



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

Mardi

22-05-2012

Après-midi

Dinsdag

22-05-2012

Namiddag

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

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

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

SOMMAIRE

Débat d'actualité sur la collision de trains à Godinne et questions jointes de	1
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la collision entre deux trains de marchandises à Godinne le 11 mai 2012 et ses conséquences pour la SNCB Logistics au niveau de la sécurité du rail" (n° 11673)	1
- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'accident entre deux trains de marchandises à Godinne" (n° 11695)	1
- M. Christophe Bastin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'accident ferroviaire de Godinne" (n° 11703)	1
- Mme Valérie Déom au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la collision de trains en gare de Godinne" (n° 11728)	1
- Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'accident de Godinne" (n° 11735)	1
- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la collision entre deux trains de marchandises à Godinne" (n° 11738)	1
- M. David Clarinval au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le manque de communication de la SNCB après l'accident ferroviaire du 11 mai à Godinne" (n° 11798)	2
<i>Orateurs: Tanguy Veys, Jef Van den Bergh, Christophe Bastin, Valérie Déom, Valérie De Bue, Ronny Balcaen, David Geerts, Steven Vandeput, Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes</i>	
Débat d'actualité sur la grève sauvage du 14 mai 2012 et questions jointes de	12

INHOUD

Actualiteitsdebat over de treinbotsing in Godinne en samengevoegde vragen van	1
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de botsing van twee goederentreinen in Godinne op 11 mei 2012 en de gevolgen hiervan voor NMBS Logistics op vlak van spoorveiligheid" (nr. 11673)	1
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het ongeval met twee goederentreinen in Godinne" (nr. 11695)	1
- de heer Christophe Bastin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het treinongeval te Godinne" (nr. 11703)	1
- mevrouw Valérie Déom aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de treinbotsing in het station Godinne" (nr. 11728)	1
- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het ongeval te Godinne" (nr. 11735)	1
- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de botsing tussen twee goederentreinen te Godinne" (nr. 11738)	1
- de heer David Clarinval aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gebrekkige communicatie van de NMBS na het treinongeval te Godinne van 11 mei" (nr. 11798)	2
<i>Sprekers: Tanguy Veys, Jef Van den Bergh, Christophe Bastin, Valérie Déom, Valérie De Bue, Ronny Balcaen, David Geerts, Steven Vandeput, Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden</i>	
Actualiteitsdebat over de wilde staking van 14 mei 2012 en samengevoegde vragen 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 "les tests psychotechniques pour la recertification des conducteurs de train" (n° 11343)	12	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de psychotechnische proeven tijdens de hercertificatie van treinbestuurders" (nr. 11343)	12
- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les tests psychologiques pour les conducteurs de train" (n° 11634)	12	- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de psychologische tests voor treinbestuurders" (nr. 11634)	12
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la grève de certains conducteurs de train affiliés au SACT" (n° 11684)	12	- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de staking van een aantal treinbestuurders, aangesloten bij ASTB" (nr. 11684)	12
- Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la grève sauvage du 14 mai" (n° 11705)	12	- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wilde staking van 14 mei" (nr. 11705)	12
- Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'organisation des examens médicaux périodiques des agents de la SNCB" (n° 11759)	12	- mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de organisatie van de periodieke medische onderzoeken voor het NMBS-personeel" (nr. 11759)	12
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les grèves sauvages à la SNCB" (n° 11776)	12	- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wilde stakingen bij de NMBS" (nr. 11776)	12
<i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, Jef Van den Bergh, David Geerts, Valérie De Bue, Sabien Lahaye-Battheu, Christophe Bastin, Steven Vandeput, Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> Tanguy Veys, Jef Van den Bergh, David Geerts, Valérie De Bue, Sabien Lahaye-Battheu, Christophe Bastin, Steven Vandeput, Paul Magnette, ministre van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	
Questions jointes de	18	Samengevoegde vragen van	18
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "une alternative à l'entrée en bourse de bpost" (n° 10727)	18	- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "een alternatief voor de beursgang van bpost" (nr. 10727)	18
- Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "une éventuelle entrée en bourse de bpost" (n° 11320)	18	- mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de eventuele beursgang van bpost" (nr. 11320)	18
- Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique	18	- mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en	18

et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'éventuel retrait de CVC Capital Partners de bpost" (n° 11437)

