclavement ferroviaire. L'un de ces deux tracés nécessite que soient expropriés, dans la ville de Lierre, des dizaines de maisons, un bâtiment scolaire, une PME et un club sportif. Comme aucune décision n'est encore tombée quant au tracé qui aura la préférence, une grande incertitude, voire la panique, règne.

Le ministre veillera-t-il à ce que les habitants des sites à exproprier, le cas échéant, reçoivent plus d'éclaircissements sur ce qui les attend?

05.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Aucune décision n'a encore été prise concernant le tracé du second accès ferroviaire au port d'Anvers. Infrabel entend consulter les citoyens à un stade très précoce de la prise de décision et souligne à l'envi dans sa communication que les plans actuels ne sont que des projets provisoires et qu'une série de variantes restent possibles. En mars, mai et novembre 2011, des séances d'information ont été organisées et des points d'information itinérants se tiennent actuellement dans le cadre de la procédure MER. Cette procédure est accueillie favorablement par les citoyens.

Les notes pour consultation publique (NCP) du plan MER de la E313 et de la E34 et du deuxième accès ferroviaire ont entre-temps été jugées complètes et seront accessibles au public du 12 mars au 30 avril 2012. Partant des réactions et des remarques formulées sur ces NCP, le gouvernement flamand fixera des directives pour l'établissement du plan MER. Une étude d'incidence sur l'environnement pourra ensuite être rédigée.

Cette communication publique n'a pas pour but de permettre aux citoyens d'introduire des réclamations, mais de leur donner voix au chapitre dans le contenu et l'approche adoptée pour l'étude d'incidence sur l'environnement.

Infrabel et l'Agence flamande des routes et de la circulation ont développé de concert un site portail à l'intention des riverains. Ceux-ci peuvent appeler la Cellule Info Riverains d'Infrabel sept jours sur sept jusqu'à 22 heures. En outre, le responsable de projet communication d'Infrabel a personnellement contacté hier les habitants de Lierre, forts inquiets. Le dimanche 4 mars, les riverains avaient pu visiter les lieux en personne et avaient également eu la possibilité de discuter directement avec les responsables de projet d'Infrabel.

Bien évidemment, l'objectif est de dessiner le tracé définitif dans les plus brefs délais. Dans l'attente de

de la seconde spoorontsluiting voor de Antwerpse haven liggen er, volgens de plan-MER-procedure, twee mogelijke tracés op tafel. Een van die twee tracés vereist in de stad Lier de onteigening van tientallen huizen, een schoolgebouw, een kmo en een sportclub. Omdat er nog geen beslissing is gevallen over welk tracé de voorkeur zal krijgen, heerst er grote onzekerheid en zelfs paniek.

Zal de minister ervoor zorgen dat de bewoners van het gebied dat misschien onteigend wordt, meer duidelijkheid krijgen over wat hun te wachten staat?

05.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Er is nog geen beslissing genomen over het tracé voor de tweede spoortoegang voor de Antwerpse haven. Infrabel opteert ervoor de burgers in een zo vroeg mogelijk stadium bij de besluitvorming te betrekken. Infrabel benadrukt in al zijn communicatie dat de plannen slechts voorlopige ontwerpen zijn en dat er nog allerlei varianten mogelijk zijn. In maart, mei en november 2011 werden er infomomenten georganiseerd en momenteel vinden er reizende infomarkten plaats in het kader van de MER-procedure. De reactie van de burger op deze werkwijze is positief.

De nota's voor publieke consultatie (NPC) voor de MER-plannen van de E313 en de E34 en de tweede spoortoegang werden ondertussen volledig verklaard en zullen door het publiek kunnen worden geraadpleegd van 12 maart tot 30 april 2012. Op basis van de reacties en de bemerkingen op deze NPC's zal de Vlaamse overheid richtlijnen opstellen voor de opmaak van het MER-plan. Vervolgens kan een milieueffectenrapport worden opgesteld.

De openbare kennisgeving is niet bedoeld om bezwaarschriften in te dienen, maar om de burgers inspraak te geven in de inhoud en de aanpak van het MER.

Infrabel en het Agentschap Wegen en Verkeer hebben samen een portaalsite ontwikkeld voor de buurtbewoners. Zij kunnen ook zeven dagen op zeven tot 22.00 uur terecht bij de cel Info Buurtbewoners van Infrabel. Gisteren heeft de projectverantwoordelijke Communicatie van Infrabel bovendien persoonlijk contact opgenomen met de bezorgde bewoners van Lier. Zij krijgen een persoonlijke rondleiding op zondag 4 maart en krijgen de kans op een persoonlijk gesprek met de projectverantwoordelijken van Infrabel.

Het is uiteraard de bedoeling zo snel mogelijk zekerheid te scheppen over het tracé. In afwachting

la décision finale des autorités flamandes, qui se prononceront à la fin de l'année, il est effectivement possible que certaines études d'investisseurs potentiels ne doivent être mises en attente.

05.03 Bert Wollants (N-VA): J'espère que cette politique de communication ouverte se poursuivra lors des évolutions futures du dossier.

L'incident est clos.

06 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 "l'utilisation d'anciens trains sur la dorsale wallonne" (n° 9722)

06.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Pour quelle raison la SNCB a-t-elle mis en service sur la dorsale wallonne depuis décembre, aux heures de pointe, provisoirement selon elle mais la situation semble perdurer malgré de nombreuses plaintes, au lieu du train habituel AM96, un train plus ancien de type M4, moins confortable et de capacité réduite? Pour quand un retour à la normale est-il prévu?

06.02 Paul Magnette, ministre (en français): Ce remplacement, depuis décembre sur la ligne Tournai-Liège et à partir d'avril sur la ligne Anvers-Courtrai, est motivé par une pression accrue sur le parc des automotrices AM96, due à l'adaptation des horaires Tournai-Lille, à la révision technique de ces voitures et à l'installation du système TBL1+. La SNCB s'efforce d'en limiter le plus possible l'immobilisation. Les voitures M4 permettent une plus grande offre en places de deuxième classe.

06.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Je comprends les nécessités de la maintenance et de l'adaptation du matériel, mais une meilleure communication à l'égard des usagers est souhaitable. La pression sur le matériel roulant est sans doute la conséquence d'investissements insuffisants à une certaine époque. Vous ne citez pas de date pour le retour à la normale; j'espère qu'il se fera bientôt.

L'incident est clos.

07 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 "la possible implantation de bpost sur le site ex-Carcoke en Région bruxelloise" (n° 10026)

van de definitieve beslissing van de Vlaamse overheid eind dit jaar, is het inderdaad mogelijk dat sommige studies van mogelijke investeerders *on hold* moeten worden gezet.

05.03 Bert Wollants (N-VA): Ik hoop dat deze open communicatie kan worden behouden in de verdere afwikkeling van het dossier.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het gebruik van oude treinen op de Waalse as" (nr. 9722)

06.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Sinds december zet de NMBS op de Waalse hoofdas oudere, kleinere en minder comfortabele M4-treinen in tijdens de spitsuren, in de plaats van de gebruikelijke AM96-motorrijtuigen – een tijdelijke maatregel, volgens de maatschappij, die nochtans van kracht blijft, ondanks de vele klachten; wat is daarvoor de reden? Wanneer zal het normale materieel terug rijden?

06.02 Minister Paul Magnette (Frans): De reden voor die materieelwissel – sinds december op de lijn Doornik-Luik en vanaf april op de lijn Antwerpen-Kortrijk – is dat de vloot AM96-motorrijtuigen onder druk staat, omdat de dienstregeling op de lijn Doornik-Rijssel werd aangepast, die rijtuigen een technische revisie moeten ondergaan en het TBL1+-systeem moet worden geïnstalleerd. De NMBS probeert die treinstellen zo kort mogelijk uit de roulatie te nemen. De M4-rijtuigen bieden wel meer tweedeklasseplaatsen.

06.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Ik begrijp dat onderhoud en aanpassingen van het materieel nodig zijn, maar het is toch wenselijk dat de reizigers beter worden ingelicht. Dat het rollend materieel onder druk staat, komt ongetwijfeld doordat er in een bepaalde periode onvoldoende is geïnvesteerd. U zegt niet tegen welke datum de situatie opnieuw zal zijn als voorheen; ik hoop dat het er snel van komt.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de plannen van bpost voor een vestiging op de voormalige Carcoke-site in het

Brusselse Gewest" (nr. 10026)

07.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Depuis 2003, une solution se dégage pour le site fortement pollué de Carcoke. Un prêt de 22,5 millions d'euros a été octroyé par la BEI au Port de Bruxelles pour la dépollution et le développement d'activités logistiques en relation avec la voie d'eau. Depuis quelques mois, bpost envisage l'implantation sur ce site de son nouveau centre de tri, qui nécessite un terrain de dix hectares. La Région bruxelloise y met comme condition la réservation d'une bande 80 mètres de manière à développer des activités en rapport avec la voie d'eau.

Je passe sur les problèmes de mobilité qui pourraient se poser. Quelles sont les intentions de bpost? La condition posée par la Région est-elle susceptible d'être acceptée par bpost? Des implantations alternatives, comme le site de l'OTAN, sont-elles étudiées par la Région? Des dispositions ont-elles été prises pour éviter la concurrence entre bpost et le port de Bruxelles, ainsi qu'un gaspillage de moyens publics si le site ne faisait plus un usage intensif de la voie d'eau? Combien d'emplois seront-ils créés par bpost et combien résulteront d'emplois existants?

