



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

02-05-2012

Matin

Woensdag

02-05-2012

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 beigekleurig papier)

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

SOMMAIRE

Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le contrôle budgétaire" (n° 10257)

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

Question de M. Franco Seminara au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la sécurité du passage souterrain de la gare de Quaregnon" (n° 10264)

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

Questions jointes de

- M. Josy Arens au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les projets de reprise d'actifs de la SNCB Logistics par la SNCB-Holding" (n° 10349)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'éventuelle reprise d'une partie des activités de la SNCB Logistics par la SNCB-Holding" (n° 10951)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'éventuelle reprise d'entités de la SNCB Logistics par la SNCB-Holding" (n° 10938)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la reprise éventuelle d'une partie des actifs de la SNCB Logistics par la SNCB-Holding" (n° 11238)

- Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les informations concernant une opération de rachat d'actifs de la SNCB Logistics par la SNCB-Holding" (n° 11285)

INHOUD

Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de begrotingscontrole" (nr. 10257)

Sprekers: **Steven Vandeput, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Vraag van de heer Franco Seminara aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de veiligheid in de voetgangerstunnel van het station Quaregnon" (nr. 10264)

Sprekers: **Franco Seminara, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Samengevoegde vragen van

- de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de plannen van de NMBS-Holding om activa van NMBS Logistics over te nemen" (nr. 10349)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de eventuele overname van een deel van de activiteiten van NMBS Logistics door de NMBS-Holding" (nr. 10951)

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de mogelijke overname van onderdelen van NMBS Logistics door de NMBS-Holding" (nr. 10938)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de mogelijke overname van een deel van de activa van NMBS Logistics door de NMBS-Holding" (nr. 11238)

- mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de berichten over een overname door de NMBS-Holding van activa van NMBS Logistics" (nr. 11285)

Orateurs: Josy Arens, Tanguy Veys, Steven Vandeput, Linda Musin, David Geerts, Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes

Sprekers: Josy Arens, Tanguy Veys, Steven Vandeput, Linda Musin, David Geerts, Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le recyclage des anciens décodeurs de Belgacom dans des entreprises de travail adapté" (n° 10382)

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

Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het recyclen van oude decoders van Belgacom in beschutte werkplaatsen" (nr. 10382)

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

Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le masterplan pour le quartier de la gare à Audenarde" (n° 10385)

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 "het masterplan voor de stationsbuurt in Oudenaarde" (nr. 10385)

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

Questions jointes de

9

Samengevoegde vragen van

9

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'analyse et la critique de TreinTramBus formulées dans la Note Rail 2020 et plus particulièrement en ce qui concerne la liaison Malines-Lierre" (n° 10386)

9

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de analyse en kritiek van TreinTramBus verwoord in Nota Spoor 2020 en in het bijzonder voor de treinverbinding Mechelen-Lier" (nr. 10386)

9

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'analyse et la critique de TreinTramBus formulées dans la Note Rail 2020 et plus particulièrement en ce qui concerne la Campine et la liaison Malines-Lierre" (n° 10427)

9

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de analyse en kritiek van TreinTramBus verwoord in Nota Spoor 2020 en in het bijzonder voor de Kempen en de treinverbinding Mechelen-Lier" (nr. 10427)

9

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

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

Question de M. Luk Van Biesen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "un dispositif au sol destiné à entraver la marche" (n° 10400)

10

Vraag van de heer Luk Van Biesen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "struikelmatten" (nr. 10400)

10

Orateurs: Luk Van Biesen, Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes

Sprekers: Luk Van Biesen, 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'aménagement éventuel

11

Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de eventuele ondertunneling van de

11

d'un tunnel sous voies à la gare de Turnhout" (n° 10411)		sporen aan het station van Turnhout" (nr. 10411)	
<i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, Paul Magnette , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> Tanguy Veys, Paul Magnette , minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	
Questions et interpellation jointes de	12	Samengevoegde vragen en interpellatie van	12
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'instauration éventuelle de sanctions administratives à la SNCB en vue de lutter contre l'augmentation des agressions contre le personnel de la SNCB" (n° 10412)	12	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de eventuele invoering van administratieve sancties bij de NMBS in de strijd tegen de stijgende agressie tegen het NMBS-personeel" (nr. 10412)	12
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les récentes agressions physiques dont ont été victimes les accompagnateurs de train" (n° 10461)	12	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de recente gevallen van fysieke agressie tegen treinbegeleiders" (nr. 10461)	12
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "de nouveaux cas d'agressions contre des accompagnateurs de train" (n° 10481)	12	- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "nieuwe agressiegevallen tegen treinbegeleiders" (nr. 10481)	12
- M. Luk Van Biesen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les agressions physiques dont sont victimes les accompagnateurs de train" (n° 10515)	12	- de heer Luk Van Biesen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "fysieke agressie tegen treinbegeleiders" (nr. 10515)	12
- Mme Colette Burgeon au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'augmentation des violences verbales ou physiques à l'encontre des agents de la SNCB sur les lignes de chemin de fer dans la région du Centre" (n° 10856)	12	- mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toename van het verbaal of fysiek geweld tegen NMBS-personeel op de spoorlijnen in de regio Le Centre" (nr. 10856)	12
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur "les mesures prises pour faire face aux agressions dans les trains et dans les gares" (n° 32)	12	- de heer Tanguy Veys tot de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met de Grote Steden over "de aanpak van de agressie op de trein en in de stations" (nr. 32)	12
<i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, David Geerts, Luk Van Biesen, Colette Burgeon, Paul Magnette , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> Tanguy Veys, David Geerts, Luk Van Biesen, Colette Burgeon, Paul Magnette , minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	
Motions	17	Moties	17
Questions jointes de	17	Samengevoegde vragen van	17

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le dossier du désenclavement du port d'Anvers" (n° 10418)	17	- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "een stand van zaken van de Antwerpse havenontsluiting" (nr. 10418)	17
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le deuxième désenclavement ferroviaire du port d'Anvers à la hauteur de Nijlen" (n° 10878)	17	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven ter hoogte van Nijlen" (nr. 10878)	17
<i>Orateurs:</i> David Geerts, Tanguy Veys, Paul Magnette , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> David Geerts, Tanguy Veys, Paul Magnette , minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	
Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la publicité par laquelle Belgacom propose de devenir client sans déboursier un euro de plus" (n° 10429)	20	Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de reclame van Belgacom 'overstappen zonder een euro meer uit te geven'" (nr. 10429)	20
<i>Orateurs:</i> David Geerts, Paul Magnette , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> David Geerts, Paul Magnette , minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	
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 réorganisation de l'offre de trains entre Arlon, Virton et le Grand-Duché de Luxembourg" (n° 10443)	21	Vraag van de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de reorganisatie van het treinaanbod tussen Arlon, Virton en het Groothertogdom Luxemburg" (nr. 10443)	21
<i>Orateurs:</i> Josy Arens, Paul Magnette , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> Josy Arens, Paul Magnette , minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	
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 "le transfert des gares régions" (n° 10444)	22	Vraag van de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de herschikking van de regiostations" (nr. 10444)	22
<i>Orateurs:</i> Josy Arens, Paul Magnette , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> Josy Arens, Paul Magnette , minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	
Questions jointes de	24	Samengevoegde vragen van	24
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les mesures destinées à réduire l'écart entre les salaires les plus bas et les plus hauts dans les entreprises publiques et le système d'indemnités et autres avantages liés aux mandats d'administrateur" (n° 10458)	24	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de maatregelen om de loonkloof te dichten tussen de laagste en de hoogste lonen in de overheidsbedrijven en het systeem van vergoedingen en andere voordelen voor bestuursmandaten" (nr. 10458)	24
- M. Peter Dedecker au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des	24	- de heer Peter Dedecker aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote	24

Grandes Villes, sur "les indemnités de licenciement chez Belgacom" (n° 10467)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les pratiques salariales et les indemnités de licenciement chez Belgacom" (n° 10482)

Orateurs: **Tanguy Veys, Peter Dedecker, David Geerts, 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 "l'obligation imposée à Infrabel d'entretenir les infrastructures ferroviaires comme par exemple un tunnel sous voies" (n° 10473)

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

Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les incivilités à la gare de Braine-l'Alleud" (n° 10490)

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

Steden, over "de ontslagvergoedingen bij Belgacom" (nr. 10467)

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het loonbeleid en de ontslagvergoedingen bij Belgacom" (nr. 10482)

Sprekers: **Tanguy Veys, Peter Dedecker, David Geerts, 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 verplichting van Infrabel om de spoorinfrastructuur zoals bijvoorbeeld een spoorondertunneling, te onderhouden" (nr. 10473)

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

Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de overlast in het treinstation van Eigenbrakel" (nr. 10490)

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

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

du

MERCREDI 02 MAI 2012

Matin

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 02 MEI 2012

Voormiddag

La réunion publique est ouverte à 10 h 18 sous la présidence de Mme Miranda Van Eetvelde.

De openbare vergadering wordt geopend om 10.18 uur en voorgezeten door mevrouw Miranda Van Eetvelde.

01 Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le contrôle budgétaire" (n° 10257)

01 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de begrotingscontrole" (nr. 10257)

01.01 Steven Vandeput (N-VA): À la suite du récent contrôle budgétaire, plusieurs postes budgétaires ont été revus. Lors de la confection initiale du budget, en plus d'une série de mesures d'économie auprès du Groupe SNCB, un montant de 400 millions d'euros avait été bloqué sur le plan des dépenses de la SNCB.

01.01 Steven Vandeput (N-VA): Naar aanleiding van de recente begrotingscontrole werd een aantal begrotingsposten herzien. Bij de initiële begrotingsopmaak werd, naast een aantal besparingen bij de NMBS-Groep, een bedrag van 400 miljoen euro bevroren in de uitgaven voor de NMBS.

À combien s'élèveront les économies réalisées au département du ministre et quels postes seront concernés? Comment s'effectueront ces économies? Quel montant sera gelé? Comment ces mesures seront-elles compensées?

Hoeveel wordt in het departement van de minister bespaard en op welke posten? Hoe zal die besparing verlopen? Welk bedrag is bevroren? Hoe zal dat worden opgevangen?

01.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Lors du contrôle budgétaire, en mars dernier, il n'a pas été décidé de procéder à de nouvelles économies sur les dotations aux sociétés ferroviaires.

01.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Tijdens de begrotingscontrole van maart werd niet tot nieuwe besparingen beslist op de dotaties aan de spoorwegbedrijven.

Dans le cadre du budget initialement prévu, des économies à concurrence de 253 millions d'euros étaient inscrites à ces postes budgétaires. Aucune économie supplémentaire n'est prévue.

Bij de initiële begroting werd op deze begrotingsposten 253 miljoen euro bespaard en daar komt niets meer bij.

En janvier, des dépenses à concurrence de 400 millions d'euros au bénéfice des sociétés

In januari werd voor 400 miljoen euro aan uitgaven ten gunste van de spoorwegbedrijven tijdelijk

ferroviaires ont été temporairement bloquées. Elles ont été totalement débloquées lors du contrôle budgétaire.

L'incident est clos.

02 Question de M. Franco Seminara au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la sécurité du passage souterrain de la gare de Quaregnon" (n° 10264)

02.01 **Franco Seminara** (PS): Le souterrain piétonnier de la rue de la Station, à Quaregnon, est insalubre; les barrières qui doivent empêcher le passage des motos ne sont pas efficaces et les piétons sont dès lors mis en danger par les usagers motorisés.

À qui incombe la charge du souterrain? Qu'envisage le Groupe SNCB pour en améliorer la sécurité et l'entretien?

02.02 **Paul Magnette**, ministre (*en français*): Nous essayons de veiller au confort des passagers, y compris dans les petites gares, qui sont souvent très fréquentées et situées dans une zone d'habitat dense.

En 1974, lors de la suppression d'un passage à niveau, la commune de Quaregnon a signé une convention avec la SNCB, aujourd'hui Infrabel, qui est gestionnaire des quais, couloirs sous voie et accès aux quais. Selon cette convention toujours en vigueur, c'est la commune qui est chargée de l'entretien du couloir sous voie et c'est donc à elle que revient l'initiative pour les améliorations qu'elle estimerait nécessaires.

02.03 **Franco Seminara** (PS): Merci pour cette réponse que je répercuterai auprès des riverains.

L'incident est clos.

03 Questions jointes de

- M. Josy Arens au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les projets de reprise d'actifs de la SNCB Logistics par la SNCB-Holding" (n° 10349)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des

bevroren. Tijdens de begrotingscontrole werd deze bevroering volledig opgeheven.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Franco Seminara aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de veiligheid in de voetgangerstunnel van het station Quaregnon" (nr. 10264)

02.01 **Franco Seminara** (PS): De voetgangerstunnel in de rue de la Station in Quaregnon wordt zeer slecht onderhouden en de versperringen die ervoor moeten zorgen dat motorrijders niet kunnen passeren, werken niet goed, waardoor de voetgangers in de tunnel gevaar lopen door het gemotoriseerde verkeer.

Wie is verantwoordelijk voor de voetgangerstunnel? Wat zal de NMBS-Groep ondernemen om de veiligheid in de voetgangerstunnel te verhogen en het onderhoud ervan te verbeteren?

02.02 Minister **Paul Magnette** (*Frans*): We proberen toe te zien op het comfort van de reizigers, ook in de kleine stations, die vaak zeer druk zijn en in een dichtbevolkt gebied liggen.

Toen in 1974 een overweg werd afgeschaft, sloot de gemeente Quaregnon een overeenkomst met de NMBS – nu Infrabel – die instaat belast is met het beheer van de perrons, de perrontunnels en de toegang tot de perrons. Volgens die nog altijd vigerende overeenkomst is de gemeente belast met het onderhoud van de voetgangerstunnel en moet zij dus het initiatief nemen om de verbeteringen aan te brengen die zij noodzakelijk acht.

02.03 **Franco Seminara** (PS): Ik dank u voor uw antwoord, dat ik aan de bewoners zal bezorgen.

Het incident is gesloten.

03 Samengevoegde vragen van

- de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de plannen van de NMBS-Holding om activa van NMBS Logistics over te nemen" (nr. 10349)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote

Grandes Villes, sur "l'éventuelle reprise d'une partie des activités de la SNCB Logistics par la SNCB-Holding" (n° 10951)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'éventuelle reprise d'entités de la SNCB Logistics par la SNCB-Holding" (n° 10938)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la reprise éventuelle d'une partie des actifs de la SNCB Logistics par la SNCB-Holding" (n° 11238)

- Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les informations concernant une opération de rachat d'actifs de la SNCB Logistics par la SNCB-Holding" (n° 11285)

Steden, over "de eventuele overname van een deel van de activiteiten van NMBS Logistics door de NMBS-Holding" (nr. 10951)

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de mogelijke overname van onderdelen van NMBS Logistics door de NMBS-Holding" (nr. 10938)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de mogelijke overname van een deel van de activa van NMBS Logistics door de NMBS-Holding" (nr. 11238)

- mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de berichten over een overname door de NMBS-Holding van activa van NMBS Logistics" (nr. 11285)

03.01 Josy Arens (cdH): Selon la presse, la filiale privée de transport de marchandises de la SNCB, et en particulier Inter Ferry Boat (IFB), la filiale privée de B-Logistics, serait dans une situation financière précaire.