07.02 Paul Magnette, ministre (*en français*): Dans le cadre de la réforme, nécessaire, de l'organisation logistique du traitement des lettres et paquets, bpost transformera les centres de tri d'Anvers, de Bruxelles, de Charleroi, de Gand et de Liège en centres de courrier industriels chargés du tri régional. Bruxelles, Charleroi et Gand recevront en plus le tri national. Grâce à cet investissement rendu nécessaire par le fait que le site actuel d'Anderlecht est trop petit pour permettre ces activités, Bruxelles X deviendra le plus grand centre de tri des paquets du pays, chargé en plus du tri régional pour Bruxelles et le Brabant flamand et de 50 % du tri national des lettres; l'actuel *bpost international Direct Mail* y sera intégré.

De l'emploi sera procuré à quinze cents équivalents temps plein contre sept cents actuellement, qui viendront principalement dans un premier temps de l'actuel site de Bruxelles X et des centres de tri voisins.

Une seule offre à répondu à l'adjudication publique

07.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Sinds 2003 is er een oplossing in zicht voor de zwaar vervuilde Carcokesite. Zo heeft de EIB de Haven van Brussel een lening van 22,5 miljoen euro toegekend voor de sanering van de site en de ontplooiing van watergebonden logistieke activiteiten. Sinds enkele maanden heeft bpost zijn zinnen gezet op het terrein, waar het een nieuw sorteercentrum wil vestigen. Daarvoor heeft het postbedrijf een terrein van tien hectare nodig. Het Brussels Gewest stelt als voorwaarde dat een strook van 80 meter voorbehouden moet blijven voor watergebonden activiteiten.

Ik zal het hier niet hebben over de eventuele mobiliteitsproblemen. Wat zijn de intenties van bpost? Zal bpost de door het Gewest gestelde voorwaarde aanvaarden? Bestudeert het Gewest andere mogelijke vestigingsplaatsen, zoals de voormalige NAVO-site? Werden er maatregelen genomen om te voorkomen dat er concurrentie zou ontstaan tussen bpost en de haven van Brussel, en dat er overheidsmiddelen zouden worden verspild indien er op de site niet langer intensief gebruik zou worden gemaakt van de aanwezige waterweg? Hoeveel nieuwe banen zal bpost op die site creëren en hoeveel daarvan zullen voortvloeien uit de delokalisatie van bestaande banen?

07.02 Minister Paul Magnette (*Frans*): In het kader van de noodzakelijke hervorming van de logistieke organisatie van de afhandeling van de brieven en pakjes, zal bpost de sorteercentra te Antwerpen, Brussel, Charleroi, Gent en Luik omvormen tot industriële mailcentra waar de regionale sorteeractiviteiten zullen plaatsvinden. Brussel, Charleroi en Gent zullen daarbovenop ook met de nationale sorteeractiviteiten belast worden. Dankzij die investering, die onvermijdelijk was geworden als gevolg van het feit dat de huidige site te Anderlecht te klein is voor die activiteiten, zal Brussel X uitgroeien tot het grootste pakjessorteercentrum van België, dat bovendien belast wordt met de regionale sorteeractiviteiten voor Brussel en Vlaams-Brabant en met het sorteren van 50 procent van de nationale briefwisseling. De bestaande bpost international direct mail zal daarin worden opgenomen.

Het aantal vte's zal worden opgetrokken van 700 nu tot 1.500, die in een eerste fase hoofdzakelijk zullen overkomen uit de huidige site van Brussel X en nabijgelegen sorteercentra.

In het kader van de openbare aanbesteding die

lancée par bpost, qui ne voit pas quel autre site que Carcoke-Marly pourrait convenir en Région bruxelloise. Le gouvernement bruxellois, étant donné que la voie d'eau n'est pas utilisée, a proposé d'autres sites, qui ne répondent pas aux critères de superficie, de timing ou de disponibilité.

Le gouvernement bruxellois a approuvé, le 26 décembre 2011, l'implantation d'un centre de tri sur le site Carcoke-Marly et sur le site Galilei voisin, ce qui laisse assez d'espace pour les activités en rapport avec la voie d'eau.

07.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Le caractère initial du site est donc préservé. Je répercuterai et vérifierai ces informations.

L'incident est clos.

08 Question de 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 possibilité d'instaurer un système d'achat de billets de train par SMS à la SNCB" (n° 9854)

08.01 Jef Van den Bergh (CD&V): De Lijn a instauré le SMS Ticketing depuis un bon moment. La STIB projette d'en faire autant. Un projet pilote à la SNCB, envisagé en 2008, n'a finalement pas abouti.

Un projet pilote est-il encore envisageable? La SNCB ne pourrait-elle pas instaurer le système de SMS Ticketing?

08.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Le système a été envisagé mais n'a pas pu être concrétisé étant donné la diversité des tarifs en fonction du nombre de kilomètres parcourus, ce qui complique considérablement l'achat de ticket par SMS. Une autre solution a été retenue: le Mobile Ticketing, un système qui permet de dialoguer avec le client sur le site internet mobile m.sncb.be et le guide pas à pas dans la procédure d'achat. Une seule opération suffit pour acheter des billets pour maximum six personnes qui voyagent ensemble avec des formules de tarification différentes. Le titre de transport acheté est envoyé gratuitement par SMS et reprend tous les renseignements utiles. Le Mobile Ticketing est accessible aux voyageurs depuis novembre 2011.

door bpost werd uitgeschreven, werd er slechts één offerte ingediend. Volgens bpost is Carcoke-Marly de enige geschikte site in het Brussels Gewest. Omdat de waterweg niet wordt gebruikt, heeft de Brusselse regering andere sites voorgesteld, die evenwel niet voldoen aan de criteria inzake oppervlakte, tijdspad en beschikbaarheid.

De Brusselse regering heeft op 26 december 2011 ingestemd met de vestiging van een sorteercentrum op de site Carcoke-Marly en op de aanpalende Galileisite. Zo blijft er voldoende ruimte voor watergebonden activiteiten.

07.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Het oorspronkelijke karakter van de site blijft dus gevrijwaard. Ik zal die informatie doorspelen en nakijken.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de mogelijkheid om sms-ticketing in te voeren bij de NMBS" (nr. 9854)

08.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Bij De Lijn is sms-ticketing al een tijdje ingeburgerd en ook de MIVB onderzoekt de mogelijkheid om dit systeem in te voeren. In 2008 was er sprake over een proefproject bij de NMBS, maar dat ging uiteindelijk niet door.

Komt er alsnog een proefproject? Zal de NMBS de sms-ticketing invoeren?

08.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): De mogelijkheid werd onderzocht, maar niet ingevoerd wegens het uitgebreide tarievensgamma dat afhankelijk is van het aantal afgelegde kilometers. Dat maakt de ticketaankoop via sms zeer omslachtig. Daarom werd gekozen voor een andere oplossing. Bij mobile ticketing verloopt de aankoopdialoog met de klanten via de mobiele website m.nmbs.be en wordt de klant stap voor stap door het aankoopproces geleid. Met één aankoopverrichting kan men biljetten kopen voor maximaal zes personen die samen reizen en die met verschillende tariefformules kunnen reizen. Het aangekochte vervoerbewijs wordt gratis per sms afgeleverd en geeft een overzicht van alle noodzakelijke reisinformatie. Mobile ticketing is sinds november 2011 ter beschikking van de reizigers.

08.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Je comprends que l'instauration du SMS Ticketing soit plus compliquée pour les chemins de fer. Quant au système de Mobile Ticketing, qui nécessite l'accès à internet, il devrait se populariser avec la généralisation des smartphones.

De nos jours, il devrait être possible de commander un billet de train avec son téléphone portable et d'en acquitter le prix au moment de payer sa facture de téléphonie mobile. Ce nouveau système d'achat de billets de train par SMS me semble être une solution, à la fois simple et valable, de substitution à la vente de billets à bord des trains, laquelle comporte un risque de sécurité. Il conviendrait toutefois de soumettre la délivrance d'un tel billet SMS à certaines restrictions: itinéraire fixe, aucune réduction tarifaire, pas d'abonnement ni de pass ou carte.

L'incident est clos.

09 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 "le recours par la SNCB à des victimes de la traite d'êtres humains pour le nettoyage des gares bruxelloises" (n° 9757)
- Mme Karine Lalieux au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "un trafic d'êtres humains pour le nettoyage des gares bruxelloises" (n° 9810)
- Mme Zoé Genot 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° 10022)

09.01 Tanguy Veys (VB): Une entreprise de nettoyage recourrait à des victimes de la traite des êtres humains pour nettoyer les gares à Bruxelles. Ces personnes seraient contraintes de travailler sept jours sur sept pour un salaire horaire de dix euros bruts, ce qui se situe en deçà du salaire minimum. L'aile francophone du syndicat socialiste ACCG a abordé ce problème dans la presse. La SNCB a réagi en disant qu'elle était au courant mais ne pouvait rien y faire. Elle a toutefois ajouté que dans ses futurs appels d'offres, elle demanderait aux soumissionnaires de s'engager à ne pas sous-traiter le travail de nettoyage qui leur serait confié et à respecter les conditions salariales légales en Belgique.

Depuis quand la SNCB est-elle informée de cette

08.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik begrijp dat het voor de spoorwegen moeilijker is om sms-ticketing in te voeren, maar voor mobile ticketing heeft men internet nodig, al zal de opkomst van de smartphones dat vergemakkelijken.

Het moet toch mogelijk zijn dat een treinreiziger per gsm een ticket bestelt, dat dan op zijn gsm-factuur wordt aangerekend. Dat lijkt mij een eenvoudig en waardig alternatief voor de ticketverkoop op de treinen, die een veiligheidsrisico inhoudt. Er moet dan gedacht worden aan een beperkt aantal mogelijkheden voor dat sms-ticket, zoals een vast traject, geen kortingen, abonnementen of railkaarten

Het incident is gesloten.