03.01 Josy Arens (cdH): Volgens berichten in de pers zou de private dochter voor goederentransport van de NMBS, meer bepaald Inter Ferry Boats (IFB), de private dochter van B-Logistics, in financiële moeilijkheden verkeren.

Jusqu'où la SNCB-Holding est-elle prête à aller pour garantir la solvabilité de B-Logistics?

Hoever wil de NMBS-Holding gaan om de solvabiliteit van B-Logistics te garanderen?

Les hypothèses évoquant un rachat par la Holding des terminaux d'IFB, du matériel roulant vétuste ou des locomotives de B-Logistics se confirment-elles? Cette intervention ne serait-elle pas considérée comme une aide d'État?

Zal de Holding inderdaad IFB-terminals, verouderd rollend materieel of locomotieven van B-Logistics terugkopen? Zou dat niet als overheidssteun worden beschouwd?

À moins que ces projets ne soient envisagés dans le cadre d'une restructuration du Groupe SNCB, la Holding fusionnerait avec la SNCB et deviendrait un opérateur. Des missions essentielles actuellement gérées par Infrabel ne pourraient plus dépendre de la Holding et reviendraient à l'État.

Tenzij deze projecten in het kader van een herstructurering van de NMBS-Groep zouden worden uitgevoerd, zou de Holding met de NMBS fuseren en een operator worden. Een aantal door Infrabel uitgevoerde kerntaken zouden dan niet meer onder de Holding vallen, maar onder de Staat ressorteren.

03.02 Tanguy Veys (VB): SNCB Logistics, la filiale cargo de la SNCB-Holding, se trouve actuellement dans une situation financière délicate. La filiale a tiré la sonnette d'alarme dans une lettre: la perte nette prévue pour 2011 devrait atteindre 98,9 millions d'euros. La presse rapporte pour sa part que le président du conseil d'administration de la SNCB-Holding, Jean-Claude Fontinoy, a proposé dans un courrier du 22 février 2012 adressé à Geert Pauwels, CEO de SNCB Logistics, la reprise de SNCB Logistics par la SNCB-Holding. À travers la reprise de certains actifs, le droit d'utilisation des locomotives de type 77 et du hub d'Anvers, le

03.02 Tanguy Veys (VB): NMBS Logistics, de cargodochter van NMBS-Holding, zit financieel in slechte papieren. In een brief luidde NMBS Logistics de alarmbel: voor 2011 wordt een nettoverlies verwacht van 98,9 miljoen euro. Uit de pers blijkt dat de voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS-Holding, Jean-Claude Fontinoy, in een brief van 22 februari 2012 aan de topman van NMBS Logistics, Geert Pauwels, de overname voorstelt van NMBS Logistics door NMBS-Holding. Door de overname van bepaalde activa – het gebruiksrecht van de type 77-locomotieven en de Antwerpse hub – zou NMBS Logistics zijn

financement à court terme de SNCB Logistics à court terme serait garanti. SNCB Logistics aurait toutefois rejeté les “avances” de la Holding.

Le ministre est-il en faveur à la proposition de reprise de la SNCB-Holding? Une telle reprise est-elle conforme au plan de restructuration approuvé par la Commission européenne et à la vision de cette dernière sur le fonctionnement de l'opérateur ferroviaire autonome? Ces tâches entrent-elles dans les compétences de la Holding?

03.03 Steven Vandeput (N-VA): M. Geert Pauwels, CEO de SNCB Logistics, a fait savoir au président du conseil d'administration de la SNCB-Holding que pour l'exercice 2011, les pertes nettes s'élevaient à 78,9 millions d'euros au lieu des 43,5 millions d'euros prévus. Par ailleurs, la trésorerie de SNCB Logistics est alarmante: la dette commerciale s'élèverait aujourd'hui à 8,3 millions d'euros et le banquier concerné, ING, serait réticent à octroyer des crédits complémentaires.

Par la voix de son président, la SNCB-Holding aurait indiqué qu'elle était disposée, pour améliorer la trésorerie de SNCB Logistics, à reprendre une série d'actifs – les types 77 et le *main hub* à Anvers – qu'elle louerait à SNCB Logistics au prix du marché. Je pense que la SNCB-Holding souhaite ainsi créer des conditions supplémentaires lui permettant de justifier sa propre existence. Selon SNCB Logistics, seuls les actifs excédentaires, tels que les wagons et les locomotives inutilisés, pourraient être vendus.

Le ministre est-il au courant de cette démarche du président du conseil d'administration de la Holding et l'appuie-t-il? La SNCB-Holding a-t-elle un rôle à jouer dans le cadre des activités marchandises? Le contrat de gestion prévoit-il cette possibilité? Comment la SNCB-Holding envisage-t-elle de mettre cette opération en conformité avec la réglementation européenne? Le ministre envisage-t-il d'autres pistes pour améliorer à terme la trésorerie de SNCB Logistics? SNCB Logistics a-t-elle respecté toutes les échéances lui permettant d'être rentable en 2013, comme cela a été dit devant cette commission? La nouvelle organisation du personnel, prévoyant la réduction du nombre d'équivalents temps plein à 1.028, a-t-elle été mise en œuvre dans l'intervalle?

03.04 Linda Musin (PS): La presse du 14 février dernier nous informait de la volonté de la SNCB-Holding de procéder à une opération de rachat

financiering op korte termijn verzekerd zien. NMBS Logistics zou de 'avances' van de Holding echter afwijzen.

Is de minister voorstander van het overnamevoorstel van NMBS-Holding? Strookt een dergelijke overname met het herstructureringsplan dat goedgekeurd werd door de Europese Commissie en met de visie van de Europese Commissie op de werking van de autonome spooroperator? Behoren die taken wel tot het takenpakket van de Holding?

03.03 Steven Vandeput (N-VA): Geert Pauwels, de CEO van NMBS Logistics, heeft aan de voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS-Holding meegedeeld dat voor 2011 een nettoverlies zou geleden worden van 78,9 miljoen euro in plaats van de verwachte 43,5 miljoen euro. Bovendien wordt de kaspositie van NMBS Logistics alarmerend: de commerciële schuld zou vandaag 8,3 miljoen euro bedragen en huisbankier ING zou weigerachtig staan tegenover het toekennen van bijkomende kredieten.

De voorzitter van de NMBS-Holding zou hebben aangegeven dat de Holding bereid is om een aantal activa over te nemen om de kastoestand van NMBS Logistics te verbeteren. De overgenomen activa – de types 77 en de *main hub* in Antwerpen – zouden tegen marktprijzen verhuurd worden aan NMBS Logistics. Ik denk dat de NMBS-Holding een bijkomende bestaansreden wil creëren voor zichzelf. Volgens NMBS Logistics komen alleen overtollige activa, zoals ongebruikte wagons en locomotieven, in aanmerking om verkocht te worden.

Is de minister op de hoogte van deze demarche van de voorzitter van de raad van bestuur van de Holding en steunt hij die? Is voor de NMBS-Holding een taak weggelegd in de goederenactiviteiten en is die opgenomen in de beheersovereenkomst? Hoe wil de NMBS-Holding deze operatie in overeenstemming brengen met de Europese regelgeving? Heeft de minister alternatieven om de cashpositie van Logistics op korte termijn te verbeteren? Zit NMBS Logistics op schema om in 2013 rendabel te zijn, zoals werd meegedeeld in deze commissie? Is de personeelsreorganisatie die het aantal voltijdse equivalenten terugbrengt naar 1.028, inmiddels doorgevoerd?

03.04 Linda Musin (PS): Op 14 februari jongstleden stond er in de pers te lezen dat de NMBS-Holding activa wil overnemen van NMBS

d'actifs de la SNCB Logistics, dont la situation financière reste préoccupante.

Serait-il opportun de procéder à une telle opération en pleine préparation de la future réforme structurelle du Groupe SNCB? Une telle opération ne ferait-elle pas sortir la SNCB-Holding de ses missions telles qu'inscrites dans son contrat de gestion? Qu'en est-il de l'avenir de la SNCB Logistics?

03.05 David Geerts (sp.a): Je me rallie aux questions demandant des précisions quant à une reprise éventuelle de la SNCB-Holding.

03.06 Paul Magnette, ministre (*en français*): Depuis le 1^{er} février 2011, la SNCB Logistics est une filiale de la SNCB et de la SNCB-Holding, qui sont deux entreprises publiques autonomes. Le Groupe SNCB n'est pas tenu de fournir des éléments de réponse qui concernent des matières autres que les missions de service public. Il n'est pas indiqué de répondre publiquement aux questions qui concernent le fonctionnement opérationnel quotidien de l'entreprise.

Le Groupe SNCB m'a fourni les éléments de réponse suivants.

La SNCB Logistics SA est détenue à plus de 93 % par la SNCB et plus de 6 % par la SNCB-Holding. La création de la SNCB Logistics a fait l'objet d'un plan de restructuration accompagné d'une aide d'État approuvée par la Commission européenne. La SNCB-Holding exécute sa partie du plan de restructuration et est consciente des limites dans lesquelles elle peut jouer son rôle d'actionnaire minoritaire. Ces limites exigent la conformité avec la décision de la Commission et l'application de la réglementation européenne relative aux aides d'État.

Le conseil d'administration de la SNCB Logistics a décidé en principe de la création d'une nouvelle filiale ("Terminalco") qui intègre tous les actifs et les investissements du Groupe SNCB Logistics dans les activités liées aux terminaux intermodaux. Le conseil d'administration de la SNCB Logistics a mandaté la vente des locomotives T-77 qui deviennent redondantes en raison de l'amélioration continue du fonctionnement et desquelles la SNCB Logistics est progressivement propriétaire ou le deviendra. Pour ces opérations, la SNCB Logistics a demandé que la SNCB-Holding considère son intervention comme facilitateur ou investisseur.

Logistics, dat nog altijd in slechte papieren zit.

Is het wel opportuun om tot zo een operatie over te gaan, nu de toekomstige structurele hervorming van de NMBS-Groep volop wordt voorbereid? Zou de NMBS-Holding het bestek van de in het beheerscontract vastgelegde opdrachten niet te buiten gaan met zo een operatie? Hoe ziet de toekomst van NMBS Logistics eruit?

03.05 David Geerts (sp.a): Ik sluit me aan bij de vragen om duidelijkheid over de mogelijke overname door de NMBS-Holding.

03.06 Minister Paul Magnette (*Frans*): Sinds 1 februari 2011 is NMBS Logistics een dochteronderneming van de NMBS en de NMBS-Holding, die beide autonome overheidsbedrijven zijn. De NMBS-Groep is niet verplicht een antwoord te verstrekken over aangelegenheden die geen betrekking hebben op haar opdrachten van openbare dienstverlening. Het is niet aangewezen in het openbaar te reageren op vragen met betrekking tot de dagelijkse operationele werking van het bedrijf.

De NMBS-Groep heeft me het volgende meegedeeld.

NMBS Logistics nv is voor meer dan 93 procent eigendom van de NMBS en voor meer dan 6 procent van de NMBS-Holding. In het kader van de oprichting van NMBS Logistics werd er een herstructureringsplan opgesteld en werd er staatssteun toegekend, die het fiat van de Europese Commissie had gekregen. De NMBS-Holding voert haar deel van het herstructureringsplan uit en is zich bewust van de grenzen waaraan ze zich als minderheidsaandeelhouder moet houden. Zo moet ze zich houden aan de beslissing van de Commissie en moet ze de EU-regelgeving inzake staatssteun toepassen.

De raad van bestuur van NMBS Logistics heeft de principiële beslissing genomen een nieuwe dochteronderneming ('Terminalco') op te richten waarin alle activa en investeringen van NMBS Logistics in de activiteiten met betrekking tot intermodale terminals zullen worden ondergebracht. De raad van bestuur van NMBS Logistics heeft opdracht gegeven tot de verkoop van de locomotieven van het type 77, die overbodig zijn geworden als gevolg van de voortdurende verbetering van de werking en waarvan NMBS Logistics geleidelijk eigenaar wordt of zal worden. Voor die operaties heeft NMBS Logistics gevraagd dat de NMBS-Holding haar rol als die van een

facilitator of investeerder zou beschouwen.

(En néerlandais) Dans un courrier du 22 février, le président du conseil d'administration de la Holding-SNCB a fait savoir à SNCB Logistics que le conseil d'administration optait pour deux pistes de réflexion en vue de reprendre certains actifs de SNCB Logistics, en particulier les droits d'usage des locomotives T77 et du *main hub*.

Cette opération permettrait d'assurer le financement à court terme de SNCB Logistics ainsi que le maintien des actifs stratégiques. Compte tenu de la complexité du *main hub*, la Holding SNCB propose d'en racheter les droits pour les louer ensuite aux conditions du marché à SNCB Logistics. La Holding entend ainsi devenir un acteur décisif dans le domaine de la mobilité en Belgique. Les directions financières des deux entités examineront ces possibilités plus avant. À ce jour, aucune décision n'a encore été prise dans ce dossier.

S'agissant des conséquences de la réforme structurelle du Groupe SNCB sur les activités de B-Logistics, je rappelle qu'une évaluation de l'organisation ainsi qu'une étude par la Cour des comptes des flux financiers au sein et entre toutes ces entités et filiales seront réalisées. Je soumettrai mes propositions en temps opportun.

03.07 Tanguy Veys (VB): Alors que le Parlement et le gouvernement préparent activement la réorganisation de la SNCB, la SNCB-Holding déploie elle-même des initiatives en vue de réinstaurer des activités cargo. Dans un premier temps, une société de cargo sera mise sur pied dans le cadre d'une libéralisation et, dans un second temps, une aide publique sera sollicitée. La Commission européenne a déjà formulé des mises en garde à cet égard. Nous devons respecter les engagements que nous avons contractés précédemment dans le cadre de la libéralisation. Je ne m'attends d'ailleurs pas à des initiatives d'envergure si la SNCB Logistics ne souhaite pas elle-même céder des activités. D'autres solutions devront être envisagées pour aider la SNCB Logistics à redorer son blason.

03.08 Steven Vandeput (N-VA): La SNCB affirme que son statut d'entreprise autonome l'oblige uniquement à fournir des informations concernant les services publics, mais en tant qu'actionnaire de SNCB Logistics, l'État est concerné. Il est par conséquent tout à fait normal que des questions soient posées à ce sujet au Parlement. SNCB Logistics est appelé à justifier le plan de restructuration et ses conséquences pour le personnel. Nous devons pouvoir contrôler l'absence

(Nederlands) In een brief van 22 februari heeft de voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS-Holding aan NMBS Logistics meegedeeld dat de raad van bestuur opteert voor twee denksporen om bepaalde activa over te nemen van NMBS Logistics, in het bijzonder de gebruiksrechten van de locomotieven T77 en van de *main hub*.

Zo zou de financiering van NMBS Logistics op korte termijn verzekerd worden en worden strategische activa gehandhaafd. Gezien het complexe karakter van de *main hub* stelt NMBS-Holding voor om de rechten daarvan terug te kopen en vervolgens tegen marktvoorwaarden te verhuren aan NMBS Logistics. De Holding wil aldus een beslissende speler zijn inzake mobiliteit in België. De financiële directies van beide entiteiten zullen deze mogelijkheden nu nader onderzoeken. Tot op heden is er in dit dossier geen beslissing genomen.

Wat de gevolgen van de structurele hervorming van de NMBS-Groep op de activiteiten van B-Logistics betreft, herinner ik eraan dat een evaluatie van de organisatie en een studie door het Rekenhof van de financiële stromen binnen en tussen alle entiteiten en dochterondernemingen worden uitgevoerd. Ik zal mijn voorstellen te gepasten tijde voorleggen.

03.07 Tanguy Veys (VB): Terwijl het Parlement en de regering de reorganisatie van de NMBS volop aan het voorbereiden zijn, ontwikkelt de NMBS-Holding zelf initiatieven om opnieuw cargoactiviteiten te organiseren. Eerst wordt er een cargomaatschappij gecreëerd in het raam van een liberalisering en nadien wordt er een beroep gedaan op staatssteun. De Europese Commissie heeft daar ook al voor gewaarschuwd. Wij kunnen niet handelen in strijd met de engagementen die wij eerder in het licht van de liberalisering genomen hebben. Ik verwacht trouwens niet dat er veel zal gebeuren als NMBS Logistics zelf geen vragende partij is om activiteiten af te staan. We zullen andere oplossingen moeten bedenken om NMBS Logistics er weer bovenop te helpen.

03.08 Steven Vandeput (N-VA): De NMBS zegt dat zij als autonoom bedrijf alleen informatie over publieke diensten moet verschaffen, maar als aandeelhouder van NMBS Logistics is de overheid betrokken partij. Het is dus niet meer dan normaal dat wij hierover vragen stellen in het Parlement. NMBS Logistics is zeker verantwoording verschuldigd over het herstructureringsplan en de gevolgen daarvan voor het personeel. Wij moeten kunnen controleren of er geen publieke middelen

d'utilisation de moyens publics.

worden gebruikt.

03.09 David Geerts (sp.a): Il nous faut savoir si cette entreprise a un avenir. J'ai déjà demandé, il y a quelques années, un débat sur le département cargo. Ma proposition a été rejetée sous prétexte qu'il s'agit d'une entreprise privée mais qui pourrait, je le crains, bénéficier de fonds publics.

03.09 David Geerts (sp.a): We moeten kunnen nagaan of dit bedrijf een toekomst heeft. Enkele jaren geleden vroeg ik al om een debat over de cargoafdeling. Dat wordt geweigerd omdat het om een privébedrijf gaat, maar ik vrees dat er publieke middelen worden geïnvesteerd.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le recyclage des anciens décodeurs de Belgacom dans des entreprises de travail adapté" (n° 10382)

04 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het recyclen van oude decoders van Belgacom in beschutte werkplaatsen" (nr. 10382)

04.01 David Geerts (sp.a): Telenet confie la réparation des digicorders et des digibox à une entreprise de travail adapté à Boom, ce qui lui a permis de réaliser une économie de 30 millions d'euros en 2011.

04.01 David Geerts (sp.a): Telenet laat digicorders en digiboxen herstellen in een beschutte werkplaats in Boom, wat het bedrijf in 2011 een besparing van 30 miljoen euro opleverde.

L'entreprise publique Belgacom recourt-elle à une méthode de travail analogue?

Bestaat er bij overheidsbedrijf Belgacom een gelijkaardige werkwijze?

04.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Lors du lancement de Belgacom TV, en 2005, il a été décidé de ne pas recycler directement les décodeurs défectueux mais de les faire réparer. À cet effet, des licences de réparation ont été octroyées à ANOVO. Depuis 2005, ce procédé a permis une économie de 70 millions d'euros.

04.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Bij de start van Belgacom TV in 2005 werd beslist om defecte decoders niet onmiddellijk te recyclen, maar ze te laten herstellen. Daarvoor werden reparatielicenties verleend aan ANOVO. Dit leverde sinds 2005 een besparing op van 70 miljoen euro.

Les appareils qui ne sont plus réparables sont envoyés depuis 2009 à l'entreprise de travail adapté 't Veer, à Menin, qui s'occupe du tri à destination des différents partenaires pour le recyclage. Dans le courant de cette année, ce tri sera transféré vers un nouveau centre de distribution, à Courcelles. Le travail y sera réalisé en collaboration avec les ateliers protégés Entra et l'Atelier Cambier. Septante personnes y seront employées.

Toestellen die niet meer te herstellen zijn, worden sinds 2009 doorgestuurd naar de beschutte werkplaats 't Veer in Menen, dat voor de uitsortering naar diverse recyclagepartners instaat. In de loop van dit jaar zal de uitsortering naar een nieuw distributiecentrum in Courcelles worden overgeheveld. Daar zal worden samengewerkt met de beschutte werkplaatsen Entra en Atelier Cambier. Er zullen 70 mensen worden tewerkgesteld.

Belgacom peut se prévaloir d'une longue tradition de coopération avec des entreprises de travail adapté, non seulement pour le tri d'appareils mais aussi pour le reconditionnement de produits.

Belgacom heeft een lange traditie van samenwerking met beschutte werkplaatsen, niet alleen voor het uitsorteren van toestellen, maar ook voor het herverpakken van producten.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le masterplan pour le

05 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote

quartier de la gare à Audenarde" (n° 10385)

05.01 Tanguy Veys (VB): Il existe un masterplan pour le réaménagement du quartier de la gare à Audenarde. Prix de l'opération: environ 23 millions d'euros.

À combien se monte la participation du Groupe SNCB? Quel est le planning concrètement? Le projet entraînera-t-il la démolition d'habitations dans le quartier? Comment s'opérera la communication avec les riverains?

05.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Le masterplan est le fruit de l'étude de faisabilité et d'une large concertation entre les partenaires publics, mais il n'a pas encore été définitivement avalisé par l'ensemble des parties concernées.

Un scénario de base prévoyant le creusement d'un tunnel limité estime le coût des travaux effectués aux alentours de la gare à 19,1 millions d'euros, dont 6,6 millions d'euros à charge de la SNCB-Holding et 5,8 millions d'euros à charge d'Infrabel.

Sous réserve d'approbation, le Groupe SNCB paiera la facture des travaux suivants: la rénovation et l'extension des emplacements de stationnement pour bicyclettes, l'aménagement d'un parking au rez-de-chaussée, la prolongation et le rehaussement des quais, la réalisation d'un passage souterrain sous les voies, la rénovation des quais et de leurs accès et la construction d'une nouvelle gare.

Un scénario plus étoffé envisage l'élargissement de 17 mètres du passage souterrain sous les voies. Le coût de ces travaux est estimé à 2,6 millions d'euros et il faut encore déterminer l'entité qui assumera ces coûts.

Le calendrier n'a pas encore été arrêté et sera fonction des budgets disponibles auprès des différentes parties impliquées.

L'aménagement d'un chemin de désenclavement et les éventuelles expropriations ne concernent pas les entreprises ferroviaires.

05.03 Tanguy Veys (VB): La SNCB fait partie du comité de pilotage. L'ensemble du projet n'est pas dénué de conséquences pour certaines habitations et la SNCB doit insister pour que les riverains soient dûment informés.

L'incident est clos.

Steden, over "het masterplan voor de stationsbuurt in Oudenaarde" (nr. 10385)

05.01 Tanguy Veys (VB): Er werd een masterplan opgesteld voor de verfraaiing van de Oudenaardse stationsbuurt. Het prijskaartje wordt geraamd op ruim 23 miljoen euro.

Wat is het aandeel van de NMBS-Groep hierin? Wat is de concrete planning? Zal het project leiden tot de sloop van woningen in de buurt? Hal zal men communiceren met de omwonenden?

05.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Het masterplan is een resultaat van de haalbaarheidsstudie en uitgebreid overleg tussen de publieke partners. Het is nog niet definitief goedgekeurd door alle betrokken partijen.

In een basisscenario, met een beperkte ondertunneling, worden de geplande werken in de stationsomgeving geraamd op 19,1 miljoen euro, waarvan 6,6 miljoen euro van de NMBS-Holding en 5,8 miljoen euro van Infrabel.

De NMBS-Groep neemt, onder voorbehoud van goedkeuring, volgende werken ten laste: het vernieuwen en uitbreiden van de fietsenstallingen, de aanleg van een gelijkvloerse parking, het verlengen en ophogen van de perrons, het realiseren van de nieuwe onderdoorgang onder de sporen, het vernieuwen van de perrons en van de toegang tot de perrons en de bouw van een nieuw stationsgebouw.

In een uitgebreider scenario wordt de ruimte onder de sporen nog met 17 meter verbreed. De kostprijs hiervan wordt geraamd op 2,6 miljoen euro. Wie deze kosten op zich neemt, moet nog worden uitgeklaard.

Momenteel is de planning nog niet bekend. Die hangt af van de budgetten van alle betrokken partijen.

De spoorbedrijven zijn niet betrokken bij de ontsluitingsweg en de eventuele onteigeningen.

05.03 Tanguy Veys (VB): De NMBS maakt wel deel uit van de stuurgroep. Het project in zijn geheel heeft gevolgen voor sommige woningen. Vanuit de NMBS moet men aandringen op communicatie met de buurtbewoners.

Het incident is gesloten.

06 Questions jointes de

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'analyse et la critique de TreinTramBus formulées dans la Note Rail 2020 et plus particulièrement en ce qui concerne la liaison Malines-Lierre" (n° 10386)
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'analyse et la critique de TreinTramBus formulées dans la Note Rail 2020 et plus particulièrement en ce qui concerne la Campine et la liaison Malines-Lierre" (n° 10427)

06.01 Tanguy Veys (VB): TreinTramBus (TTB) a organisé une journée d'étude sur l'offre ferroviaire future et a présenté sa note "Nota Spoor 2020" le 8 mars. Selon TTB, la SNCB concentre dans une trop large mesure ses efforts sur les navetteurs et néglige ses services du week-end. L'association critique les différences très importantes entre les horaires de semaine et du week-end ainsi que l'offre ferroviaire trop limitée durant le week-end. TTB demande qu'un service uniforme de base soit assuré sept jours sur sept, avec un renfort durant les heures de pointe et une offre plus réduite tard dans la soirée et le dimanche matin. Spécifiquement en ce qui concerne la ligne Malines-Lierre, TTB constate qu'aucun train de voyageurs n'est prévu le week-end.

Le ministre partage-t-il les critiques formulées par TTB? Soutient-il les propositions faites par cette association? Se fondera-t-il sur ces dernières pour prendre des mesures?

06.02 David Geerts (sp.a): Malines, Lierre et la Campine sont durement touchés.

Quel est le taux d'occupation actuel des trains de week-end en Campine, et plus précisément dans les gares de Lierre et Heist-op-den-Berg? Il faut se baser sur ces chiffres et éviter qu'une modification de l'offre n'entraîne une baisse de fréquentation des voyageurs.

06.03 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): Le plan de transport de la SNCB de 1998 doit être entièrement actualisé en fonction des projections anticipées. La SNCB veut commencer par définir une vision stratégique à long terme afin de garantir la cohérence des changements successifs de l'offre. Dans la Note Rail 2020, TTB a fait connaître sa vision des choses dans ce domaine, différente de celle de la SNCB surtout en ce qui concerne l'offre du week-end. Toutes les parties concernées

06 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de analyse en kritiek van TreinTramBus verwoord in Nota Spoor 2020 en in het bijzonder voor de treinverbinding Mechelen-Lier" (nr. 10386)
- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de analyse en kritiek van TreinTramBus verwoord in Nota Spoor 2020 en in het bijzonder voor de Kempen en de treinverbinding Mechelen-Lier" (nr. 10427)

06.01 Tanguy Veys (VB): Op 8 maart organiseerde TreinTramBus (TTB) een studiedag over het toekomstige spooraanbod en stelde haar Nota Spoor 2020 voor. Volgens TTB concentreert de NMBS zich te veel op de pendelaar en verwaarloost de weekenddienst. TTB bekritiseert het sterk afwijkend uurrooster en het te beperkte treinaanbod tijdens de weekends, vraagt een uniforme basisdienst zeven dagen op zeven, met versterking tijdens de spits en een beperkter aanbod in de late avonduren en op zondagochtend. Specifiek voor de lijn Mechelen-Lier stelt TTB vast dat er in het weekend niet eens in reizigerstreinen wordt voorzien.

Deelt de minister de kritiek van TTB? Steunt hij de voorstellen van TTB? Zal hij op basis daarvan een aantal maatregelen treffen?

06.02 David Geerts (sp.a): Mechelen, Lier en de Kempen worden stiefmoederlijk behandeld.

Wat is de huidige bezettingsgraad van de weekendtreinen in de Kempen, meer bepaald voor het station Lier en het station Heist-op-den-Berg? Men moet immers van die cijfers uitgaan en er voor zorgen dat een verschraling van het aanbod geen daling van het aantal reizigers veroorzaakt.

06.03 Minister Paul Magnette (Nederlands): Het NMBS-vervoerplan van 1998 dient volledig te worden geüpdatet op basis van de ontwikkelingen die men verwacht. De NMBS wil in de eerste plaats een strategische visie op de lange termijn hebben om de coherentie van de opeenvolgende aanpassingen van het aanbod te verzekeren. TTB heeft in de Nota Spoor 2020 haar visie daarop gepubliceerd en die verschilt van deze van de NMBS vooral voor wat het weekendaanbod betreft.

devront toutefois convenir d'une vision commune de la mobilité future avec les autorités compétentes.

Le plan de transport de décembre 2013 constitue un premier pas vers une offre axée sur le futur mais ne pourra, provisoirement du moins, déborder du plan budgétaire actuel. Rien n'a encore été décidé en ce qui concerne une liaison Malines-Lierre le week-end à dater de décembre 2013. Je remets à la commission un aperçu du taux d'occupation moyen des trains circulant dans la région de Lierre le week-end.

L'incident est clos.

07 Question de M. Luk Van Biesen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "un dispositif au sol destiné à entraver la marche" (n° 10400)

07.01 Luk Van Biesen (Open Vld): Afin de lutter contre le phénomène des vols de cuivre, des revêtements spéciaux destinés à entraver la marche ont été testés aux Pays-Bas.

Le ministre connaît-il ce système? Ces dispositifs seront-ils testés dans notre pays également? Quel en est le coût? Le ministre envisage-t-il d'autres solutions?

Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.

07.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Les dispositifs en question ne sont qu'une solution parmi d'autres. Ce système s'avère toutefois plus efficace aux Pays-Bas, où il est possible d'empêcher totalement l'accès au réseau, ce qui n'est pas le cas en Belgique. Le coût de ces tapis n'est pas exorbitant mais il ne comporte pas l'adaptation de l'infrastructure, tel que le nivellement du terrain et l'installation de systèmes de verrouillage.

Corporate Security Services (CSS) de la Holding SNCB a déjà pris diverses mesures: elle a envoyé une circulaire relative au constat de vols de cuivre, organisé des patrouilles effectuées par Securail, prévu une protection électronique de l'infrastructure des centres logistiques, mis en place un contrôle de nuit mobile en collaboration avec une entreprise de gardiennage externe, etc.

Depuis novembre 2008, un groupe de travail "vols de cuivre" offre aux représentants de CSS, d'Infrabel et de la police des chemins de fer la

Alle betrokken partijen zullen echter samen met de bevoegde overheden tot een gemeenschappelijke visie op de toekomstige mobiliteit moeten komen.