09 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de inzet door de NMBS van slachtoffers van mensenhandel voor de reiniging van Brusselse stations" (nr. 9757)
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "mensenhandel bij een bedrijf dat in opdracht van een onderaannemer de Brusselse NMBS-stations schoonmaakt" (nr. 9810)
- mevrouw Zoé Genot aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de contracten voor het schoonmaken van stations" (nr. 10022)

09.01 Tanguy Veys (VB): Een schoonmaakbedrijf zou slachtoffers van mensenhandel inzetten om Brusselse stations te reinigen. De werknemers zouden zeven dagen op zeven moeten werken tegen 10 euro bruto per uur, wat onder het minimumloon ligt. De Franstalige socialistische vakbond ACCG kaartte dit aan in de pers. De NMBS reageerde dat ze wel ervan op de hoogte was, maar er niets aan kon doen. In toekomstige offertes zou voortaan wel gevraagd worden om niet meer in onderaanneming te werken en de loonvoorwaarden te respecteren.

Sinds wanneer is de NMBS op de hoogte van deze

pratique? Cette pratique est-elle fréquente? Des mesures ont-elles été prises pour y faire obstacle? Pourquoi des mesures n'ont-elles pas été prises plus tôt?

09.02 Karine Lalieux (PS): Une société de nettoyage a recours aux victimes d'un trafic d'êtres humains pour nettoyer les gares bruxelloises. La SNCB avoue avoir connaissance de la situation et dit ne rien pouvoir faire. Selon une porte-parole de l'entreprise, la SNCB peut faire interrompre le contrat quand la qualité des services fournis est insuffisante.

Cette exploitation de quatorze personnes a été dénoncée par des syndicats et rapportée par les médias. D'après ceux-ci, ces personnes travaillent de 22 heures à 6 heures du matin sans jour de repos, sans recevoir les primes de nuit ou de week-end. Certains ont un vague contrat, d'autres ont endossé le statut d'indépendant pour éviter à leur employeur de déboursier des cotisations sociales, d'autres enfin n'auraient rien du tout.

Ceci s'inscrit dans les dérives de la sous-traitance. L'entreprise détermine des critères de qualité et en fonction de ceux-ci, opte pour les prix les plus bas. Des entreprises étonnamment bon marché remportent les appels d'offres et sous-traitent à leur tour pour compresser les prix. J'interrogerai la ministre de l'Emploi sur l'exploitation qui résulte de la course à la compression des coûts.

Il n'est pas normal qu'une entreprise publique puisse éluder ses responsabilités dans une telle situation. Combien d'activités sont-elles sous-traitées par les entreprises du Groupe SNCB? Comment expliquer que le holding comme la SNCB ne se considère pas en partie responsables de la situation? À part un travail mal effectué, n'existe-t-il aucune règle permettant de mettre fin au contrat avec un sous-traitant? Qu'en est-il des règles de droit social que toute société doit respecter?

Le porte-parole de la SNCB-Holding déclarait qu'il pourrait y avoir une clause éthique dans les cahiers des charges? Ne serait-il pas temps de l'imposer aux entreprises pour tout nouvel appel d'offres?

09.03 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): Je condamne ces pratiques inadmissibles. Les situations de ce genre sont à proscrire, que ce soit

praktijken? Hoe vaak komen ze voor? Werden er maatregelen genomen om ze tegen te gaan? Waarom werden er niet al eerder maatregelen in dit verband genomen?

09.02 Karine Lalieux (PS): Een schoonmaakbedrijf zet slachtoffers van mensenhandel in om de Brusselse stations schoon te maken. De NMBS geeft toe dat ze van de situatie op de hoogte is en zegt niets daartegen te kunnen ondernemen. Volgens een woordvoester van de NMBS kan het overheidsbedrijf het contract alleen opzeggen wanneer de kwaliteit van de geleverde diensten beneden peil is.

Die uitbuiting van veertien personen werd door de vakbonden aangeklaagd en in de media aangekaart. Volgens de media werken de betrokkenen onafgebroken van 10 uur 's avonds tot 6 uur 's morgens, krijgen ze geen rustdag en ontvangen ze geen vergoeding voor nacht- of weekendwerk. Sommigen hebben een onduidelijke arbeidsovereenkomst, anderen werken als zelfstandige om hun werkgever sociale lasten uit te sparen en weer anderen zouden geen enkel statuut hebben.

Het gaat hier om uitwassen van de onderaanneming. De onderneming stelt kwaliteitscriteria vast en opteert in functie van die criteria voor de laagste prijs. Opmerkelijk goedkope ondernemingen halen de aanneming binnen en besteden het werk op hun beurt uit om de kosten te drukken. Ik zal de minister van Werk ondervragen over de uitbuiting als gevolg van de wedloop om de laagste kostprijs.

Het is niet normaal dat een overheidsbedrijf in zo een situatie de verantwoordelijkheid van zich kan afschuiven. Hoeveel activiteiten worden door de bedrijven van de NMBS-Groep uitbesteed? Hoe komt het dat noch de Holding, noch de NMBS zich gedeeltelijk verantwoordelijk achten voor die situatie? Bestaat er, afgezien van slecht uitgevoerd werk, geen enkele andere regel op grond waarvan de overeenkomst met een onderaannemer kan worden opgezegd? Hoe zit het met de regels inzake sociaal recht die elk bedrijf moet naleven?

De woordvoerder van NMBS-Holding verklaarde dat er een ethische clausule zou kunnen worden opgenomen in de bestekken. Wordt het geen tijd om de bedrijven daartoe te verplichten voor elke nieuwe offerteaanvraag?

09.03 Minister Paul Magnette (Nederlands): Ik veroordeel deze onaanvaardbare praktijken. Dergelijke situaties mogen zich onder geen beding

au sein d'une entreprise publique ou ailleurs. Les personnes qui organisent ce type de pratiques doivent faire l'objet de poursuites judiciaires et ces pratiques doivent être absolument combattues. La SNCB prendra toutes les mesures qu'elle peut prendre pour empêcher que des situations de ce type ne se reproduisent.

(En français) Le comité de direction de la SNCB-Holding vient d'approuver une instruction relative au renforcement drastique des clauses concernant le respect de la législation sociale dans le cadre des marchés de nettoyage. Parmi ces clauses, il y aura l'obligation de mentionner tous les sous-traitants et une vigilance accrue de ces prestations de services.

09.04 Tanguy Veys (VB): A la gare de Gand, l'on veille à rendre impossibles de telles pratiques dès la confection et l'attribution du cahier des charges. Pourquoi cela n'a-t-il pas été possible à Bruxelles? Pourquoi a-t-il fallu attendre que ces faits soient médiatisés avant d'y remédier? Pourquoi aucune mesure de précaution n'a-t-elle été prise?

09.05 Karine Lalieux (PS): La réaction de la SNCB est tardive. M. Crombez a déposé un projet de loi sur la responsabilité solidaire des entreprises privées et publiques. La maison-mère sera responsable, ici la SNCB. La SNCB devrait anticiper ce projet de loi et ajouter des clauses éthiques dans tous ces dossiers. J'espère qu'elle consulte des juristes pour savoir comment elle peut mettre fin au contrat qui la lie à cette société. En cas de plainte, elle doit se porter partie civile. Il faut une réaction ferme de la part des entreprises publiques.

L'incident est clos.

10 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 fermeture des guichets dans les gares pour des raisons d'économies, comme par exemple à Schellebelle" (n° 9566)

10.01 Tanguy Veys (VB): Sous certaines conditions, les mesures d'économie au sein de la SNCB entraînent la fermeture de guichets dans les gares non rentables. Les guichets de la gare de Schellebelle ont toutefois été fermés sans que les conditions ne soient remplies.

Pour quelle raison? Est-ce le cas pour d'autres gares?

meer voordoen, noch in een overheidsbedrijf, noch elders. De personen die dergelijke praktijken opzetten, moeten worden vervolgd en deze praktijken moeten absoluut bestreden worden. De NMBS zal alle mogelijke maatregelen nemen om te verhinderen dat dergelijke situaties zich in de toekomst nog voordoen.

(Frans) Het directiecomité van de NMBS-Holding hechtte onlangs zijn goedkeuring aan een onderrichting die de clausules inzake het naleven van de sociale wetgeving in het kader van de schoonmaakcontracten drastisch verstrengt. Het wordt onder meer verplicht alle onderaannemers te vermelden en scherper op de geleverde diensten toe te zien.

09.04 Tanguy Veys (VB): In het station van Gent ziet men er al bij de opmaak en de toewijzing van het bestek op toe dat dergelijke praktijken niet mogelijk zijn. Waarom was dit in Brussel niet mogelijk? Waarom moeten de feiten eerst in de media komen vooraleer er iets aan gedaan wordt? Waarom werden er geen voorzorgen genomen?

09.05 Karine Lalieux (PS): De reactie van de NMBS komt laat. De heer Crombez heeft een wetsvoorstel met betrekking tot de hoofdelijke aansprakelijkheid van privé- en overheidsbedrijven ingediend. Het moederbedrijf zal aansprakelijk zijn, in dit geval dus de NMBS. De NMBS zou niet mogen wachten op die wet en zou nu reeds in al die contracten ethische clausules moeten toevoegen. Ik hoop dat ze bij juristen navraagt hoe ze het contract met dat bedrijf kan stopzetten. Als er een klacht komt, moet ze zich burgerlijke partij stellen. De overheidsbedrijven moeten kordaat reageren.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de sluiting van de loketten in de stations wegens besparingen zoals bijvoorbeeld in Schellebelle" (nr. 9566)

10.01 Tanguy Veys (VB): De besparingsmaatregelen bij de NMBS leiden, onder voorwaarden, tot de sluiting van loketten in niet-rendabele stations. De loketten in het station van Schellebelle werden echter gesloten zonder dat aan de voorwaarden werd voldaan.

Waarom? Zijn er nog stations in dit geval?

10.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): La gare de Schellebelle compte parmi les 7 gares du pays au sein desquelles la gestion de la fonction guichet a été confiée à Infrabel, en sous-traitance pour B-Mobility. Le poste de signalisation local a été intégré le 18 décembre 2011 au poste de signalisation central de Gand-Saint-Pierre. Dès cette date, du personnel n'était plus disponible à Schellebelle.