Het vervoerplan van december 2013 is een eerste stap naar een toekomstgericht aanbod, maar het zal voorlopig binnen het huidige budgetplan moeten blijven. Er werd nog niet beslist of er vanaf december 2013 ruimte is voor een weekendbediening tussen Lier en Mechelen. Ik overhandig de commissie een overzicht van de gemiddelde bezettingsgraad van de weekendtreinen rond Lier.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Luk Van Biesen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "struikelmatten" (nr. 10400)

07.01 Luk Van Biesen (Open Vld): Om koperdiefstallen tegen te gaan, heeft men in Nederland speciale 'struikelmatten' getest.

Kent de minister dit systeem? Krijgt het ook navolging in België? Wat kost een dergelijke installatie? Ziet de minister nog andere oplossingen?

Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.

07.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): De struikelmatten zijn maar een van de mogelijke oplossingen, maar dit systeem werkt efficiënter in Nederland, omdat men daar – in tegenstelling tot België – de toegang tot het net volledig kan afsluiten. De prijs voor die matten is niet erg hoog, maar houdt wel geen rekening met de aanpassing van de infrastructuur, zoals het nivelleren van het terrein en het aanbrengen van afsluitingen.

Corporate Security Services (CSS) van de NMBS-Holding heeft al diverse maatregelen genomen: een rondzendbrief over de vaststelling van koperdiefstallen, patrouilles door Securail, elektronische bescherming van de logistieke centra infrastructuur, mobiele nachtbewaking samen met een externe bewakingsfirma, enzovoort.

Sinds november 2008 biedt een werkgroep Koperdiefstal de vertegenwoordigers van CSS, Infrabel en de spoorwepolitie de mogelijkheid om

possibilité de s'attaquer de manière coordonnée à cette problématique. Le groupe de travail a présenté ses conclusions fin mars 2012.

Pour l'instant, Infrabel donne la priorité à l'enfouissement des câbles dans le sol.

En outre, les câbles utilisés aujourd'hui sont moins attractifs pour les voleurs et donc moins susceptibles d'être volés.

Par ailleurs, une coopération internationale s'est organisée entre les sociétés de chemins de fer respectives. Infrabel et le CSS participent activement à des groupes de travail internationaux dont l'objectif est d'élaborer de bonnes pratiques à appliquer dans la lutte contre les vols de câbles.

Je vous donne également un aperçu de l'évolution des vols de câbles au cours de ces dernières années: 647 en 2007, 509 en 2008, 290 en 2009, 721 en 2010 et enfin, 751 en 2011.

L'incident est clos.

08 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'aménagement éventuel d'un tunnel sous voies à la gare de Turnhout" (n° 10411)

08.01 Tanguy Veys (VB): Un nouveau parc d'innovation est prévu sur le site jouxtant la gare de Turnhout et sur le terrain commercial situé à proximité. D'après la ville de Turnhout, le masterplan doit être prêt pour l'été 2012 et la démolition de certains bâtiments doit débuter en 2013 afin que la construction de logements puisse commencer dès 2014. Un tunnel doit être creusé sous les voies pour permettre l'accès à ce parc.

La SNCB est-elle d'accord avec ce projet de passage souterrain? Quelles mesures ont-elles déjà été prises? La SNCB prendra-t-elle également à sa charge une partie des frais?

08.02 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): Il existe un masterplan pour le site jouxtant les alentours de la gare et un second pour les abords de la gare eux-mêmes. La SNCB n'est pas concernée par le premier. Euro Immo Star, une filiale de la SNCB-Holding a participé à quelques réunions pour se faire une idée de l'éventuel impact des travaux sur les environs de la gare.

deze problematiek gecoördineerd aan te pakken. De werkgroep heeft eind maart 2012 haar conclusies voorgesteld.

Infrabel geeft momenteel de voorkeur aan het ingraven van de kabels.

Men gebruikt nu bovendien minder diefstalgevoelige kabels.

Er bestaat ook een internationale samenwerking tussen de respectieve spoorwegmaatschappijen. Infrabel en CSS nemen deel aan de internationale werkgroepen om best practices op te stellen in de strijd tegen kabeldiefstallen.

De evolutie van het aantal diefstallen in de afgelopen jaren is als volgt: 647 in 2007, 509 in 2008, 290 in 2009, 721 in 2010 en 751 in 2011.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de eventuele ondertunneling van de sporen aan het station van Turnhout" (nr. 10411)

08.01 Tanguy Veys (VB): Op de site rond het station van Turnhout en het nabijgelegen bedrijfsterrein is een nieuw innovatiepark gepland. Volgens de stad Turnhout moet het masterplan tegen de zomer van 2012 klaar zijn, moet er in 2013 gestart worden met de afbraak van bepaalde gebouwen, zodat er al in 2014 gestart kan worden met de bouw van woningen. Om het innovatiepark toegankelijk te maken, moet er een ondertunneling van de sporen komen.

Gaat de NMBS akkoord met deze geplande ondertunneling? Welke maatregelen werden er al getroffen? Zal de NMBS ook een deel van de kosten op zich nemen?

08.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): Er bestaat zowel een masterplan voor de site die grenst aan de stationsomgeving als een masterplan voor de stationsomgeving zelf. Bij het eerste masterplan is de NMBS niet betrokken. Euro Immo Star, een filiaal van de NMBS-Holding, heeft enkele vergaderingen bijgewoond om zicht te krijgen op de eventuele impact op de stationsomgeving.

Infrabel et la SNCB-Holding ont par contre signé un accord de coopération en vue de l'élaboration commune d'un masterplan pour les alentours de la gare de Turnhout. Il n'est pas encore achevé et ce n'est qu'à l'issue de l'étude que les décisions pourront être prises à propos de mesures adéquates, du financement et de la réalisation des travaux. Si le percement d'un tunnel est retenu, c'est Infrabel qui assumera la responsabilité des travaux.

L'incident est clos.

09 Questions et interpellation jointes de

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'instauration éventuelle de sanctions administratives à la SNCB en vue de lutter contre l'augmentation des agressions contre le personnel de la SNCB" (n° 10412)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les récentes agressions physiques dont ont été victimes les accompagnateurs de train" (n° 10461)
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "de nouveaux cas d'agressions contre des accompagnateurs de train" (n° 10481)
- M. Luk Van Biesen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les agressions physiques dont sont victimes les accompagnateurs de train" (n° 10515)
- Mme Colette Burgeon au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'augmentation des violences verbales ou physiques à l'encontre des agents de la SNCB sur les lignes de chemin de fer dans la région du Centre" (n° 10856)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur "les mesures prises pour faire face aux agressions dans les trains et dans les gares" (n° 32)

La **présidente**: La question n° 10458 de M. Veys est supprimée.

09.01 Tanguy Veys (VB): Les autorités ont annoncé une série de mesures destinées à lutter

Infrabel en de NMBS-Holding zijn wel betrokken partij bij een samenwerkingsovereenkomst voor de gezamenlijke opmaak van een masterplan voor de ruime stationsomgeving van Turnhout. Dat is nog niet afgerond. Pas als het onderzoek is afgerond, kunnen er beslissingen genomen worden over gepaste maatregelen, de financiering en de realisatie. Als er een ondertunneling komt, dan zal dat gebeuren onder de verantwoordelijkheid van Infrabel.

Het incident is gesloten.

09 Samengevoegde vragen en interpellatie van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de eventuele invoering van administratieve sancties bij de NMBS in de strijd tegen de stijgende agressie tegen het NMBS-personeel" (nr. 10412)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de recente gevallen van fysieke agressie tegen treinbegeleiders" (nr. 10461)
- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "nieuwe agressiegevallen tegen treinbegeleiders" (nr. 10481)
- de heer Luk Van Biesen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "fysieke agressie tegen treinbegeleiders" (nr. 10515)
- mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toename van het verbaal of fysiek geweld tegen NMBS-personeel op de spoorlijnen in de regio Le Centre" (nr. 10856)
- de heer Tanguy Veys tot de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met de Grote Steden over "de aanpak van de agressie op de trein en in de stations" (nr. 32)

De **voorzitter**: Vraag nr. 10458 van de heer Veys valt weg.

09.01 Tanguy Veys (VB): De overheid heeft een aantal maatregelen aangekondigd tegen de

contre la multiplication des actes d'agression visant des personnes qui exercent une fonction dans les services publics.

stijgende agressie tegen personen in een overheidsfunctie.

Infliger des sanctions administratives permettrait-il de réduire le nombre d'agressions dans le transport ferroviaire?

Kunnen administratieve sancties in het treinvervoer nuttig zijn?

Les chiffres sont en augmentation mais de moins en moins d'agents signalent les agressions dont ils ont été victimes. Je crains donc que le nombre réel d'agressions soit nettement plus élevé que ce qu'indiquent les chiffres.

De cijfers zijn gestegen, maar de aangiftebereidheid is ook gedaald. Ik vrees dat er meer agressie is dan uit de cijfers blijkt.

Le plus souvent, les incidents se produisent à la suite d'une discussion sur les titres de transport. Dans le passé, le ministre ne s'était pas montré favorable à un système fermé, dans lequel seules les personnes munies d'un titre de transport pouvaient se rendre sur les quais ou dans certains espaces spécifiques des gares. Ce système permettrait d'exclure les personnes sans titre de transport valable des lignes où les agressions sont monnaie courante. Le ministre ne pourrait-il envisager à nouveau cette solution?

De aanleiding voor incidenten is veelal een discussie over vervoerbewijzen. De minister was in het verleden geen vragende partij voor een gesloten systeem waarbij men zich enkel door middel van een pas op de perrons of in specifieke stationsruimtes kan begeven. Zo zou men op agressiegevoelige lijnen personen zonder geldig vervoerbewijs kunnen uitsluiten. Wil de minister hier alsnog over nadenken?

Les mesures proposées par les ministres de la Justice et de l'Intérieur se concentrent essentiellement sur Bruxelles. Un renfort d'effectifs de 40 personnes chez Securail suffira-t-il à résoudre les problèmes actuels?

De maatregelen van de ministers van Justitie en van Binnenlandse Zaken focussen vooral op Brussel. Zullen 40 bijkomende personeelsleden bij Securail wel volstaan om de huidige problemen aan te pakken?

Connaît-on déjà les chiffres relatifs aux agressions pour le premier trimestre de 2012? L'approche actuelle porte-t-elle déjà ses fruits? Affectera-t-on davantage d'accompagnateurs de trains aux lignes où sévissent de nombreux resquilleurs?

Zijn de cijfers inzake agressie voor het eerste kwartaal van 2012 reeds bekend? Werpt de huidige aanpak reeds vruchten af? Komen er extra treinbegeleiders op lijnen met veel zwartrijders?

Les nombreux projets de rénovation donnent-ils des résultats probants? Ce type de projet devrait davantage prendre la sécurité en compte. En effet, les abords des gares sont des lieux particulièrement sensibles en matière de criminalité. Accorde-t-on suffisamment d'attention à la concertation relative à l'installation de caméras de surveillance?

Leveren de vele renovatieprojecten wel de nodige return op? Bij projecten zou men meer aandacht moeten hebben voor de veiligheid, want stationsomgevingen zijn heel gevoelig voor criminaliteit. Besteedt men voldoende aandacht aan overleg over de plaatsing van camera's?

En ce qui concerne les lignes fréquemment empruntées par les resquilleurs, ne pourrait-on envisager de renforcer les équipes d'accompagnateurs de trains?

Kan men voor lijnen met veel zwartrijders voor een extra ondersteuning zorgen in de vorm van extra treinbegeleiders?

09.02 David Geerts (sp.a): Quelles mesures supplémentaires avez-vous prises après le dernier débat de commission consacré à ce thème? Le drame à la STIB aura-t-il des répercussions sur les compétences des agents de Securail? Quelles propositions formulées dans la note CGSP sur les agressions pourrez-vous mettre en pratique à brève

09.02 David Geerts (sp.a): Welke bijkomende maatregelen heeft men getroffen na het laatste commissiedebat hierover? Heeft het MIVB-incident gevolgen voor de bevoegdheden van de personeelsleden van Securail? Welke voorstellen uit de ACOD-nota over agressie kunnen op korte termijn worden gerealiseerd? Hoe ver staat het met

échéance? Quel est l'état d'avancement de la concertation à ce sujet? het overleg?

09.03 Luk Van Biesen (Open Vld): Après l'échange de vues en février, le nombre d'agressions contre des accompagnateurs de train n'a malheureusement pas diminué.

09.03 Luk Van Biesen (Open Vld): Na de gedachtewisseling in februari is het aantal daden van agressie op treinbegeleiders jammer genoeg niet verminderd.

La SNCB collaborera-t-elle désormais plus souvent avec les patrouilles de police et/ou les gardiens de la paix locaux? La formation supplémentaire censée permettre aux accompagnateurs de train d'identifier les situations difficiles est-elle suffisamment axée sur l'acquisition d'une capacité à gérer les agressions? Les accompagnateurs de train peuvent-ils suivre volontairement un cours d'autodéfense? Le recrutement d'un contingent supplémentaire de 40 équivalents temps plein a-t-il déjà été effectué? Les gares situées sur les lignes mentionnées précédemment sont-elles équipées d'un distributeur automatique de billets? Prendrez-vous d'autres mesures?

Wordt er nu frequenter samengewerkt met lokale politiepatrouilles en/of gemeenschapswachten? Is de bijkomende opleiding om moeilijke situaties te herkennen voldoende afgestemd op het omgaan met fysieke agressie? Kunnen treinbegeleiders vrijwillig een cursus zelfverdediging volgen? Is de werving van een bijkomend contingent van 40 voltijdse equivalenten reeds gebeurd? Zijn de stations op de eerder vermelde lijnen uitgerust met een verkoopautomaat? Komen er nog bijkomende maatregelen?

09.04 Colette Burgeon (PS): Il n'y a pas un jour sans qu'un agent de la SNCB soit victime d'une agression physique ou verbale. La violence sur le rail est en augmentation et la région du Centre n'est pas épargnée. Sur la ligne 118 Mons-Charleroi, le nombre d'agressions est passé de huit à vingt en un an. La violence verbale explose et la violence physique s'aggrave, avec usage d'armes blanches ou d'armes à feu. En 2011, la SNCB a recensé 476 agressions physiques et 754 agressions verbales.

09.04 Colette Burgeon (PS): Er gaat geen dag voorbij zonder dat een spoorman of -vrouw het slachtoffer wordt van fysieke of verbale agressie. De geweldpleging op en rond het spoor neemt hand over hand toe en de 'région du Centre' blijft er evenmin van gespaard. Op lijn 118 Bergen-Charleroi is het aantal gevallen van agressie in een jaar tijd van 8 naar 20 gestegen. Niet alleen de verbale agressie neemt exponentieel toe, ook het fysieke geweld verergert en er komen steeds vaker blanke wapens en vuurwapens bij te pas. In 2011 heeft de NMBS 476 gevallen van fysieke agressie en 754 gevallen van verbale agressie geregistreerd.

Les agressions sont-elles des actes isolés ou l'œuvre de bandes organisées? Comment enrayer ce phénomène? Y aura-t-il des mesures particulières pour les gares de Braine-le-Comte et La Louvière Sud? La CGSP Cheminots souhaite une augmentation des effectifs, en particulier chez les accompagnateurs de train. Le nouveau contrat de gestion prévoit-il un renforcement de la sécurité?