Un distributeur automatique de tickets sera installé au cours du second semestre de 2012. Des mesures sont également prises localement afin que la salle d'attente reste accessible durant les heures de pointe du matin, dans la mesure du possible.

La gare de Schellebelle est la seule dans cette situation.

10.03 Tanguy Veys (VB): Dans ce cas précis, le voyageur fait les frais de l'exception qui est faite aux principes admis.

L'incident est clos.

11 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 fermeture de plus en plus fréquente des guichets de gare en raison de problèmes de personnel comme par exemple à Merelbeke, Wetteren, Ede et Scheldewindeke" (n° 9638)

11.01 Tanguy Veys (VB): Normalement, trois conditions doivent être rencontrées avant que la SNCB puisse fermer des guichets de gare.

Comment le ministre explique-t-il les fermetures qui n'y satisfont pas?

11.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Un manque de personnel n'a pas permis à la SNCB de maintenir des guichets ouverts dans un certain nombre de gares. Depuis début 2012, cela s'est produit une fois à Wetteren, 9 fois à Scheldewindeke, 4 fois à Merelbeke et 22 fois à la gare d'Ede. Le problème est dû, surtout, à la pénurie de candidats aux fonctions vacantes et aux maladies de longue durée.

En cas de pénurie de personnel, les responsables locaux donnent la priorité aux gares les plus fréquentées. Pour certaines gares, de nouveaux engagements ne se justifient pas parce que leurs guichets seront définitivement fermés d'ici quelques mois.

10.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Het station in Schellebelle is een van de zeven stations waar de bediening van het loket aan Infrabel was toevertrouwd, in onderaanneming voor B-Mobility. De lokale seinpost werd op 18 december 2011 geïntegreerd in de centrale seinpost van Gent-Sint-Pieters. Vanaf dat ogenblik was er geen personeel in Schellebelle meer beschikbaar.

Er zal een ticketautomaat worden geplaatst tijdens het tweede semester van 2012. Er zijn plaatselijk ook maatregelen genomen om, in de mate van het mogelijke, de wachtzaal toegankelijk te houden tijdens de ochtendspits.

Er is geen enkel ander station in het geval van Schellebelle.

10.03 Tanguy Veys (VB): De treinreiziger is er in dit geval wel de dupe van dat wordt afgeweken van de vooropgestelde principes.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de sluiting van loketten in meer en meer stations wegens personeelsproblemen zoals bijvoorbeeld in Merelbeke, Wetteren, Ede en Scheldewindeke" (nr. 9638)

11.01 Tanguy Veys (VB): Normaliter moet aan drie voorwaarden worden voldaan alvorens de NMBS loketten in stations mag sluiten.

Hoe verklaart de minister sluitingen die niet aan de drie voorwaarden voldoen?

11.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Door personeelsgebrek kan de NMBS de loketten in een aantal stations niet openhouden. Sedert begin 2012 was dat eenmalig het geval in Wetteren, 9 keer in Scheldewindeke, 4 keer in Merelbeke en 22 keer in het station van Ede. Vooral het gebrek aan kandidaten voor openstaande functies en langdurige ziekte liggen aan de basis van dit probleem.

Als er personeel te kort is, geven de lokale verantwoordelijken voorrang aan drukker bezochte stations. Nieuwe aanwervingen kunnen voor sommige stations niet meer, omdat de loketten er over een aantal maanden definitief zullen sluiten.

La fermeture de la gare de Wetteren n'est pas programmée. Les gares d'Ede, de Scheldewindeke et de Merelbeke figurent sur la liste, établie par la SNCB, des gares dont les guichets seront fermés en 2012.

Des distributeurs automatiques de billets seront installés dans les gares en question à partir du deuxième semestre de 2012. Ensuite, le guichet sera fermé.

L'incident est clos.

12 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 "les nuisances occasionnées par les trains dans le centre de Zwijndrecht" (n° 9687)

12.01 Tanguy Veys (VB): Les habitants de Zwijndrecht se plaignent des nuisances sonores occasionnées par le passage au centre de cette commune des nombreux trains empruntant la ligne Gand-Anvers. Quelque 30 000 trains passent annuellement par cette entité et ce nombre suit la croissance des activités du Waaslandhaven. Automobilistes, cyclistes et piétons se retrouvent de plus en plus souvent devant des barrières fermées. D'aucuns insistent pour que les autorités construisent un tunnel et placent des écrans antibruit.

Le ministre convient-il de la nécessité d'un tunnel sous les voies du chemin de fer à la hauteur de la Statiestraat ainsi que d'écrans antibruit le long de la ligne ferroviaire dans le centre de Zwijndrecht?

Président: Jef Van den Bergh.

12.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Dans le cadre de la mise en œuvre de la directive 2002/49, les services de la Région flamande ont réalisé des cartes de bruit pour l'intégralité des tronçons ferroviaires recevant plus de 60 000 trains par an. Sur la ligne 59, seul le tronçon compris entre Anvers-Sud et Anvers-Berchem fait partie de cette catégorie. Ces cartes peuvent être consultées sur l'internet. Des cartes du même type devront être réalisées pour le mois de juillet 2012 pour les tronçons empruntés par plus de 30 000 trains par an. La ligne 59 Gand-Anvers fait partie de cette catégorie.

Le même site internet permet également de consulter le plan d'action relatif aux nuisances sonores. Ce dernier comprend diverses mesures de réduction progressive du bruit généré par le

De sluiting van het station Wetteren is niet gepland. De stations Ede, Scheldewindeke en Merelbeke staan op de NMBS-lijst met de loketten die in 2012 gesloten zullen worden.

Vanaf het tweede semester van 2012 worden er in de betrokken stations automaten geplaatst. Daarna wordt het loket gesloten.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de overlast veroorzaakt door de treinen in het centrum van Zwijndrecht" (nr. 9687)

12.01 Tanguy Veys (VB): In Zwijndrecht klaagt men over geluidsoverlast van de talrijke treinen op de lijn Gent-Antwerpen, die dagelijks door het centrum rijden. Er rijden nu 30.000 treinen per jaar en dat aantal neemt nog toe met de groei van de Waaslandhaven. Autobestuurders, fietsers en voetgangers staan er ook steeds meer en steeds langer voor gesloten slagbomen. Daarom wordt aangedrongen op een tunnel en geluidsschermen.

Is de minister het ermee eens dat een tunnel noodzakelijk is onder de spoorweg aan de Statiestraat, alsook geluidsschermen langs de spoorlijn in Zwijndrecht-centrum?

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

12.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): In het kader van de uitvoering van de richtlijn 2002/49, stelden de diensten van het Vlaams Gewest de geluidskaarten op van alle baanvakken met meer dan 60.000 treinen per jaar. Enkel het baanvak van de lijn 59 tussen Antwerpen-Zuid en Antwerpen-Berchem behoort tot deze categorie. Deze kaarten kunnen op een website geraadpleegd worden. Tegen juli 2012 moeten dergelijke kaarten ook opgesteld zijn voor alle baanvakken met meer dan 30.000 treinen per jaar. De spoorlijn 59 tussen Gent en Antwerpen behoort tot deze categorie.

Via de vernoemde website kan eveneens het geluidsactieplan spoorwegen worden geraadpleegd, waarin diverse maatregelen worden aangehaald, zowel met betrekking tot het gradueel stiller worden

matériel roulant ainsi que des mesures locales éventuelles pour les voies. Les infrastructures de réduction des nuisances sonores telles que des talus ou des écrans acoustiques ne sont cependant envisageables que dans le cadre de la modernisation ou de l'extension de lignes ferroviaires et nécessitent l'élaboration d'un rapport d'incidences sur l'environnement.

Ce n'est pas le cas pour la ligne ferroviaire 59.

Le décalage des quais en gare de Zwijndrecht permettra de réduire l'attente lors de la fermeture du passage à niveau. Le quai direction Anvers sera déplacé de l'autre côté du passage à niveau, de manière à ce que celui-ci s'ouvre lorsque le train s'arrête le long de ce quai. Ces travaux sont proposés dans le plan pluriannuel toujours en cours de négociation.

En raison de l'espace très limité pour l'aménagement d'une pente, la suppression du passage à niveau et son remplacement par un croisement de voies à des hauteurs différentes le long de la Statiestraat semble difficile à accepter d'un point de vue urbanistique.

12.03 Tanguy Veys (VB): Quand interviendra la décision sur le plan pluriannuel et sur son contenu exact?

12.04 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): La décision définitive tombera d'ici à la fin de l'année.

L'incident est clos.

13 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'obligation pour le personnel de sécurité du Groupe SNCB de posséder des lunettes de réserve" (n° 9716)

13.01 Tanguy Veys (VB): Conformément à l'arrêté ministériel du 9 juin 2009 et à l'arrêté royal du 15 mai 2011, les membres du personnel exerçant une fonction de sécurité et qui sont porteurs de lunettes doivent posséder à tout moment une paire de lunettes de rechange. À partir du moment où ils se trouvent dans l'impossibilité de porter leurs lunettes ou leurs lentilles, ils doivent cesser sur-le-champ d'effectuer toute tâche de sécurité. La SNCB n'a toutefois pas l'intention de fournir des lunettes de rechange à ses travailleurs. D'après Mme Leen Uyterhoeven, quasi tous les membres du personnel de la SNCB tombent sous la catégorie du personnel

van het rollend materieel, als met betrekking tot mogelijke lokale maatregelen aan het spoor. Geluidsmilderende infrastructuur, zoals berm en schermen, zijn echter alleen mogelijk langs spoorlijnen die omgebouwd of uitgebreid worden. Daarvoor dient een milieueffectenrapport opgesteld te worden.

Dat is niet het geval voor spoorlijn 59.