Gaat het hier om alleenstaande feiten of is dit het werk van georganiseerde bendes? Hoe kan men dit fenomeen een halt toeroepen? Zullen er bijzondere maatregelen worden genomen voor de stations 's Gravenbrakel en La Louvière-Zuid? ACOD Spoor eist een personeelsuitbreiding, vooral bij de treinbegeleiders. Voorziet het nieuwe beheerscontract in een versterking van de veiligheid?

09.05 Paul Magnette, ministre (*en français*): La lutte contre les agressions du personnel de la SNCB est une priorité du Corporate Security Service. Les mesures préconisées s'inscrivent dans un masterplan anti-agressions dont nous avons déjà discuté.

09.05 Minister Paul Magnette (*Frans*): De bestrijding van de agressie tegen het NMBS-personeel is een prioriteit van de Corporate Security Service. De voorgestelde maatregelen kaderen in een masterplan tegen agressie waarover we het reeds hebben gehad.

(*En néerlandais*) Après les cas récents d'agression, la présence d'agents de Securail dans les trains circulant sur ces lignes a été renforcée et la police a été informée.

(*Nederlands*) Na de recente gevallen van agressie, werd de aanwezigheid van Securailagenten in de treinen op deze lijnen verhoogd en werd de politie op de hoogte gebracht.

La brigade de Securail est active à bord des trains nationaux. C'est pourquoi dans les mois à venir Corporate Security Service investira davantage dans la présence dans les trains régionaux.

(En français) Les agressions sont aléatoires et imprévisibles et elles ne sont pas le fait de bandes organisées. Corporate Security Service y reste toutefois attentif.

(En néerlandais) La gestion des conflits fait partie de la formation de base des agents de Securail et sera bientôt également intégrée dans la formation permanente. L'importance de ces techniques est également rappelée dans le cadre des bilans quotidiens.

(En français) Je me suis déjà exprimé en commission sur la mise à disposition d'un deuxième agent d'accompagnement à bord d'un convoi.

(En néerlandais) La SNCB remplacera les distributeurs automatiques de billets par des machines plus modernes et plus conviviales d'ici à fin 2012. Au cours de l'année 2013, des distributeurs automatiques seront également installés dans les gares et les points d'arrêts où il n'y en a pas encore.

(En français) En collaboration avec la SNCB, Infrabel et le SPF Intérieur, la SNCB-Holding a préparé un projet de texte portant sur les sanctions administratives qu'elle doit me présenter bientôt.

(En néerlandais) Il est des gares où certains quais, certaines salles d'attente sont réservés aux voyageurs en possession d'un titre de transport. Cette mesure ne peut être généralisée étant donné que les salles d'attente et les quais ont parfois d'autres fonctions également.

(En français) La fermeture des guichets prévue dans les trente-huit gares n'aura lieu que lorsque les trois conditions seront remplies. Le guichet de la gare de Kortenberg est fermé temporairement, à défaut de personnel disponible.

(En néerlandais) La mission de la Brigade Antifraude a été redéfinie en 2002 à la suite de la recrudescence des agressions à bord des trains et elle a été rebaptisée Brigade Spéciale de Contrôle. En vertu de l'actuel contrat de gestion, les missions de sécurité ont été confiées à Securail et SNCB Mobility peut dès lors se concentrer à nouveau sur la lutte contre la fraude et les Brigades Spéciales de Contrôle ont été rebaptisées Ticket Control Teams (TICO).

De Securailbrigade is actief op nationale treinen. Daarom zal Corporate Security Service in de komende maanden extra investeren in de aanwezigheid op de regionale treinen.

(Frans) De agressie is willekeurig en onvoorspelbaar. Er zitten geen georganiseerde bendes achter. De Corporate Security Service blijft evenwel waakzaam.

(Nederlands) Conflictbeheersing is opgenomen in de basisopleiding voor Securailagenten en zal binnenkort ook deel uitmaken van de permanente vorming. In de dagelijkse feedback wordt eveneens gewezen op het belang van conflictantering.

(Frans) Ik heb me in de commissie reeds uitgesproken over de mogelijkheid om een tweede treinbegeleider in te zetten.

(Nederlands) De NMBS zal de huidige verkoopautomaten tegen eind 2012 vervangen door modernere en gebruiksvriendelijkere exemplaren. In de loop van 2013 zullen er ook automaten worden geplaatst in de stations en stopplaatsen waar er nu nog geen zijn.

(Frans) Samen met de NMBS, Infrabel en de FOD Binnenlandse Zaken heeft de NMBS-Holding een ontwerp tekst met betrekking tot de administratieve sancties voorbereid die me weldra zal worden voorgelegd.

(Nederlands) In sommige stations zijn bepaalde perrons en wachtzalen voorbehouden voor mensen met een vervoerbewijs. Deze maatregel kan niet veralgemeend worden aangezien wachtzalen en perrons soms ook andere functies hebben.

(Frans) De geplande sluiting van de loketten in 38 stations zal pas ingaan wanneer aan de drie voorwaarden is voldaan. Het loket van het station Kortenberg is tijdelijk gesloten wegens personeelsgebrek.

(Nederlands) Door de toenemende agressiegevallen in de trein werd de taak van de Brigade Antifraude in 2002 geherdefinieerd en werd zij de Brigade Speciale Controle. Met het huidige beheerscontract werd de maatschappelijke veiligheid toegekend aan Securail. NMBS Mobility kan zich daardoor weer concentreren op de strijd tegen fraude en de Brigades Speciale Controle werden Ticket Control Teams (TICO).

Les équipes TICO comptent 71 accompagnateurs de train répartis sur 20 équipes qui effectuent des contrôles assidus des titres de transport sur l'ensemble du réseau de la SNCB. Les équipes TICO et Securail déploient souvent des actions communes.

09.06 Tanguy Veys (VB): Dispose-t-on déjà de chiffres en matière de lutte contre les agressions depuis que le problème a été évoqué ici à la fin de l'an passé? La tolérance zéro est la seule réaction valable face aux agressions visant des voyageurs et des membres du personnel. Toutefois, les mesures énumérées par le ministre ne suffisent pas à mettre en place ce type de stratégie.

Il est important que la ministre de l'Intérieur adapte le statut des agents de Securail. En effet, ces derniers ne disposent actuellement souvent pas des compétences pour intervenir et doivent attendre l'arrivée de la police des chemins de fer.

À mes yeux, une solution contre les resquilleurs peut consister à placer des portillons sur les quais des gares, à l'image de la stratégie suivie dans les gares de métro.

En Flandre orientale, j'ai constaté que des guichets avaient déjà été fermés avant que soient placés des distributeurs automatiques. Cette situation incite les voyageurs à voyager sans titre de transport. Il conviendrait de faire preuve de plus de sérieux lors de la fermeture de guichets.

L'ancienne brigade antifraude fournissait un travail de qualité. Je préconise le rétablissement d'une telle brigade, car le système actuel est insuffisant.

09.07 David Geerts (sp.a): J'espère qu'une concertation structurée sur le lieu de travail permettra d'exécuter les mesures du ministre.

09.08 Luk Van Biesen (Open Vld): Ma question sur les embauches est restée sans réponse. Je réclame également une attention particulière envers le projet relatif à l'installation de distributeurs automatiques dans toutes les gares, de manière à contraindre chaque voyageur à acheter un billet avant de monter dans le train et de permettre aux accompagnateurs de voyager avec moins d'argent liquide.

09.09 Colette Burgeon (PS): Il est regrettable que ces incidents se multiplient à la SNCB comme ailleurs. Il faut y travailler de manière globale. J'espère que vos efforts coordonnés permettront de résoudre le problème.

De TICO-teams bestaan uit 71 treinbegeleiders, verdeeld over 20 teams, die doorgedreven vervoersbewijscontrole uitvoeren over het hele NMBS-net. De TICO-teams en Securail voeren vaak samen actie.

09.06 Tanguy Veys (VB): Zijn er al cijfers beschikbaar over de aanpak van agressie sinds het probleem hier eind vorig jaar werd aangekaart? Voor agressie tegenover reizigers en personeel kan alleen zerotolerantie gelden, maar de maatregelen die de minister opsomt, volstaan daarvoor niet.

Het is belangrijk dat de minister van Binnenlandse Zaken werkt aan het statuut van de Securailagenten. Nu hebben zij vaak niet de bevoegdheid om op te treden en moeten zij wachten tot de spoorweggpolitie komt.

Zwartrijden kan volgens mij worden aangepakt door poortjes aan de treinperrons te plaatsen, zoals in de metrostations.

In Oost-Vlaanderen heb ik gemerkt dat loketten al werden gesloten vooraleer er automaten stonden. Dat werkt zwartrijden alleen maar in de hand. Het sluiten van loketten moet minder lichtzinnig gebeuren.

De vroegere Brigade Antifraude leverde goed werk. Ik pleit voor de heroprichting van zo'n brigade, want het huidige systeem is onvoldoende.

09.07 David Geerts (sp.a): Ik hoop dat gestructureerd overleg op de werkvloer ervoor kan zorgen dat de maatregelen van de minister uitgevoerd worden.

09.08 Luk Van Biesen (Open Vld): Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag naar de aanwerving. Ik vraag ook bijzondere aandacht voor het voornemen om overal verkoopautomaten te plaatsen, zodat iedereen verplicht is op voorhand een ticket te kopen en het aantal treinbegeleiders met liquide middelen op zak kan worden verminderd.

09.09 Colette Burgeon (PS): Het is jammer dat dat soort incidenten bij de NMBS en elders blijft toenemen. Er is nood aan een globale aanpak. Ik hoop dat het probleem dankzij uw gecoördineerde inspanningen een oplossing zal vinden.

Motions

La **présidente**: En conclusion de cette discussion, les motions suivantes ont été déposées.

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

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

- de prendre les mesures requises pour lutter contre les agressions dans les trains et dans les gares;
- de prendre les mesures requises pour élargir le statut des agents de Securail;
- de prendre les mesures requises pour les lignes ferroviaires sur lesquelles la présence de resquilleurs est souvent constatée;
- de prendre les mesures requises pour veiller à ce que seules les personnes possédant un titre de transport valable puissent accéder aux quais ou aux trains;
- de prendre les mesures requises pour veiller à ce que les guichets dans les gares ne soient plus fermés sans que les trois conditions posées par le conseil d'administration de la SNCB aient été remplies;
- de prendre les mesures requises pour remettre sur pied une "Brigade Anti-Fraude" telle qu'elle a existé jusqu'en 2000."

Une motion pure et simple a été déposée par Mme Colette Burgeon et par MM. Josy Arens, David Geerts, Luk Van Biesen en Jef Van den Bergh.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

10 Questions jointes de

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le dossier du désenclavement du port d'Anvers" (n° 10418)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le deuxième désenclavement ferroviaire du port d'Anvers à la hauteur de Nijlen" (n° 10878)

10.01 David Geerts (sp.a): Quels tracés sont envisagés pour le deuxième désenclavement du

Moties

De **voorzitter**: Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Tanguy Veys en luidt als volgt:

'De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Tanguy Veys en het antwoord van de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden,
beveelt de regering aan

- de nodige maatregelen te nemen om de agressie op de trein en in de stations aan te pakken;
- de nodige maatregelen te nemen om het statuut van de agenten van Securail uit te breiden;
- de nodige maatregelen te nemen voor die spoorlijnen waar veel zwartrijders worden vastgesteld;
- de nodige maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat enkel personen met een geldig vervoerbewijs zich op het perron of in de trein kunnen begeven;
- de nodige maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat in stations de loketten niet meer gesloten worden zonder dat aan de door de raad van bestuur van de NMBS gestelde drie voorwaarden werd voldaan;
- de nodige maatregelen te nemen zodat een 'Brigade Anti-Fraude' zoals die tot 2000 bestond, opnieuw wordt opgestart.'

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Colette Burgeon en door de heren Josy Arens, David Geerts, Luk Van Biesen en Jef Van den Bergh.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "een stand van zaken van de Antwerpse havenontsluiting" (nr. 10418)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven ter hoogte van Nijlen" (nr. 10878)

10.01 David Geerts (sp.a): Welke tracés voor de tweede ontsluiting van de Antwerpse haven worden

port d'Anvers? Un choix a-t-il été arrêté? Qu'en est-il de l'estimation de coût et du calendrier? A-t-il été tenu compte du plan de réduction des nuisances?

10.02 Tanguy Veys (VB): Le désenclavement du port aura également un impact sur les liaisons ferroviaires en provenance et à destination du port d'Anvers. Les plans propres à la Campine ont déjà été communiqués. Deux tracés sont possibles: le long tunnel partant de Schoten jusqu'à Lierre et le tracé avec raccordement à la R11, la Krijgsbaan et la ligne 15 Mortsel-Lierre. Le gouvernement flamand sélectionnera un des deux tracés à la fin du mois de mai 2012.

Les travaux débiteront au plus tôt en 2015. Les autorités de Nijlen ont organisé le 11 avril dernier une table ronde pour informer les riverains des projets d'Infrabel inhérents au deuxième axe ferroviaire et du rapport sur les incidences environnementales. Infrabel n'a toutefois pas jugé utile d'être présent. Aussi les habitants de Nijlen sont-ils inquiets au sujet de ces ambitieux projets.

De plus, la voie de chemin de fer longerait des zones d'habitation et des sites naturels. Les habitants suggèrent eux-mêmes des alternatives comme l'implantation d'une voie pour le transport de marchandises le long du canal Albert où l'espace ne manque pas.

Pourquoi Infrabel a-t-elle décliné l'invitation à cette soirée d'information? Le ministre approuve-t-il le comportement d'Infrabel? Quels efforts Infrabel consentira-t-elle pour informer les habitants de Nijlen de la question du désenclavement du port d'Anvers? Que pense le ministre du tracé alternatif le long du canal Albert?

Président: Christophe Bastin.

10.03 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Pour les projets qui relèvent de l'obligation liée à la procédure EIE, toutes les alternatives sont examinées et un scénario des conséquences sur l'homme et l'environnement ainsi que des façons d'atténuer ou d'exclure les impacts négatifs est esquissé.

Avant toute autre chose, une note pour consultation publique dans laquelle figurent les alternatives et les impacts sur l'environnement est rédigée. Dans cette note, les experts ont proposé deux tracés pour le deuxième accès ferroviaire. Sont également abordés dans cette note, l'objectif, les mesures politiques, le contexte juridique et les différents domaines à examiner.

onderzocht? Werd er al een keuze gemaakt? Wat is de geschatte kostprijs en de timing? Wordt ook aandacht besteed aan het Minder Hinder Plan?

10.02 Tanguy Veys (VB): De havenontsluiting zal ook gevolgen hebben voor de treinverbindingen van en naar de Antwerpse haven. De plannen voor de Kempen werden reeds meegedeeld. Er zijn twee mogelijke tracés: de lange boortunnel van Schoten tot voorbij Lier en het tracé met bundeling met de R11, de Krijgsbaan en de lijn 15 Mortsel-Lier. Eind mei 2012 zal de Vlaamse regering een tracé kiezen.

De werkzaamheden zullen ten vroegste in 2015 beginnen. Op 11 april heeft het gemeentebestuur van Nijlen voor de inwoners een rondetafel georganiseerd over de plannen van Infrabel over de tweede spoortoegang en het milieueffectenrapport (MER). Infrabel weigerde echter aanwezig te zijn. De Nijlenaars zijn dan ook ongerust over de verregaande plannen.