Men wil de perrons in Zwijndrecht schranken zodat de wachttijd voor de gesloten overweg wordt gereduceerd. Het perron naar Antwerpen wordt aan de overzijde van de overweg gelegd, zodat die opnieuw opengaat wanneer de trein aan dat perron stopt. Deze werken worden voorgesteld in het meerjarenplan waarover nog wordt onderhandeld.

Deze overweg afschaffen en vervangen door een ongelijkvloerse kruising van de spoorweg aan de Statiestraat, zal ruimtelijk moeilijk aanvaardbaar zijn, wegens de zeer beperkte ruimte voor een helling.

12.03 Tanguy Veys (VB): Wanneer valt de beslissing over het meerjarenplan en wat er wel of niet in komt?

12.04 Minister Paul Magnette (Nederlands): Eind dit jaar valt de definitieve beslissing.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de verplichte reservebril voor het veiligheidspersoneel van de NMBS-Groep" (nr. 9716)

13.01 Tanguy Veys (VB): Volgens het MB van 9 juni 2009 en het KB van 15 mei 2011 moeten werknemers die een veiligheidsfunctie bekleden en brildrager zijn, steeds een reservebril bij zich hebben. Als zij zich in een situatie bevinden waarin zij onmogelijk hun bril of lenzen kunnen gebruiken, dan moet de uitoefening van de veiligheidsfunctie onmiddellijk worden stopgezet. De NMBS is echter niet van plan haar werknemers een reservebril te bezorgen. Volgens mevrouw Leen Uyterhoeven valt zowat iedereen bij de NMBS onder de noemer veiligheidspersoneel en als de NMBS alle brildragende werknemers een reservebril moet geven, dan zou dat

de sécurité et si la SNCB devait fournir des lunettes de rechange à tous les intéressés, il lui en coûterait près d'un demi-million d'euros. C'est pourquoi le Groupe SNCB compterait demander une dérogation au secrétaire d'État à Mobilité. Voilà qui me paraît étonnant, étant donné que la sécurité des trains constitue une priorité absolue dans la note de politique générale et dans l'accord de gouvernement.

Le ministre partage-t-il la position du Groupe SNCB ou a-t-il pris des mesures pour prévoir malgré tout des lunettes de rechange?

13.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Cette question n'est pas conforme à l'article 127 du Règlement, selon lequel les questions orales posées en commission doivent présenter un caractère d'actualité et d'intérêt général. Je peux toutefois vous annoncer que le Groupe SNCB demandera effectivement une dérogation à la règle.

13.03 Tanguy Veys (VB): Si le ministre applique cet article à toutes les questions introduites, il pourra quitter la commission au bout d'une petite demi-heure.

L'incident est clos.

14 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 "la livraison problématique des dernières locomotives T13 à la SNCB Logistics" (n° 9723)
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la mise en service des locomotives T13" (n° 9863)
- 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 résultats et l'avenir de la SNCB Logistics" (n° 9987)

14.01 Tanguy Veys (VB): Le 1^{er} février 2011, la SNCB Logistics reprenait à la SNCB 200 locomotives, plusieurs bâtiments, ainsi qu'un soutien financier. L'accord incluait notamment 60 locomotives T13, neuves et modernes. Le transfert a été étalé sur plusieurs mois. À présent que les dernières locomotives sont sur le point d'être transférées, la SNCB Logistics souhaiterait annuler l'opération car, en raison de la crise, elle n'a pas assez de missions auxquelles affecter ces locomotives. La SNCB ne l'entend pas de cette

bijna een half miljoen euro kosten. De NMBS-Groep zou daarom de staatssecretaris voor Mobiliteit om een uitzondering vragen. Dit alles verwondert mij, aangezien de veiligheid van de treinen een topprioriteit is in de beleidsnota en het regeerakkoord.

Deelt de minister het standpunt van de NMBS-Groep of nam hij maatregelen om alsnog in reservebrillen te voorzien?

13.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Deze vraag is niet in overeenstemming met artikel 127 van het Reglement, dat bepaalt dat mondelinge vragen in de commissie een actueel karakter moeten hebben en van algemeen belang moeten zijn, maar ik kan u meedelen dat de NMBS-Groep inderdaad een afwijking op de regel zal vragen.

13.03 Tanguy Veys (VB): Als de minister dat artikel op alle ingediende vragen toepast, dan kan hij de commissie al na een half uurtje verlaten.

Het incident is gesloten.

14 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de problematische overdracht van de laatste schijf T13-locomotieven aan NMBS Logistics" (nr. 9723)
- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de inzet van de T13-locomotieven" (nr. 9863)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de resultaten en de toekomst van NMBS Logistics" (nr. 9987)

14.01 Tanguy Veys (VB): Op 1 februari 2011 nam NMBS Logistics 200 locomotieven, een aantal gebouwen en financiële ondersteuning over van de NMBS. Een deel daarvan waren 60 jonge en moderne T13-locomotieven. Deze overdracht werd verspreid over verschillende maanden. Nu de laatste locomotieven zouden moeten worden overgenomen, vraagt NMBS Logistics de overdracht te annuleren, omdat het door de crisis te weinig opdrachten heeft om de locomotieven in te zetten. De NMBS wil daarop niet ingaan en wil dat

oreille et exige que l'accord soit respecté. Elle souhaite pour sa part miser entièrement sur un nouveau type de locomotive, baptisé T18.

Est-il exact que la SNCB Logistics ne soit plus demanderesse de la dernière tranche de locomotives T13, mais que la SNCB ne veut pas les conserver? Est-il vrai que le dossier est à ce point sensible que le conseil d'administration de la SNCB a rayé cette question de son ordre du jour?

14.02 David Geerts (sp.a): Il appert que la SNCB Logistics ne veut pas des dernières locomotives T13. Je pensais que la SNCB pourrait les utiliser en remplacement des locomotives plus anciennes. Or la SNCB entend tout miser sur les locomotives T18.

Qu'en est-il exactement de la livraison des locomotives T13 à la SNCB Logistics?

14.03 Jef Van den Bergh (CD&V): La SNCB Logistics est depuis février 2012 une filiale indépendante du Groupe SNCB. La Commission européenne a approuvé un plan de sauvetage, y compris le transfert des locomotives T13. En attendant la livraison des locomotives T18, la SNCB loue les locomotives T13 à la SNCB Logistics.

La SNCB Logistics devrait renouer avec la rentabilité en 2012 mais étant donné les pertes enregistrées les années précédentes, c'est loin d'être évident. Les médias qualifient de "précaire" la situation de la SNCB Logistics.

Connaît-on déjà les chiffres de la SNCB Logistics pour 2011? Comment l'éventuelle perte sera-t-elle épongée? De quelles garanties le gouvernement dispose-t-il pour assurer que le résultat négatif n'influencera pas les autres activités de la SNCB? Quelles mesures de restructuration et d'économie ont-elles déjà été prises? Quel est, en fin de compte, l'avenir de la SNCB Logistics?

14.04 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Les résultats 2011 de SNCB Logistics ne sont pas encore connus. L'assemblée générale est convoquée en avril 2012. SNCB Logistics et ses filiales ne sont pas des entreprises publiques et le contrôle que nous pouvons exercer sur leurs activités passe uniquement par le conseil d'administration de la SNCB.

Au moment de la répartition du transport de marchandises, SNCB Logistics espérait pouvoir

de afspraken gerespecteerd worden, zodat ze zelf volledig kan inzetten op de T18-locomotief.

Klopt het dat NMBS Logistics geen vragende partij is voor de laatste schijf T13-locomotieven maar dat de NMBS ze niet wil houden? Klopt het dat het dossier zo gevoelig ligt dat de raad van bestuur van de NMBS het punt van de agenda zou hebben geschrapd?

14.02 David Geerts (sp.a): Nu blijkt dat NMBS Logistics de laatste T13-locomotieven niet wil, dacht ik dat de NMBS ze zou kunnen gebruiken om de oudere locomotieven te vervangen. De NMBS wil echter alles inzetten op de T18-locomotieven.

Hoe zit de terbeschikkingstelling van de T13-locomotieven aan NMBS Logistics eigenlijk in elkaar?

14.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Sinds februari 2011 opereert NMBS Logistics als een zelfstandige dochteronderneming van de NMBS-Groep. De Europese Commissie keurde een reddingsplan goed, inclusief de overdracht van de T13-locomotieven. In afwachting van de levering van de T18-locomotieven huurt de NMBS de T13-locomotieven van NMBS Logistics.

Tegen 2012 zou NMBS Logistics rendabel moeten zijn, maar gezien de verliezen van de voorbije jaren is dat niet evident. In de media wordt de situatie bij NMBS Logistics precair genoemd.

Zijn de cijfers van NMBS Logistics voor 2011 al bekend? Hoe zal een eventueel verlies worden opgevangen? Welke garanties heeft de overheid dat een negatief resultaat geen invloed zal hebben op andere activiteiten van de NMBS? Welke herstructurerings- en besparingsmaatregelen werden volledig uitgevoerd? Zijn er nog bijkomende besparingsmaatregelen gepland? Welke toekomst heeft NMBS Logistics uiteindelijk nog?

14.04 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): De resultaten van NMBS Logistics voor 2011 zijn nog niet gekend. De algemene vergadering vindt plaats in april 2012. NMBS Logistics en haar dochtermaatschappijen zijn geen overheidsbedrijven en wij kunnen enkel via de raad van bestuur van de NMBS controle uitoefenen.

Bij de verdeling van het vrachtvervoer dacht NMBS Logistics alle 60 T13-locomotieven te kunnen

utiliser les 60 locomotives T13. La SNCB a cédé tous les droits de leasing de ces locomotives à SNCB Logistics. La libération effective de ces droits devait se faire en 2 tranches en 2011. À la demande de SNCB Logistics, la libération de la seconde tranche a été scindée et la libération des 15 dernières locomotives a été reportée à 2013. Je demanderai des compléments d'information à ce sujet à la SNCB puisqu'il s'agit d'un élément important de la rénovation de la structure du transport de marchandises.