Bovendien loopt de eventuele spoorlijn langsheen woon- en natuurgebieden. De inwoners suggereren zelf alternatieven, zoals de inplanting van een goederenspoor langs het Albertkanaal, waar nog voldoende ruimte is.

Waarom weigerde Infrabel aanwezig te zijn op die infoavond? Steunt de minister Infrabel in die houding? Welke inspanningen zal Infrabel leveren om de inwoners van Nijlen te informeren over de Antwerpse havenontsluiting? Wat vindt de minister van het alternatieve tracé langs het Albertkanaal?

Voorzitter: Christophe Bastin.

10.03 Minister Paul Magnette (Nederlands): Voor projecten die vallen onder de MER-verplichting, worden alle mogelijke alternatieven onderzocht en wordt een scenario geschetst van de gevolgen voor mens en milieu en van de manieren om de negatieve gevolgen af te zwakken of uit te sluiten.

Allereerst wordt een nota Publieke Consultatie opgesteld met daarin de alternatieven en de milieueffecten. In deze nota hebben deskundigen twee tracés voorgesteld voor de tweede spoortoegang. Aan bod komen onder meer de doelstelling, de beleidsmaatregelen, de juridische context en de verschillende domeinen die zullen worden onderzocht.

Une fois déclarée complète par le service EIE, la note sera mise à la disposition du public pour consultation pendant au moins 30 jours. Dans le cadre de la notification publique, des précisions sont fournies sur la manière dont sera élaboré le plan EIE.

En ce qui concerne le plan MER des E33 et E34 et du deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers, la note a été déclarée complète et la consultation publique s'est déroulée entre le 12 mars et le 30 avril 2012.

Je fournirai aux membres une ébauche des deux options de tracé et un planning détaillé des travaux.

S'appuyant sur sa connaissance personnelle des lieux, chacun est en mesure d'indiquer les effets ou les mesures à étudier. De plus, les riverains ont la faculté de proposer d'autres options et d'attirer l'attention sur des points spécifiques. Sur la base des réactions enregistrées, le gouvernement flamand établira ensuite les directives en vue de l'établissement du plan MER, de manière à permettre la rédaction définitive du rapport d'incidence sur l'environnement. L'actuelle consultation publique n'est pas destinée à permettre aux citoyens d'introduire des réclamations, mais plutôt à leur donner voix au chapitre. Le plan devra être adopté par le service MER du gouvernement flamand.

Compte tenu de l'importance de la participation et de la communication, Infrabel et l'*Agentschap Wegen en Verkeer* vont orchestrer ensemble une série de sessions d'information à l'intention de la population. Celles déjà organisées à Schoten, Lierre, Ranst et Boechout ont suscité un grand intérêt.

Actuellement, plusieurs tracés demeurent possibles et pour un tracé particulier, plusieurs types de coupes transversales sont également envisageables. C'est notamment le cas pour la zone de la A102 dont le tracé définitif sera déterminé sur la base d'une analyse et d'une concertation plus approfondies. Des constructions séparées ou communes peuvent être envisagées pour la route et le chemin de fer et routes et chemins de fer peuvent être couplés horizontalement ou verticalement. Il faut en tout cas que le projet A102 soit compatible avec le deuxième accès ferroviaire.

Pour le tronçon longeant le R11bis, plusieurs profils transversaux sont envisageables. La voie pourrait s'inscrire dans l'axe de la Krijgsbaan ou emprunter

Zodra de dienst MER de nota voor volledig verklaart, ligt deze gedurende minstens 30 dagen ter inzage voor het publiek. In de openbare kennisgeving schetst men hoe men het MER-plan zal opstellen.

Voor de MER-plannen van de E33 en E34 en van de tweede spoortoegang van de haven van Antwerpen werd de nota al voor volledig verklaard en liep de openbare kennisgeving van 12 maart tot 30 april 2012.

Ik zal de leden een schematische weergave van twee mogelijke tracés en een gedetailleerde planning van de werken bezorgen.

Iedereen kan vanuit de eigen kennis van de omgeving aangeven hoe men welke effecten of maatregelen zou moeten onderzoeken. Bovendien kunnen omwonenden ook alternatieven en specifieke aandachtspunten signaleren. Op basis van alle feedback zal de Vlaamse overheid vervolgens de richtlijn opstellen voor de opmaak van het MER-plan, zodat men het definitieve milieueffectenrapport kan opstellen. De huidige openbare kennisgeving is dus niet bedoeld om bezwaarschriften in te dienen, maar om de burgers inspraak te geven. Het eigenlijk plan moet worden goedgekeurd door de dienst MER van de Vlaamse overheid.

Wegens het belang van participatie en communicatie zullen Infrabel en het Agentschap Wegen en Verkeer samen een aantal infomarkten organiseren voor de bevolking. In Schoten, Lier, Ranst en Boechout is dat al onder grote belangstelling gebeurd.

Momenteel zijn nog steeds meerdere tracévarianten mogelijk en voor een welbepaald tracé kan men ook meerdere types van dwarsdoorsneden overwegen. Dat geldt bijvoorbeeld voor de zone van de A102, in functie van het verdere onderzoek en overleg. Men kan zowel afzonderlijke constructies als een gemeenschappelijke constructie inplannen voor de weg en het spoor en de wegen en het spoor kunnen zowel horizontaal als verticaal worden gebundeld. Het project A102 moet hoe dan ook compatibel zijn met de tweede spoortoegang.

Ook voor het deeltracé langs de R11bis zijn meerdere types van dwarsprofiel mogelijk. Het tracé kan ofwel in de as van de Krijgsbaan worden

un tunnel percé en dehors de cet axe.

Les estimations varient selon l'option retenue et, à ce stade, on ne peut parler très globalement que d'un montant d'environ 2,2 milliards d'euros pour les deux tracés. Une estimation plus précise pourra être fournie au moment de l'analyse coûts-bénéfices.

Infrabel attache beaucoup d'importance à une information claire pour toutes les parties concernées. Ce projet concerne 775 000 personnes réparties sur 11 communes. Les séances d'infos sont organisées en concertation avec ces dernières. Infrabel comprend que des interrogations subsistent dans certaines communes et est disposée à y répondre si nécessaire. La commune de Nijlen a décidé d'organiser sa propre réunion d'informations afin d'exposer ses positions. De plus, Infrabel répond quotidiennement à des questions individuelles de riverains au sujet du deuxième accès ferroviaire.

10.04 David Geerts (sp.a): Il est essentiel que les pouvoirs communaux puissent effectivement participer au processus décisionnel.

10.05 Tanguy Veys (VB): La communication devrait s'organiser par commune plutôt que par groupes de communes. Lorsqu'une d'entre elles organise une réunion d'informations, Infrabel doit être présente.

L'incident est clos.

11 Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la publicité par laquelle Belgacom propose de devenir client sans déboursier un euro de plus" (n° 10429)

11.01 David Geerts (sp.a): Récemment, Telenet a décidé de supprimer plusieurs chaînes de son offre de télévision analogique. Belgacom a aussitôt lancé une campagne de recrutement de clients en leur offrant la possibilité de changer d'opérateur sans déboursier un seul euro de plus. Telenet a dès lors déposé une plainte sur la base de l'article 88 de la loi relative aux pratiques du marché et à la protection du consommateur, et la campagne a pris fin immédiatement.

Quelle était la teneur de l'avis du commissaire du gouvernement concernant cette campagne? L'arrêt de la campagne en question implique-t-il forcément

géplaatst, ofwel via een geboorde tunnel buiten de as.

Een raming is afhankelijk van de gekozen oplossing en in dit stadium kunnen we slechts zeer algemeen spreken van een budget van ongeveer 2,2 miljard euro voor beide tracés. Bij de opmaak van een kosten-batenanalyse zal men natuurlijk een nauwkeuriger raming kunnen geven.

Infrabel hecht veel belang aan duidelijke informatie voor alle betrokkenen. Het project belangt 775.000 mensen aan in 11 gemeenten. De infomarkten worden georganiseerd in overleg met de gemeenten. Infrabel begrijpt dat bepaalde gemeenten nog bijkomende vragen hebben en wil daarop indien nodig nader ingaan. De gemeente Nijlen besliste om haar standpunten duidelijk te maken in een eigen infovergadering. Infrabel beantwoordt bovendien dagelijks vragen van individuele buurtbewoners over de tweede spoortoeegang.

10.04 David Geerts (sp.a): Het is belangrijk dat de gemeentebesturen effectief kunnen participeren in het beslissingsproces.

10.05 Tanguy Veys (VB): De communicatie zou per gemeente moeten verlopen, niet gebundeld. Als een gemeente een infovergadering belegt, moet Infrabel daarbij aanwezig zijn.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de reclame van Belgacom 'overstappen zonder een euro meer uit te geven'" (nr. 10429)

11.01 David Geerts (sp.a): Telenet besliste onlangs om een aantal zenders uit het analoge aanbod te schrappen. Prompt startte Belgacom een campagne om klanten te lokken met de mededeling dat zij konden overstappen zonder één euro meer uit te geven. Telenet diende daarop klacht in op basis van artikel 88 van de wet op de marktpraktijken en de consumentenbescherming, waarna de campagne onmiddellijk werd stopgezet.

Hoe luidde het advies van de regeringscommissaris aangaande deze campagne? Is de stopzetting van de campagne meteen een erkenning van een

la reconnaissance d'une infraction à l'article 88?

inbreuk op artikel 88?

11.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Le 3 mars 2012, Belgacom a lancé une double campagne de promotion en offrant quatre mois d'abonnement gratuit à Belgacom TV aux nouveaux clients. D'une part, une publicité dans la presse écrite des 3, 4 et 5 mars faisait référence à la réduction annoncée par Telenet de son offre analogique. D'autre part, une campagne menée à la télévision, où elle est d'ailleurs toujours en cours, ainsi qu'à la radio, portait exclusivement sur les quatre mois d'abonnement gratuit à Belgacom TV. Belgacom n'a donc pas cessé la campagne en question, elle a seulement supprimé dans la presse la référence à l'offre amputée de Telenet.

Pour Belgacom, la publicité visée n'est nullement trompeuse puisque les nouveaux clients recevront effectivement quatre mois de télévision gratuite et qu'aucun montant ne leur sera facturé pour la télévision pendant cette période. Il n'y a donc pas d'infraction à l'article 88 de la loi relative aux pratiques du marché.

De plus, le slogan selon lequel "les clients de Telenet peuvent migrer vers Belgacom sans déboursier un euro de plus" correspond à la réalité pour la majorité des clients de Telenet, puisqu'ils paieront effectivement moins cher chez Belgacom que chez Telenet. Si, toutefois, un petit surcoût de 0,6 euros est réclamé à une minorité de clients de Telenet, dans la région de Hasselt, pour qu'ils puissent migrer vers Belgacom, ce montant reste donc inférieur à un euro. Là encore, le slogan se vérifie donc toujours.

Après avoir pris connaissance des explications de Belgacom, Telenet n'a plus insisté pour que la publicité incriminée soit modifiée.

L'incident est clos.

12 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 réorganisation de l'offre de trains entre Arlon, Virton et le Grand-Duché de Luxembourg" (n° 10443)

12.01 Josy Arens (cdH): Le 7 mars, vous déclariez que ni les rames Desiro ni les autorails 41 ne circuleraient plus au Luxembourg à partir de décembre.

Qu'en est-il de cette réorganisation? Comment se fait-il que les problèmes d'interopérabilité n'aient pas été anticipés pour les rames Desiro? Qu'en

11.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Op 3 maart 2012 lanceerde Belgacom een dubbele promotiecampagne waarbij nieuwe klanten vier maanden gratis Belgacom TV werd aangeboden. Enerzijds was er reclame in de kranten van 3, 4 en 5 maart waarbij verwezen werd naar de door Telenet aangekondigde verschraving van het analoge tv-aanbod. Anderzijds was er een campagne op radio en televisie die enkel de vier maanden gratis Belgacom TV adverteerde en die nog steeds loopt op televisie. Belgacom heeft de campagne dus niet stopgezet, maar enkel de verwijzing naar het verarmde aanbod van Telenet in de pers geschrapt.

Belgacom meent dat de betrokken advertentie niet misleidend was omdat de nieuwe klanten gedurende vier maanden wel degelijk gratis televisie krijgen en er dus op hun factuur niets zal worden aangerekend voor televisie. Er is dus geen inbreuk op artikel 88 van de wet op de marktpraktijken.

Bovendien is de slogan 'Telenetklanten kunnen overstappen op Belgacom zonder één euro meer uit te geven' correct voor de meerderheid van de klanten van Telenet, aangezien zij inderdaad minder zullen betalen bij Belgacom dan bij Telenet. Voor een minderheid van Telenetklanten uit het Hasseltse is er een kleine meerprijs van 0,6 euro bij hun overstap naar Belgacom, wat nog steeds minder is dan één euro, zodat ook hier de slogan correct is.

Na deze toelichting door Belgacom heeft Telenet niet langer aangedrongen op een wijziging van de publiciteit.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de reorganisatie van het treinaanbod tussen Aarlen, Virton en het Groothertogdom Luxemburg" (nr. 10443)

12.01 Josy Arens (cdH): Op 7 maart zei u dat de Desirotreinstellen en de motorwagens 41 vanaf december niet langer op het Luxemburgse net zouden rijden.

Wat zal die reorganisatie precies inhouden? Hoe komt het dat vooraf geen rekening werd gehouden met de interoperabiliteitsproblemen van de

sera-t-il des deux trains quotidiens Virton-Luxembourg? Y a-t-il eu concertation avec les pouvoirs locaux et les associations de navetteurs? Pourquoi les communes ne sont-elles pas informées systématiquement des changements d'horaire, voire de parcours?

Confirmez-vous qu'une fois l'interopérabilité assurée, les trains circuleront à nouveau sur l'axe Virton-Rodange, dont on craint la disparition?

12.02 **Paul Magnette**, ministre (*en français*): L'ETCS, dont sont équipées les rames Desiro, ne sera installé qu'en 2013 au Luxembourg, qui ne pourra donc homologuer ces rames avant cette date.

L'offre en heure de pointe, matin et soir, au départ de Virton sera maintenue grâce à du matériel luxembourgeois. Je vous renvoie à ma réponse à votre question n° 9385 du 7 mars (voir *Compte rendu analytique* 53 COM 416, p. 1 & 2).

Il y a eu de nombreuses réunions de concertation avec les CFL au sujet des modifications prévues pour décembre. Le projet de nouvelle desserte de la ligne 165 devant encore être avalisé par le conseil d'administration de la SNCB, il ne peut encore être communiqué.

Une information relative aux modifications d'horaires de décembre sera diffusée en temps utile. Une réunion a eu lieu avec les autorités locales, une seconde est prévue. La SNCB n'a pas l'intention de ne plus desservir la ligne 165, qui fait l'objet d'accords avec les CFL. Le maintien de la situation actuelle sera évalué en fonction de la satisfaction des usagers et des options du futur plan de transport.

12.03 **Josy Arens** (cdH): Je reste donc optimiste car la tarification transfrontalière aura sans doute trouvé une solution quand les problèmes d'interopérabilité seront résolus.

L'incident est clos.