Il reste 30 anciennes locomotives de type 23 en service dont l'utilisation est limitée et qui seront mises hors service au cours des trois prochains mois et remplacées par des locomotives T18. Les 15 locomotives T13 sont pour l'instant affectées au transport de voyageurs et seront dans quelques mois remplacées par des locomotives T18.

14.05 David Geerts (sp.a): Donc, la location des quinze dernières machines T13 à la SNCB prendra fin dès que les locomotives T18 seront mises en service?

14.06 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): En effet.

14.07 Jef Van den Bergh (CD&V): La commission devrait être informée des perspectives d'avenir. Pourquoi la SNCB veut-elle se débarrasser des T13 alors qu'elle conserve des locomotives non équipées du système ETCS?

L'incident est clos.

15 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 nécessité de prévoir du matériel plus convivial pour les accompagnateurs de train" (n° 9726)

15.01 Tanguy Veys (VB): Les conducteurs de train de la SNCB reçoivent des tablettes en remplacement de leurs cartables pouvant peser jusqu'à 20 kg. Les accompagnateurs transportent aussi des appareils lourds, ainsi que leurs manuels.

M. le ministre, ne trouvez-vous pas que les accompagnateurs de train aussi méritent du matériel plus pratique?

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

gebruiken. De NMBS heeft alle leasingrechten op die locomotieven aan NMBS Logistics doorgegeven. De effectieve vrijmaking van deze rechten zou in de loop van 2011 in twee schijven gebeuren. De tweede schijf werd op vraag van NMBS Logistics opgesplitst en de vrijmaking van de laatste 15 locomotieven werd uitgesteld tot 2013. Ik zal de NMBS hierover meer informatie vragen, omdat het gaat over een belangrijk element inzake de vernieuwde structuur van het vrachtvervoer.

Er zijn nog 30 oude locomotieven type-23 in dienst die zeer beperkt gebruikt worden en in de komende drie maanden buiten dienst geplaatst worden en vervangen worden door T18-locomotieven. Momenteel worden de vijftien T13-locomotieven gebruikt voor het reizigersvervoer. Zij zullen in de komende maanden vervangen worden door T18-locomotieven.

14.05 David Geerts (sp.a): Dus wordt de verhuring van de vijftien laatste T13-toestellen aan de NMBS opgeschort als de T18-toestellen in gebruik worden genomen?

14.06 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Ja.

14.07 Jef Van den Bergh (CD&V): De commissie zou inzage moeten krijgen in de toekomstperspectieven. Waarom wil de NMBS de T13-locomotieven afdanken terwijl ze wel locomotieven behoudt die niet met ETCS uitgerust kunnen worden?

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nood aan meer gebruiksvriendelijk materiaal voor de treinbegeleiders" (nr. 9726)

15.01 Tanguy Veys (VB): De treinbestuurders van de NMBS krijgen tablets om de tot twintig kilogram zware boekentassen te vervangen. Ook de treinbegeleiders zeulen de hele dag rond met zware toestellen en moeten ook nog eens verplicht hun handboeken meeslepen.

Vindt de minister niet dat ook de treinbegeleiders meer gebruiksvriendelijk materiaal moeten krijgen?

15.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): De

Les appareils IBIS, utilisés par tous les accompagnateurs de train depuis le début de l'année 2006, sont deux fois moins lourds que le modèle des conducteurs de train. Grâce à un certain nombre de solutions, les accompagnateurs de train ont moins de papiers sur eux. Néanmoins, certains documents ne peuvent pas être informatisés pour des motifs techniques ou en raison d'obligations imposées par le gouvernement fédéral. C'est la raison pour laquelle la SNCB a fourni un petit trolley à chaque accompagnateur de train.

Les appareils IBIS sont sans cesse améliorés. SNCB Mobility a entamé l'analyse du remplacement de ces appareils à l'horizon 2014-2015, si possible par des appareils plus légers encore.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 9822 et 9889 de M. Dufrane sont reportées.

16 Question de Mme Colette Burgeon au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'arrêt des travaux de rénovation de la gare de Braine-le-Comte depuis cinq mois" (n° 9877)

16.01 Colette Burgeon (PS): Édifiée en 1840, la gare de Braine-le-Comte, la plus vieille gare en activité du continent européen, se trouve dans un état scandaleux. La rénovation de la gare entamée voici trois ans est à l'arrêt depuis cinq mois à la suite de la faillite de l'entrepreneur, et les voyageurs et le personnel sont confinés dans un conteneur situé devant la gare en chantier. Comme il s'agit d'un marché public, la SNCB ne peut rien faire sauf trouver un arrangement avec la curatelle. Cette gare extrêmement fréquentée constitue la porte d'entrée du cœur du Hainaut vers Bruxelles et est appelée à devenir un des terminaux du futur RER!

Où en sont les négociations entre la curatelle et la SNCB? Quand les travaux reprendront-ils? En quoi consistent les travaux de rénovation de la gare? À quel stade ont-ils été interrompus? Quelles mesures la SNCB compte-t-elle prendre pour améliorer l'accueil des navetteurs et le travail du personnel?

16.02 Paul Magnette, ministre (en français): Les travaux dans la gare de Braine-le-Comte, qui est un

IBIS-toestellen die alle treinbegeleiders sinds begin 2006 gebruiken, zijn meer dan de helft lichter dan het model voor de treinbestuurders. Een aantal succesvolle ontwikkelingen heeft ervoor gezorgd dat treinbegeleiders sindsdien minder papieren bij zich moeten hebben. Toch kunnen of mogen sommige documenten niet worden geïnformatiseerd om technische redenen of door verplichtingen die de federale overheid heeft opgelegd. Daarom heeft de NMBS elke treinbegeleider een trolley bezorgd.

De IBIS-toestellen worden voortdurend verbeterd. NMBS Mobility is begonnen met de analyse van de vervanging van de IBIS-toestellen tegen 2014-2015, indien mogelijk door nog lichtere toestellen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vragen nrs 9822 en 9889 van de heer Dufrane worden uitgesteld.

16 Vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de al vijf maanden stilliggende renovatiewerken in het station 's Gravenbrakel" (nr. 9877)

16.01 Colette Burgeon (PS): Het in 1840 opgerichte station 's Gravenbrakel, het oudste in werking zijnde station van het Europese vasteland, bevindt zich in een erbarmelijke staat. De renovatie van het station, die drie jaar geleden werd aangevat, ligt ondertussen al vijf maanden stil omdat de aannemer failliet ging. Reizigers en personeel moeten gebruik maken van een container die voor het stationsgebouw staat opgesteld. Aangezien het om een overheidsopdracht gaat, zit er voor de NMBS niets anders op dan een akkoord te sluiten met de curator. Dat zeer druk bezochte station is voor de provincie Henegouwen de toegangspoort tot de hoofdstad en moet een van de eindstations van het toekomstige GEN worden!

Hoever zijn de onderhandelingen tussen de curator en de NMBS gevorderd? Wanneer worden de renovatiewerkzaamheden hervat? Waarin bestaan die werkzaamheden? In welk stadium werden ze stilgelegd? Welke maatregelen zal de NMBS nemen om de opvang van de pendelaars te verbeteren en het werk van het personeel te vergemakkelijken?

16.02 Minister Paul Magnette (Frans): De werkzaamheden in het station 's Gravenbrakel, dat

bâtiment classé, consistent en une modernisation intérieure des espaces voyageurs et des locaux du personnel. Pour permettre l'exécution des travaux, une gare provisoire a été installée à proximité du bâtiment.

Les sociétés adjudicataires sont tombées en faillite, alors que les travaux de rénovation des locaux ne sont achevés qu'à 50 %. À la suite des contacts pris avec la curatelle, la SNCB-Holding a été informée de la non-poursuite des activités de ces sociétés. La reprise des travaux nécessitera un nouveau marché public.

Le délai estimé pour la reprise des travaux est de neuf à douze mois et ceux-ci devraient durer six mois. La SNCB-Holding met tout en œuvre pour limiter les désagréments en réalisant des petits travaux dans le bâtiment provisoire et pour que les travaux de rénovation puissent reprendre dans les meilleurs délais.

16.03 Colette Burgeon (PS): Le problème, c'est que le bâtiment provisoire met le personnel à l'étroit. L'air y est irrespirable. Ne pourrait-on améliorer la situation?

L'incident est clos.

17 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 "les nouvelles méthodes de recrutement de la SNCB-Holding" (n° 10032)
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la campagne de recrutement de la SNCB-Holding" (n° 10060)

17.01 Linda Musin (PS): Le Groupe SNCB connaît des difficultés de recrutement, spécialement en ce qui concerne les métiers dits en pénurie comme ingénieurs ou électromécaniciens. Or, pour pallier les départs à la retraite, le Groupe SNCB doit engager au moins treize cents personnes chaque année.

Diverses initiatives de la SNCB-Holding visent à améliorer les procédures de recrutement. Je citerai une sensibilisation "directe" aux voyageurs par le biais d'annonces dans les trains, l'organisation de trois "Job Days" et des actions de mobilisation

un bâtiment protégé, consistant en une modernisation de l'intérieur des espaces voyageurs et des locaux du personnel. Afin de permettre l'exécution des travaux, une gare provisoire a été installée à proximité du bâtiment.

Les entreprises adjudicatrices ont fait faillite, alors que les travaux de rénovation des locaux ne sont terminés qu'à 50 %. À la suite des contacts pris avec la curatelle, la SNCB-Holding a été informée que ces entreprises ne poursuivraient pas leurs activités. La reprise des travaux nécessitera un nouveau marché public.