13 **Question de M. Josy Arens au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé**

Desirotreinstellen? Wat met de twee treinen die dagelijks rijden tussen Virton en Luxemburg? Werd er overleg gepleegd met de lokale overheden en de pendelaarsverenigingen? Waarom worden de gemeenten niet systematisch op de hoogte gebracht van wijzigingen in de dienstregeling of zelfs in de reisweg?

Bevestigt u dat de treinen opnieuw op de verbinding Virton-Rodange zullen rijden zodra de interoperabiliteit gegarandeerd is? Er wordt immers gevreesd dat die verbinding zal verdwijnen.

12.02 Minister **Paul Magnette** (*Frans*): Het ETCS-systeem waarmee de Desirotreinstellen zijn uitgerust, wordt pas in 2013 op het Luxemburgse spoornet geïnstalleerd; de Luxemburgse overheden zullen die treinstellen dus niet eerder kunnen homologeren.

Het aanbod vanuit Virton tijdens de ochtend- en de avondspits wordt in stand gehouden met Luxemburgs materieel. Ik verwijs in dat verband naar mijn antwoord op uw vraag nr. 9385 van 7 maart (zie *Beknopt verslag* 53 COM 416, blz. 1 en 2).

Er zijn tal van overlegvergaderingen geweest met de CFL over de wijzigingen die in december gepland zijn. Het plan met betrekking tot het toekomstige verkeer op lijn 165 moet nog door de raad van bestuur van de NMBS worden goedgekeurd, ik kan daarover dus nog niets zeggen.

Te gelegener tijd zal er informatie verspreid worden over de aanpassing van de dienstregeling in december. Er heeft een vergadering plaatsgehad met de lokale overheden en een tweede vergadering is gepland. De NMBS is niet van plan om geen treinen meer te laten rijden op lijn 165. Daarover bestaan er overigens overeenkomsten met de CFL. De handhaving van de huidige situatie zal geëvalueerd worden op grond van de klanttevredenheid en de opties in het toekomstige vervoersplan.

12.03 **Josy Arens** (cdH): Ik blijf optimistisch, want wanneer de interoperabiliteitsproblemen van de baan zullen zijn, is er intussen wellicht ook een oplossing voor de tarieven voor de grensoverschrijdende ritten.

Het incident is gesloten.

13 **Vraag van de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote**

des Grandes Villes, sur "le transfert des gares régions" (n° 10444)

13.01 Josy Arens (cdH): Infrabel avait prévu, en 2010, de transférer les activités des travailleurs de la gare région d'Arlon et de la cabine de signalisation de Libramont à Namur en 2020. Aujourd'hui, Infrabel indique que ces transferts auraient lieu trois ans plus tôt et certaines activités seraient transférées à Liège plutôt qu'à Namur.

Confirmez-vous ces informations? Quelles raisons avance-t-on pour justifier ce nouveau plan? Pourquoi Infrabel a-t-elle imposé cette décision aux travailleurs sans concertation préalable avec eux? Des dizaines ou des centaines de familles vont devoir déménager à Liège ou à Namur; trouvez-vous cela juste? Des indemnités sont-elles prévues? Ce projet est-il une bonne chose pour l'entreprise, la gestion du réseau de la province de Luxembourg devant se faire à distance alors que la zone est plus sujette aux hivers rigoureux, aux incidents et aux retards?

13.02 Paul Magnette, ministre (*en français*): Infrabel me signale qu'il n'y a aucune modification de planning pour le transfert de la desserte du poste de signalisation de Libramont vers Namur: il est toujours prévu pour 2019. Le poste de signalisation de Namur y sera maintenu.

La diminution de la concentration des cabines et de l'effectif et la mise à disposition d'outils modernes de gestion du trafic et du personnel impliquent que l'organisation des secteurs de soutien soit réétudiée. Il y aura aussi une réorganisation à l'intérieur d'Infrabel. Une nouvelle organisation accompagnera la concentration des cabines d'ici 2020, basée sur le modèle de la direction Infrastructure reprenant cinq centres organisationnels au niveau du réseau.

Pour le district Sud-Est, les Gestionnaires Régionaux de l'Infrastructure-Réseau (GRI-R) de Liège, Namur et Arlon formeront une zone unique dont le siège principal se situera à Liège. Cette réorganisation se fera en fonction de la concentration des cabines et de l'attrition naturelle du personnel des GRI-R pendant la période 2015-2020. Elle est également basée sur le maintien d'antennes à proximité des postes de signalisation pour les besoins de gestion du personnel et de sa formation.

Cette réorganisation a été étudiée au sein du groupe de travail et une première information a été

Steden, over "de herschikking van de regiostations" (nr. 10444)

13.01 Josy Arens (cdH): Infrabel had in 2010 het plan opgevat om de activiteiten van de werknemers in regiostation Aarlen en in het seinhuis van Libramont in 2020 over te hevelen naar Namen. Dat zou nu, volgens Infrabel, echter drie jaar eerder gebeuren en een aantal activiteiten zou naar Luik verhuizen in plaats van naar Namen.

Bevestigt u deze informatie? Welke redenen worden er aangevoerd om dit nieuwe plan te rechtvaardigen? Waarom heeft Infrabel deze beslissing zonder voorafgaand overleg aan zijn personeelsleden opgedrongen? Tientallen of misschien zelfs honderden gezinnen zullen naar Luik of Namen moeten verhuizen; vindt u dat kunnen? Zullen zij hiervoor vergoed worden? Is dit project een goede zaak voor het bedrijf? Het net in de provincie Luxemburg zal dan immers vanop afstand moeten worden beheerd, terwijl de winters in die streek vaak strenger zijn en er meer incidenten en vertragingen voorkomen?

13.02 Minister Paul Magnette (*Frans*): Infrabel laat mij weten dat de planning inzake de overheveling van de bediening van het seinhuis van Libramont naar Namen niet gewijzigd is: de verhuis zal gebeuren tegen 2019. Het seinhuis van Namen zal in Namen blijven.

De organisatie van de ondersteunende sectoren moet worden herbekeken, gelet op de vermindering van het aantal seinhuizen en het personeelsbestand en het ter beschikking stellen van moderne tools voor verkeers- en personeelsmanagement. Er zal ook bij Infrabel een herstructurering worden doorgevoerd. De concentratie van de seinhuizen tegen 2020 zal gepaard gaan met een nieuwe organisatie die gemodelleerd is naar de directie Infrastructuur, met vijf structurele centra op netniveau.

Voor wat het district Zuid-Oost betreft, zullen de Gestionnaires Régionaux de l'Infrastructure-Réseau (GRI-R) van Luik, Namen en Aarlen één enkele zone vormen, met zetel te Luik. Deze reorganisatie zal worden doorgevoerd in functie van de concentratie van de seinhuizen en het natuurlijke personeelsverloop bij de GRI-R in de periode 2015-2020 en is erop gericht in de nabijheid van de seinhuizen in een aantal kantoren te voorzien voor personeelsbeheer en -opleiding.

Die herschikking werd in de werkgroep onderzocht en in maart 2012 werd er een eerste

dispensée au personnel concerné en mars 2012. Des informations plus précises en fonction de l'avancement des études sont prévue pour le second semestre 2012.

En matière d'impact sur le personnel, la réglementation des ressources humaines sera d'application, notamment le droit aux indemnités de déplacement et à la limitation du temps d'absence du domicile. Dans certains cas critiques, des mesures spécifiques seront étudiées pour l'utilisation du personnel au niveau local.

Face aux particularités de la province de Luxembourg, des permanences d'intervention rapide seront maintenues et même renforcées avec du personnel utilisé actuellement dans la région d'Arlon.

13.03 Josy Arens (cdH): Si j'ai bien compris, la gare région d'Arlon sera quand même transférée ailleurs, ce qui est une grosse perte pour le Luxembourg. Cette gare était la première à l'entrée du pays.

Nous continuerons le combat pour qu'on maintienne cette gare région à Arlon.

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 "les mesures destinées à réduire l'écart entre les salaires les plus bas et les plus hauts dans les entreprises publiques et le système d'indemnités et autres avantages liés aux mandats d'administrateur" (n° 10458)
- M. Peter Dedecker au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les indemnités de licenciement chez Belgacom" (n° 10467)
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les pratiques salariales et les indemnités de licenciement chez Belgacom" (n° 10482)

14.01 Tanguy Veys (VB): Chez Belgacom, le CEO Didier Bellens a empoché en 2011 2,6 millions d'euros, cotisations patronales incluses, soit à peu de choses près la même chose que l'an passé. Il faut y ajouter les primes de départ de Mme De

informatieronde voor de betrokken personeelsleden georganiseerd. In de tweede helft van 2012 zal er meer specifieke informatie – in functie van de voortgang van het studiewerk – worden verspreid.

Wat de gevolgen voor het personeel betreft, blijft de personeelsregelgeving onverkort van kracht, met name het recht op verplaatsingsvergoedingen en een beperking van de afwezigheid thuis. In bepaalde kritieke omstandigheden zullen er specifieke maatregelen worden overwogen met betrekking tot de inzet van personeel op lokaal niveau.

Gelet op de bijzondere gegevens van de provincie Luxemburg, zullen de wachtdiensten die een snelle inzet van het personeel mogelijk maken, worden gehandhaafd en zelfs versterkt met personeelsleden die momenteel in de regio Aarlen werken.

13.03 Josy Arens (cdH): Als ik het goed heb begrepen, zal het regiostation te Aarlen toch naar elders verhuizen, wat een groot verlies voor de provincie Luxemburg is. Dat station is het eerste dat de treinen uit het buitenland aandoen.

We zullen blijven vechten voor het behoud van het regiostation te Aarlen.

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 maatregelen om de loonkloof te dichten tussen de laagste en de hoogste lonen in de overheidsbedrijven en het systeem van vergoedingen en andere voordelen voor bestuursmandaten" (nr. 10458)
- de heer Peter Dedecker aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de ontslagvergoedingen bij Belgacom" (nr. 10467)
- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het loonbeleid en de ontslagvergoedingen bij Belgacom" (nr. 10482)

14.01 Tanguy Veys (VB): Bij Belgacom streek CEO Didier Bellens in 2011 2,6 miljoen euro inclusief werkgeversbijdragen op, ongeveer hetzelfde als het jaar ervoor. Daar komen vertrekpremies voor mevrouw De Lathauwer en de

Lathauwer et de M. Dallemagne qui ont touché ensemble 2,7 millions d'euros.

Dans le cadre de la concertation salariale au niveau syndical, une discussion porterait sur une augmentation de salaire au bénéfice de 3 500 cadres et employés sales de Belgacom. L'opérateur historique n'augmente visiblement pas les salaires de ses collaborateurs sur la base d'échelles de traitement mais sur la base d'un système qui tient compte de la motivation et de la valeur sur le marché. En 2011, ces cadres et employés sales de Belgacom avaient déjà bénéficié d'une augmentation de salaire d'un demi-pour cent. Quant aux salaires des six ou sept collaborateurs directs de M. Bellens, ils représenteraient une masse salariale de sept millions d'euros, ce qui correspond à une augmentation de 36 %, augmentation qui a été présentée comme une mesure *one shot*.

Dans l'accord de gouvernement du 1^{er} décembre 2011 ainsi que dans la note de politique générale du ministre, il est stipulé clairement que dans les entreprises publiques, le différentiel entre les salaires les plus élevés et les plus bas salaires doit être raisonnable. Qu'est-ce qui est raisonnable, selon le ministre?

Le gouvernement, qui appelle de ses vœux une gestion saine et transparente des ressources publiques, s'est engagé à prendre les initiatives nécessaires pour réduire les écarts salariaux. Quel plan le ministre a-t-il échafaudé concrètement? Prêtera-t-il également attention aux primes de départ? Quels principes a-t-il déjà mis en pratique?

14.02 Peter Dedecker (N-VA): La rémunération de Didier Bellens est beaucoup plus élevée que celle de ses collègues du même secteur. Les deux membres de la direction remerciés se sont vu offrir un parachute doré de 2,7 millions d'euros, ce qui n'est pas rien non plus.

En juillet de l'an dernier, votre prédécesseur, Mme Vervotte, a demandé au conseil d'administration de Belgacom d'examiner la question des indemnités de départ. Ces matières sont discutées par le comité de rémunération, au sein duquel siègent également des administrateurs non exécutifs. Ceux-ci traduisent, aux côtés des administrateurs indépendants, les positions des actionnaires, en l'occurrence donc, de l'État belge.

Ce comité a limité par le passé les montants de la rémunération et de l'indemnité de départ de M. Didier Bellens.

heer Dallemagne bij, die samen 2,7 miljoen euro kregen.

Er zou binnen het syndicale loonoverleg worden gesproken over een loonsverhoging voor 3.500 kaderleden en sales werknemers bij Belgacom. Zij werken blijkbaar niet met loonsverhogingen volgens een loonschaal, maar met een systeem waarbij rekening wordt gehouden met motivatie en marktwaarde. In 2011 kregen ze al eens een loonsverhoging van een halve procent. De lonen van de zes of zeven directe medewerkers van de heer Bellens zouden goed zijn voor zeven miljoen euro, wat een verhoging met 36 procent betekent. Dit werd als een one-shotmaatregel voorgesteld.

In het regeerakkoord van 1 december 2011 en in de beleidsnota van de minister staat duidelijk dat het verschil tussen de hoogste en de laagste lonen in overheidsbedrijven redelijk moet zijn. Wat is volgens de minister redelijk?

De regering streeft naar goed en transparant beheer van overheidsmiddelen en heeft zich ertoe verbonden de noodzakelijke initiatieven te nemen om de salarisverschillen te verminderen. Wat heeft de minister als concreet plan? Zal er ook aandacht zijn voor de vertrekpremies? Welke principes werden er al in de praktijk omgezet?

14.02 Peter Dedecker (N-VA): Het loon van Didier Bellens ligt een pak hoger dan dat van zijn sectorgenoten. De twee ontslagen directieleden kregen samen een gouden parachute van 2,7 miljoen euro, wat we ook niet weinig kunnen noemen.

In juli vorig jaar heeft de vorige minister, mevrouw Vervotte, de raad van bestuur van Belgacom verzocht om de ontslagvergoedingen te onderzoeken. Dat zijn zaken die besproken worden op het remuneratiecomité, waarin ook de niet-uitvoerende bestuurders zitting hebben. Zij vertolken, naast de onafhankelijke bestuurders, de posities van de aandeelhouders, in dit geval dus die van de Belgische Staat.

In het verleden heeft dat comité de bezoldiging en de ontslagvergoeding van Didier Bellens ingeperkt.

Je ne souhaite nullement verser dans le populisme mais je crois que le ministre comprend qu'une telle indemnité de licenciement et des rémunérations aussi élevées choquent le travailleur ordinaire et même les cadres moyens.

Quelle est la politique salariale de Belgacom? Dans quelle mesure est-il fait usage à cet égard de benchmarks du secteur privé ou d'autres entreprises semi-publiques en Belgique et à l'étranger? Les autres entreprises semi-publiques appliquent-elles les mêmes règles? Quel est à cet égard le point de vue du ministre?

14.03 David Geerts (sp.a): Un salaire de 2,58 millions d'euros et une prime de départ de 2,7 millions d'euros pour deux personnes, c'est inadmissible. Ces montants ont de quoi irriter plus d'un collaborateur au sein de Belgacom, à juste titre.

Qu'en est-il de la tension salariale au sein de Belgacom, de bpost, de la Loterie Nationale et de la SNCB? Qu'en est-il de la volonté de limiter cette tension dans ces entreprises publiques?

14.04 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): L'accord de gouvernement stipule que la différence entre le salaire le plus élevé et le moins élevé doit être raisonnable. Aussi les indemnités versées aux administrateurs délégués et aux membres des comités de direction des entreprises publiques seront-elles limitées.

En 2011, le CEO d'Infrabel gagnait neuf fois plus qu'un travailleur moyen, à la SNCB-Holding le CEO gagnait dix fois plus, à la SNCB onze fois plus, à bpost 23 fois plus et à Belgacom 32 fois plus. Pour ce qui est de la Loterie Nationale, il convient de s'adresser au ministre des Finances.

En 2011, deux membres de la direction ont été démis de leurs fonctions. Belgacom précise que les indemnités de licenciement contractuelles ont été acquittées, à savoir un an de salaire majoré d'un mois de salaire par année d'ancienneté.

J'ai fait réaliser une étude juridique sur la rémunération des administrateurs délégués et des membres du comité de direction des entreprises publiques. J'ai la ferme intention de modifier cette situation, mais nous devons être sûrs que ces mesures seront également correctes sur le plan juridique. Je ferai également examiner la question de savoir si ces mesures peuvent être appliquées aux contrats en cours. De plus, j'ai commandé une analyse du cadre juridique belge actuel et des

Ik wil niet vervallen in populisme, maar ik neem aan dat de minister begrijpt dat een dergelijke ontslagvergoeding en een dergelijk toploon de modale werknemer en ook de middenkaders tegen de borst stuiten.

Hoe wordt het loonbeleid bij Belgacom gevoerd? In welke mate wordt er daarvoor gebruikgemaakt van benchmarks uit de privésector of andere semi-overheidsbedrijven in binnen- en buitenland? Hanteren de andere semi-overheidsbedrijven dezelfde regels? Wat is het standpunt van de minister?

14.03 David Geerts (sp.a): Een loon van 2,58 miljoen euro en een vertrekpremie van 2,7 miljoen euro voor twee mensen, dat is onaanvaardbaar. Als een gewone medewerker van Belgacom deze bedragen hoort, zal hij of zij terecht kwaad worden.

Wat is de loonspanning bij Belgacom, bpost, de Nationale Loterij en de NMBS? Wat is de stand van zaken bij de beperking van de loonspanning bij de respectievelijke overheidsbedrijven?

14.04 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): In het regeerakkoord staat dat het verschil tussen de hoogste en de laagste lonen redelijk moet zijn. Daarom zullen de vergoedingen voor de gedelegeerde bestuurders en leden van de directiecomités van overheidsbedrijven beperkt worden.

In 2011 verdiende de CEO bij Infrabel negen keer meer dan de gemiddelde werknemer, bij de NMBS-Holding verdiende de CEO tien keer meer, bij de NMBS elf keer meer, bij bpost 23 keer meer en bij Belgacom 32 keer meer. De cijfers voor de Nationale Loterij moeten opgevraagd worden bij de minister van Financiën.

In 2011 werden twee directieleden ontslagen. Belgacom verduidelijkt dat de contractueel vastgelegde ontslagvergoedingen betaald werden, namelijk een jaarloon en daarbovenop een maandloon per verworven jaar anciënniteit.

Ik heb een juridische studie laten uitvoeren over de bezoldiging van de gedelegeerd bestuurders en de leden van het directiecomité van overheidsbedrijven. Ik ben vastbesloten hier iets aan te doen, maar we moeten er zeker van zijn dat de maatregelen ook op juridisch vlak kloppen. Ik laat ook onderzoeken hoe toepasbaar de maatregelen op lopende contracten zijn, ik heb een analyse gevraagd van het bestaande Belgische juridische kader en van de maatregelen die in

mesures prises dans d'autres pays. J'attends les résultats de cette étude pour la mi-mai, après quoi je soumettrai des propositions législatives au gouvernement. Un accord doit intervenir au sein du gouvernement avant les vacances d'été de façon à pouvoir soumettre un projet au Parlement après les vacances.

14.05 Tanguy Veys (VB): Le rapport entre le salaire d'un travailleur moyen et celui du CEO de Belgacom, à savoir 1 sur 32, est choquant. Il convient d'envoyer rapidement un signal clair en la matière. Le ministre doit intervenir. La discussion dure déjà depuis longtemps. Le 1^{er} décembre, nous avons déjà pu lire cette intention dans l'accord de gouvernement. Quels obstacles ont empêché le ministre de mener à bien ce projet? Il a tout de même la possibilité d'imposer rapidement certaines limites supérieures?

Je n'ai pas l'impression que cette question soit prioritaire pour le ministre. En effet, à ce jour, aucune initiative n'a encore été prise pour élaborer un plan. Tant les collègues du MR que ceux du sp.a ont déjà indiqué qu'ils attendaient toujours une proposition du ministre mais, soit dit en passant, ceux-ci sont également responsables de l'instauration du système actuel.

14.06 Peter Dedecker (N-VA): Un écart salarial d'1 sur 32 est totalement injustifiable. Je me demande si une initiative législative constitue bien l'approche adéquate. Le salaire est fixé par le conseil d'administration et, dans une large mesure, c'est le ministre qui désigne les personnes qui siègent à ce conseil. Un écart salarial aussi important en dit long sur la moralité des personnes désignées. Constatera-t-on une amélioration une fois que le gouvernement aura désigné un nouveau conseil d'administration? Qu'est-ce qui empêche le gouvernement de prendre des mesures lors de l'installation d'un nouveau président? À mes yeux, une initiative législative n'est pas nécessaire. Les partis responsables du système actuel ont réussi, avec le concours de la SNCB-Holding elle-même, à créer une entreprise publique parfaitement inutile.

14.07 David Geerts (sp.a): Je me félicite de ce que nous puissions maintenant disposer des chiffres. Le rapport 1/32 chez Belgacom est en effet excessif.

L'incident est clos.

15 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 "l'obligation imposée à

autres landen genomen werden. Half mei verwacht ik de resultaten van deze studie. Daarna zal ik wetgevende voorstellen doen aan de regering. Voor het zomerreces moet er een akkoord zijn binnen de regering, zodat we een ontwerp aan het Parlement kunnen voorleggen na het zomerreces.

14.05 Tanguy Veys (VB): De verhouding tussen het loon van de CEO bij Belgacom en de gemiddelde werknemer – 1 op 32 – is stuitend. Er moet snel een duidelijk signaal gegeven worden. De minister moet optreden. De discussie is nu al lang bezig. Op 1 december stond het in het regeerakkoord. Wat heeft de minister tegengehouden om op te treden? Hij kan toch snel een aantal bovengrenzen opleggen?

Ik denk niet dat dit een prioriteit voor de minister is, want er is zelfs nog geen aanzet geweest tot het opmaken van een plan. Zowel collega's van de MR als van de sp.a lieten al blijken dat zij wachten op een voorstel van de minister, maar zij zijn natuurlijk mee verantwoordelijk voor het systeem.

14.06 Peter Dedecker (N-VA): Een loonkloof van 1 op 32 is niet meer te verantwoorden. Ik vraag mij af of een wetgevend initiatief de goede aanpak is. Het loon wordt geregeld in de raad van bestuur en het is de minister die voor een groot deel bepaalt wie daarin zitting heeft. Een dergelijke loonkloof zegt veel over de moraliteit van de mensen die worden aangeduid. Zal dit verbeteren als de regering binnenkort een nieuwe raad van bestuur zal aanduiden? Wat belet de regering om maatregelen te nemen bij de installatie van een nieuwe voorzitter? Volgens mij is een wetgevend initiatief niet noodzakelijk. De partijen die dit systeem gecreëerd hebben, hebben met de NMBS-Holding zelfs een compleet overbodig overheidsbedrijf opgericht.

14.07 David Geerts (sp.a): Het is goed dat we nu cijfers hebben. De verhouding 1 op 32 bij Belgacom is inderdaad buitensporig.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote

Infrabel d'entretenir les infrastructures ferroviaires comme par exemple un tunnel sous voies" (n° 10473)

15.01 Bert Wollants (N-VA): Infrabel ne respecte pas ses obligations de maintenance dans le dossier du tunnel sous voies à la hauteur de l'Antwerpsesteenweg à Lier.

Pouvez-vous confirmer que la ville de Lierre a mis Infrabel en demeure par deux fois? Quelles suites ont été données? Quand les réparations seront-elle effectuées par Infrabel? À combien de reprises Infrabel a-t-elle été mise en demeure au cours de ces 5 dernières années pour avoir manqué à ses obligations de maintenance?

15.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): L'administration communale de Lierre a mis Infrabel en demeure une seule fois, par la voie d'un courrier recommandé daté du 26 janvier 2012 dans lequel elle signalait que des pierres de parement se détachaient et que le tunnel était devenu un dépôt clandestin d'immondices.

Infrabel a demandé à un entrepreneur de reposer les pierres de parement et de les fixer solidement.

L'article 135 de la nouvelle loi communale stipule que "la commune est responsable de la propreté des voies publiques".

Les précédentes réparations du revêtement de la chaussée ont été effectuées à la demande de la Région flamande. L'état général de l'ouvrage d'art est bon et ne nécessite aucun entretien à court terme.

Il n'est pas fourni d'informations statistiques dans le cadre de réponses à des questions parlementaires.

15.03 Bert Wollants (N-VA): La ville de Lierre a manifestement reçu des informations erronées en ce qui concerne les travaux d'entretien.

J'ai demandé les chiffres dans une question écrite mais, n'ayant toujours pas reçu de réponse trois mois plus tard, je les ai demandés aujourd'hui oralement. Vais-je enfin les obtenir?

L'incident est clos.

16 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique

Steden, over "de verplichting van Infrabel om de spoorinfrastructuur zoals bijvoorbeeld een spoorondertunneling, te onderhouden" (nr. 10473)

15.01 Bert Wollants (N-VA): Infrabel komt in het dossier van de spoorondertunneling ter hoogte van de Antwerpsesteenweg in Lier zijn onderhoudsverplichtingen niet na.

Klopt het dat de stad Lier Infrabel tot tweemaal toe in gebreke heeft gesteld? Welk gehoor werd daaraan gegeven? Wanneer zal Infrabel de herstellingen uitvoeren? Hoe vaak werd Infrabel in de voorbije vijf jaar in gebreke gesteld voor het niet-nakomen van onderhoudsverplichtingen.

15.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Het stadsbestuur van Lier heeft Infrabel eenmaal in gebreke gesteld, via een aangetekend schrijven van 26 januari 2012. De stad liet weten dat er dekstenen losliggen en dat de tunnel een sluikstort geworden is.

Infrabel heeft een aannemer de opdracht gegeven om de losliggende dekstenen te herplaatsen en bijkomend te verankeren.

Artikel 135 van de nieuwe gemeentewet stipuleert dat 'de reinheid en de zindelijkheid van de openbare wegenis behoort tot de verantwoordelijkheid van de gemeente'.

De eerdere herstellingen aan het wegdek werden uitgevoerd in opdracht van het Vlaams Gewest. De algemene onderhoudstoestand van het kunstwerk is goed en er is op korte termijn geen onderhoud nodig.

Statistische gegevens worden niet meegedeeld in de antwoorden op parlementaire vragen.

15.03 Bert Wollants (N-VA): De stad Lier was blijkbaar fout ingelicht over de onderhoudskwestie.

Ik heb de cijfergegevens in een schriftelijke vraag opgevraagd, maar ik heb drie maanden lang geen antwoord ontvangen, zodat ik ze vandaag mondeling heb opgevraagd. Zal ik die informatie alsnog ontvangen?

Het incident is gesloten.

16 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven,

et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les incivilités à la gare de Braine-l'Alleud" (n° 10490)

Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de overlast in het treinstation van Eigenbrakel" (nr. 10490)

16.01 Tanguy Veys (VB): Le soir et le week-end, la gare de Braine-l'Alleud est fréquentée par des bandes de jeunes qui boivent de l'alcool et fument du cannabis. Des sachets de drogue, des seringues et des aiguilles jonchent le sol des toilettes. Le personnel de la gare s'est plaint à plusieurs reprises auprès de ses supérieurs et de la police des chemins de fer, en vain. Securail n'a pas la compétence d'intervenir et les services de polices compétents de Charleroi passent rarement, voire jamais à Braine-l'Alleud. Quant à la police locale, elle fait preuve d'une certaine lenteur dans ses interventions. Le 20 mars, peu après le dépôt de ma question, une descente de police a eu lieu à la gare.

Comment le ministre explique-t-il la relative inertie face aux problèmes rencontrés à Braine-l'Alleud? Des mesures ont-elles été prises pour lutter contre ces nuisances?

16.02 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): La brigade train de Securail assure minimum une ou deux présences par jour dans la gare de Braine-l'Alleud. Plusieurs actions sont également organisées en collaboration avec Securail-Charleroi et la police des chemins de fer locale. Securail a effectué 942 patrouilles à Braine-l'Alleud en 2010 et 1 125 en 2011.

Pour toutes les questions concernant les mesures prises par la police, je vous renvoie à la ministre de l'Intérieur.

16.03 Tanguy Veys (VB): Tant que rien ne sera fait au niveau des compétences manifestement insuffisantes de Securail, les nuisances se perpétueront. J'espère que le ministre se penchera sur la question avec ses collègues de la Justice et de l'Intérieur.

L'incident est clos.

La réunion publique est levée à 12 h 28.

16.01 Tanguy Veys (VB): Het station van Eigenbrakel wordt 's avonds en in het weekend bevolkt door hangjongeren. Ze drinken alcohol en roken openlijk cannabis. In de wc's liggen lege drugszakjes, spuiten en naalden. Het stationspersoneel heeft al klachtenbrieven gestuurd aan zijn oversten en aan de spoorwegpolitie, maar zonder succes. Securail heeft niet de bevoegdheid om op te treden en de bevoegde politiedienst van Charleroi zakt zelden of nooit af naar Eigenbrakel. Ook de lokale politie van Eigenbrakel is bijzonder sloom in zijn optreden. Op 20 maart, kort na het indienen van mijn vraag, was er echter ineens wel een politieoptreden in het station.

Hoe verklaart de minister dat er tot op heden amper werd opgetreden tegen de problemen in Eigenbrakel? Werden er maatregelen genomen om de overlast aan te pakken?

16.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): De treinbrigade van Securail is elke dag minstens één tot twee keer aanwezig in het station van Eigenbrakel. Er vinden ook meermaals acties plaats in samenwerking met Securail-Charleroi en de lokale spoorwegpolitie. Securail voerde 942 patrouilles uit in Eigenbrakel in 2010 en 1.125 in 2011.

Voor vragen over de maatregelen van de politie, verwijs ik naar de minister van Binnenlandse Zaken.

16.03 Tanguy Veys (VB): Het is duidelijk dat Securail over onvoldoende bevoegdheden beschikt. Zolang daar niet aan wordt gesleuteld, blijft de overlast bestaan. Ik hoop dat de minister daar samen met zijn collega's van Justitie en Binnenlandse Zaken aan zal werken.

Het incident is gesloten.

De openbare vergadering wordt gesloten om 12.28 uur.