Le délai estimé pour la reprise des travaux est de neuf à douze mois et ceux-ci devraient durer six mois. La SNCB-Holding met tout en œuvre pour limiter les désagréments en réalisant des petits travaux dans le bâtiment provisoire et pour que les travaux de rénovation puissent reprendre dans les meilleurs délais.

16.03 Colette Burgeon (PS): Het probleem is dat het personeel te kleinbehuïsd is. De lucht in het tijdelijke stationsgebouw is gewoon verstikkend. Kan men niets doen om de werkomstandigheden te verbeteren?

Het incident is gesloten.

17 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nieuwe aanwervingsmethoden bij de NMBS-Holding" (nr. 10032)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de recruiteringscampagne van de NMBS-Holding" (nr. 10060)

17.01 Linda Musin (PS): De NMBS-Groep ondervindt moeilijkheden om personeel aan te trekken, vooral voor de zogenoemde knelpuntberoepen zoals ingenieurs en elektromechanici. Om de pensioneringen op te vangen moet de NMBS-Groep jaarlijks echter minstens 1.300 personeelsleden in dienst nemen.

De NMBS-Holding probeert met diverse initiatieven de wervingsprocedures te verbeteren, bijvoorbeeld door de reizigers rechtstreeks aan te spreken via aankondigingen op de trein, door drie Job Days te organiseren, en door sensibiliseringsacties op het

préalables aux campagnes locales de recrutement.

getouw te zetten voor de lokale wervingscampagnes van start gaan.

Concernant les actions de mobilisation préalables, la Holding a précisé qu'elles se feraient notamment par le biais de "l'affichage et des flyers distribués dans les night-shops et tea-rooms fréquentés par les nouveaux Belges". La Holding peut-elle préciser ce point qui apparaît au minimum comme stigmatisant?

De Holding heeft laten weten dat er in het kader van de sensibiliseringsacties affiches en flyers zullen worden verspreid in nachtwinkels en theehuizen die vooral worden bezocht door nieuwe Belgen. Kan de Holding daar een woordje uitleg bij geven, want een en ander komt op zijn minst stigmatiserend over?

En ce qui concerne la sensibilisation directe par le biais d'annonces dans les trains, la Holding ne prévoit en Région bruxelloise et wallonne que des annonces pour les sélections d'accompagnateurs de train tandis qu'en Flandre, on y ajoutera la conduite des locomotives. Quelles sont les raisons de ces annonces différenciées?

Wat de aankondigingen op de trein betreft, heeft de Holding in het Brussels en Waals Gewest alleen aankondigingen voor de vacature van treinbegeleider gepland, terwijl er in Vlaanderen ook vacatures voor treinbestuurder worden aangekondigd. Vanwaar deze verschillen?

À côté de ceux prévus à court terme jusqu'en avril prochain, d'autres "Jobs Days" sont-ils prévus cette année? Le cas échéant, où seront-ils organisés?

Komen er na de reeds tot in april geplande Job Days dit jaar nog meer Job Days? Zo ja, waar zullen die georganiseerd worden?

Enfin, et plus globalement, quels sont les objectifs fixés par la Holding en rapport avec ces différentes initiatives?

Meer in het algemeen, welke doelstellingen stelt de Holding zich ten slotte met betrekking tot deze initiatieven?

Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.

Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.

17.02 Steven Vandeput (N-VA): Quel est le coût total de la campagne de recrutement à grande échelle menée par la SNCB? Comment ce coût est-il réparti entre les différents projets et canaux? À combien s'élève la facture adressée par la SNCB à la Holding pour les annonces diffusées dans les trains et la publicité dans les gares? L'efficacité de l'action "Refer a friend" a-t-elle été évaluée? Combien de candidats ont postulé par ce canal et combien d'entre eux ont finalement été engagés? De quelle manière procède-t-on pour le recrutement préférentiel des femmes et des "nouveaux Belges"? Quelle approche les plans en matière de diversité de la SNCB-Holding adoptent-ils pour recruter du personnel parmi ces groupes défavorisés? Quels chiffres espère-t-on atteindre au niveau des recrutements d'allochtones, de femmes et de handicapés? Quelle proportion ces chiffres représentent-ils par rapport aux recrutements annuels et à l'effectif total du personnel? À cet égard, quels objectifs ont été atteints en 2011?

17.02 Steven Vandeput (N-VA): Wat is de totale kostprijs van de grootschalige rekruteringscampagne van de NMBS? Hoe is de kostprijs gespreid over de verschillende projecten en kanalen? Hoeveel factureert de NMBS aan de Holding voor de boodschappen op treinen en voor de publiciteit in de stations? Werd de actie 'refer a friend' geëvalueerd? Hoeveel kandidaten solliciteerden via dat kanaal en hoeveel van hen werden uiteindelijk aangeworven? Hoe wordt de voorkeur voor de rekrutering van vrouwen en nieuwe Belgen geconcretiseerd? Hoe besteden de diversiteitsplannen van de NMBS-Holding aandacht aan de werving van deze kansengroepen? Welke streefcijfers worden gehanteerd voor allochtonen, vrouwen en personen met een handicap inzake de jaarlijkse instroom en het aandeel in het totale personeelsbestand? Welke cijfers werden ter zake gerealiseerd in 2011?

17.03 Paul Magnette, ministre (en français): Madame Musin, certains éléments de réponse m'étant parvenus très tard hier soir, je ne possède la réponse complète qu'en néerlandais.

17.03 Minister Paul Magnette (Frans): Mevrouw Musin, sommige onderdelen van het antwoord heb ik pas gisterenavond laat ontvangen. Ik beschik dan ook enkel over een volledig antwoord in het Nederlands.

(En néerlandais) Le 27 février, une campagne

(Nederlands) Op 27 februari startte een

d'image a été lancée à grande échelle, qui sera complétée en 2012 par des campagnes axées sur des profils et sur des régions spécifiques, et dont le coût s'élève à 751 000 euros. Le coût par canal est confidentiel. Pour les messages dans les trains, la SNCB ne facturera rien à la SNCB-Holding. Dans toutes les gares, les espaces publicitaires sont commercialisés par Publifer, une filiale de la SNCB-Holding et Clear Channel, qui pratique un tarif préférentiel pour la SNCB-Holding en la matière.

L'action "*refer a friend*" a été évaluée très positivement, avec quelque 2 000 dossiers introduits et in fine 48 recrutements en 2011.

Le Groupe SNCB accorde beaucoup d'attention, lors de ses recrutements, à une politique de diversité ciblée. En septembre 2011, une session d'information a de plus été organisée avec les consultants en diversité du Pacte Territorial pour l'Emploi en Région de Bruxelles-Capitale, pour informer les responsables des groupements d'intérêts bruxellois de la tenue des "Job Days" à Schaerbeek, où les candidats pouvaient découvrir le siège de travail et participer immédiatement aux épreuves de recrutement. En juillet 2011, une concertation a été organisée avec Target Media, qui est spécialisée en marketing de groupes cibles, pour élaborer des campagnes publicitaires ciblées. Ces derniers mois, une campagne intensive a aussi été menée à Bruxelles pour recruter des techniciens en électromécanique et des conducteurs de train.

Depuis 2010, la SNCB parraine le Jump Forum, qui œuvre pour la promotion active des femmes aux postes de direction. Le dernier forum, qui a eu lieu le 5 mai 2011, avait pour thème principal la mise en œuvre d'un programme de tutorat efficace pour aider les femmes dans le cadre de leur progression professionnelle dans les entreprises.

Dans toute la communication relative à la campagne de recrutement, il est délibérément fait référence à différents profils, que ce soit au niveau du genre, de l'âge ou de l'origine. Toutes les images de la campagne reprennent également le label de diversité. Il n'est pas question de discrimination positive lors de la sélection.

Le plan de diversité est attentif au recrutement de ces groupes fragilisés. Ce plan fait l'objet de statistiques dans toute la mesure du possible et de nouveaux canaux de recrutement sont activement recherchés pour toucher ces groupes plus efficacement. Le plan s'intéresse aussi à la formation, la sensibilisation et la combinaison via

grootschalige imagocampagne die in de loop van 2012 wordt aangevuld met campagnes voor specifieke profielen en regio's en die 751.000 euro kost. De kostprijs per kanaal is vertrouwelijk. Voor de boodschappen in de treinen rekent de NMBS geen kosten door aan de NMBS-Holding. De publiciteitsruimte in alle stations wordt gecommmercialiseerd door Publifer, een dochtermaatschappij van NMBS-Holding en Clear Channel, die de NMBS-Holding hiervoor een voordeeltarief aanrekent.

De actie 'refer a friend' werd zeer gunstig geëvalueerd, met zowat 2.000 ingediende dossiers en uiteindelijk 48 aanwervingen in 2011.

Bij haar rekrutering besteedt de NMBS-Groep ook veel aandacht aan een gericht diversiteitsbeleid. In september 2011 werd bovendien samen met de diversiteitconsulenten van het Territoriaal Pact voor de Werkgelegenheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een infosessie georganiseerd om de verantwoordelijken van de Brusselse belangengroepen te informeren over de Job Days in Schaerbeek, waar kandidaten konden kennismaken met de werkzetel en onmiddellijk konden deelnemen aan de aanwervingproeven. In juli 2011 was er overleg met Target Media, gespecialiseerd in doelgroepenmarketing, om gerichte publiciteitscampagnes op te stellen. De voorbije maanden werd tevens intensief campagne gevoerd in Brussel om technici elektromechanica en treinbestuurders te werven.

Sinds 2010 sponsort de NMBS het Jump Forum dat ijvert voor de actieve promotie van vrouwen op directieposten. Het laatste forum vond plaats op 5 mei 2011 met als hoofdthema de uitwerking van een efficiënt mentorprogramma om vrouwen te helpen bij het opklimmen in hun loopbaan in ondernemingen.

In alle wervingscampagnecommunicatie maakt men ook welbewust gebruik van diverse profielen op het vlak van gender, leeftijd en afkomst. Alle campagnebeelden bevatten tevens het diversiteitslabel. Bij de selectie is er geen sprake van positieve discriminatie.

Het diversiteitsplan besteedt aandacht aan de werving van deze kansengroepen. Waar mogelijk worden hierover statistieken bijgehouden en men blijft ook actief zoeken naar nieuwe rekruteringskanalen om die groepen beter te bereiken. Het plan besteedt ook aandacht aan zaken als opleiding, het sensibiliseren en de

professionnelle-vie privée pour éviter l'effet tourniquet.

Le contrat de gestion de la Holding SNCB prévoit 20 % de femmes, 10 % d'allochtones et 3 % de handicapés. En 2011, la Holding SNCB a recruté 36 % de collaboratrices, la SNCB 17 % et Infrabel 10 %. L'objectif n'a donc pas été atteint dans toutes les filiales, en raison notamment de la technicité du travail. L'objectif de 10 % d'allochtones ne peut être évalué. Une analyse fondée sur la nationalité constitue actuellement le seul critère objectif et, de toute évidence, le personnel ne peut pas être vraiment considéré comme ethniquement et culturellement diversifié. L'objectif de 3 % de handicapés ne peut pas être vérifié. Au 1^{er} janvier 2012, l'évaluation portait sur la situation de 447 membres du personnel, soit 1,5 % de l'ensemble des effectifs, pour lesquels la possibilité de remise au travail ou de reclassement est envisagée.

17.04 Linda Musin (PS): On ne peut que se réjouir de la volonté claire du Groupe SNCB de recruter dans la diversité mais on peut regretter la formulation.

Je n'ai pas reçu de réponse à la question de savoir s'il y aura d'autres "Jobs Days" après avril et si des recrutements de conducteurs de train sont prévus à Bruxelles et en Wallonie, mais nous reviendrons sur cette question.

17.05 Steven Vandeput (N-VA): Il convient de se demander pourquoi les objectifs chiffrés en matière de diversité ne sont pas atteints. Si l'objectif de 1 300 collaborateurs pour l'année en cours est atteint, il s'agira d'un montant de 577 euros par recrutement. Il me semble que nous reprenons les recettes aussi ambitieuses qu'onéreuses du passé sans effectuer les évaluations qui s'imposent. Par ailleurs, l'action "Refer a friend" est-elle judicieuse? Ne convient-il pas d'accroître la qualité de l'accompagnement de ces actions?

L'incident est clos.

18 Question de Mme Valérie Warzée-Caverenne au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les travaux inutiles de la SNCB" (n° 9508)

18.01 Valérie Warzée-Caverenne (MR): Un

combinatie werk-privé om het draaideureffect te vermijden.

Het beheerscontract voor de NMBS-Holding streeft naar 20 procent vrouwen, 10 procent allochtonen en 3 procent personen met een handicap. In 2011 bedroeg de instroom van vrouwelijke medewerkers 36 procent bij de NMBS-Holding, 17 procent bij de NMBS en 10 procent bij Infrabel, dit onder andere omwille van de vaak technische beroepen. Het streefcijfer van 10 procent allochtonen kan niet worden geëvalueerd. Een analyse gebaseerd op nationaliteit blijft op dit moment de enige objectieve maatstaf en het is duidelijk dat het personeelsbestand niet echt kan worden beschouwd als etnisch-cultureel divers. Het streefcijfer van 3 procent personen met een handicap kan momenteel ook niet worden geëvalueerd. Per 1 januari 2012 werden wel 447 personeelsleden of 1,5 procent van het personeelsbestand geëvalueerd, waarbij actief werd gezocht naar mogelijkheden van wedertewerkstelling of herklassering.

17.04 Linda Musin (PS): Men kan zich alleen maar verheugen over het duidelijke voornemen van de NMBS-Groep om bij de werving rekening te houden met de diversiteit. Jammer dat de formulering nogal ongelukkig gekozen is.

Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag of er na april nog andere 'Jobs Days' zullen volgen en of er in Brussel en Wallonië treinbestuurders zullen worden geworven, maar we zullen op die vraag nog terugkomen.

17.05 Steven Vandeput (N-VA): Men moet onderzoeken waarom het streefcijfer inzake diversiteit niet wordt gehaald. Als het doel van 1.300 medewerkers dit jaar wordt bereikt, komt dat neer op 577 euro per aanwerving. Het komt me voor dat we hier ambitieuze en heel dure recepten uit het verleden herhalen, zonder de nodige evaluatie. En is de actie 'refer a friend' wel de juiste manier van werken? Moet men dergelijke acties niet meer kwalitatief begeleiden?

Het incident is gesloten.

18 Vraag van mevrouw Valérie Warzée-Caverenne aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nutteloze werken van de NMBS" (nr. 9508)

18.01 Valérie Warzée-Caverenne (MR): In een

reportage de la RTBF diffusé le 6 février dans l'émission "On n'est pas des pigeons!" met en évidence des questions sur la destinée de plusieurs dizaines de trains et locomotives inutilisés qui, bien que toujours en bon état, sont destinés à la casse par la SNCB.

Est-il bien correct de parler d'un train-couche de quarante wagons et de cinquante trains équipés de locomotives de type L23 qui devraient aller à la casse en 2012?

Le porte-parole de la SNCB met en exergue l'aspect non fiable et non sécurisé de ces machines mais aussi l'impossibilité de les équiper des nouveaux systèmes TBL1+ ou ETCS, alors que le journaliste affirme que six de ces locomotives disposeraient déjà du système TBL1+. Pourriez-vous nous éclairer sur ces informations qui semblent contradictoires? Confirmez-vous que ces six machines sont également devenues inutiles? Si oui, pourquoi?

Il est également fait mention dans le reportage du coût de la location par la SNCB de quarante-neuf locomotives d'origine allemande qui équivaldrait à celui de l'installation de tels systèmes. Pourriez-vous nous donner la raison pour laquelle ce choix a été opéré plutôt que l'équipement des anciennes machines du système TBL1+ ou ETCS?

18.02 Paul Magnette, ministre (*en français*): La SNCB met effectivement d'anciennes voitures-couchettes hors service, ces voitures étant âgées de quarante-cinq ans. Les derniers trains de nuit ont été supprimés en 2003. Ces voitures ne sont pas climatisées et, en tant que voitures ordinaires, ne disposent d'aucun confort.

En ce qui concerne les locomotives type 23, elles ont bientôt cinquante ans et arrivent en fin de vie. Les caractéristiques techniques de ces locomotives ne répondent plus aux normes actuelles, elles ne sont plus aptes à une exploitation en trafic voyageurs.

Même si c'est techniquement possible, il n'est pas économiquement justifié d'équiper ces locomotives T23 du système TBL1+.

Quarante-huit locomotives TRAXX, qui sont adaptées aux différents systèmes de sécurité et tensions des réseaux limitrophes, sont louées à la SNCB Logistics pour le trafic marchandise, dont la vocation fortement internationale rend caduque l'utilisation des locomotives 3 000 volts.

RTBF-reportage die op 6 februari werd uitgezonden in het consumentenmagazine 'On n'est pas des pigeons!' worden er vragen gesteld bij de beslissing van de NMBS om verscheidene tientallen rijtuigen en locomotieven naar de sloperij te verwijzen, hoewel ze nog in goede staat zijn.

Klopt het dat een slaaptrein met veertig wagons en vijftig treinen met type 23-locomotieven in 2012 onder de slopershamer zouden moeten komen?

Volgens de woordvoerder van de NMBS zijn die voertuigen niet bedrijfszeker, beschikken ze niet over veiligheidssystemen, en kunnen de nieuwe TBL1+- of ETCS-systemen er ook niet op worden geïnstalleerd, terwijl de journalist zegt dat zes van die locomotieven al over het TBL1+-systeem beschikken. Die informatie lijkt tegenstrijdig; kunt u hierover duidelijkheid scheppen? Bevestigt u dat ook die zes locomotieven onbruikbaar zijn geworden? Zo ja, om welke reden?

In de reportage wordt er ook gezegd dat de NMBS evenveel betaalt voor het leasen van negenenveertig Duitse locomotieven als de installatie van dergelijke systemen zou kosten. Waarom werd daar dan voor gekozen, in plaats van voor het uitrusten van die oudere locomotieven met het TBL1+- of het ETCS-systeem?

18.02 Minister Paul Magnette (Frans): De NMBS stelt inderdaad oude slaapwagens buiten bedrijf, omdat ze vijfenveertig jaar oud zijn. De laatste nachttreinen werden in 2003 geschrapt. Die rijtuigen beschikken niet over airconditioning en bieden geen comfort als gewone rijtuigen.

De type 23-locomotieven zijn dan weer bijna vijftig jaar oud en hun levensduur loopt ten einde. De technische kenmerken van die locomotieven beantwoorden niet meer aan de huidige normen; ze zijn niet meer geschikt om te worden ingezet voor het reizigersverkeer.

Ook al is het technisch mogelijk, het is economisch niet verantwoord om die T23-locomotieven uit te rusten met TBL1+.

Er worden aan NMBS Logistics 48 TRAXX locomotieven, die aangepast zijn aan de diverse beveiligingssystemen en spanningen van de spoorwegen in de buurlanden, verhuurd voor het goederenvervoer, dat sterk internationaal gericht is en waarvoor locomotieven van 3.000 volt niet geschikt zijn.

18.03 **Valérie Warzée-Caverenne** (MR): Le reportage était en fait plutôt ambigu, mais votre réponse est très claire.

L'incident est clos.

La réunion publique est levée à 12 h 25.

18.03 **Valérie Warzée-Caverenne** (MR): De reportage was niet erg duidelijk, maar uw antwoord is dat des te meer.

Het incident is gesloten.

De openbare vergadering wordt gesloten om 12.25 uur.