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

Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de mogelijke terugtrekking van CVC Capital Partners uit bpost" (nr. 11437)

Spreekers: **David Geerts, Miranda Van Eetvelde, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression de trains directs sur la ligne 26 entre Grammont et Malines" (n° 10519)

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

20 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de afschaffing van rechtstreekse treinen op lijn 26 tussen Geraardsbergen en Mechelen" (nr. 10519)

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

Question de Mme Minneke De Ridder au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les quais de la gare de Vilvorde" (n° 10562)

Orateurs: **Minneke De Ridder, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes

21 Vraag van mevrouw Minneke De Ridder aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stationperrons in Vilvoorde" (nr. 10562)

Spreekers: **Minneke De Ridder, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les conséquences pour la région de Termonde des mesures d'économie prises par De Lijn sur l'offre de services de la SNCB et les problèmes persistants sur la liaison ferroviaire Termonde-Bruxelles" (n° 10523)

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

22 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gevolgen in de regio Dendermonde van de besparingsmaatregelen bij De Lijn voor het aanbod van de NMBS en de herhaaldelijke problemen op de treinverbinding Dendermonde-Brussel" (nr. 10523)

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

Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le grand nombre d'accidents aux passages à niveau dans le port d'Anvers" (n° 10583)

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

23 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het grote aandeel ongevallen aan spooroverwegen in de Antwerpse haven" (nr. 10583)

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

Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'insuffisance des pouvoirs des agents de Securail" (n° 10593)

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

24 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het gebrek aan bevoegdheden van de agenten van Securail" (nr. 10593)

Spreekers: **Tanguy Veys, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid -

Grandes Villes		Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	
Questions jointes de	26	Samengevoegde vragen van	26
- M. Christophe Bastin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression de boîtes aux lettres en milieu rural" (n° 10619)	26	- de heer Christophe Bastin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de afschaffing van brievenbussen op het platteland" (nr. 10619)	26
- M. André Frédéric au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la volonté présumée de bpost de supprimer les boîtes aux lettres dans les villages et hameaux" (n° 10641)	26	- de heer André Frédéric aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het vermeende voornemen van bpost om de brievenbussen in dorpen en gehuchten af te schaffen" (nr. 10641)	26
- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression des boîtes aux lettres dans les régions peu peuplées" (n° 10881)	26	- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het weghalen van brievenbussen in dunbevolkte gebieden" (nr. 10881)	26
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'enlèvement des boîtes postales dans les régions à faible densité de population" (n° 11330)	26	- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het wegnemen van brievenbussen in dunbevolkte gebieden" (nr. 11330)	26
<i>Orateurs:</i> André Frédéric, Ronny Balcaen, Sabien Lahaye-Battheu, Paul Magnette , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes, Christophe Bastin		<i>Spreekers:</i> André Frédéric, Ronny Balcaen, Sabien Lahaye-Battheu, Paul Magnette , minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden, Christophe Bastin	
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 "la présence de caméras de surveillance dans les trains" (n° 10560)	28	Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "beveiligingscamera's in de treinen" (nr. 10560)	28
<i>Orateurs:</i> Steven Vandeput, Paul Magnette , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes		<i>Spreekers:</i> Steven Vandeput, Paul Magnette , minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	
Questions jointes de	29	Samengevoegde vragen van	29
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les dysfonctionnements au sein de l'une des entreprises de nettoyage de la SNCB-Holding" (n° 10667)	29	- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wantoestanden bij een van de schoonmaakbedrijven van de NMBS-Holding" (nr. 10667)	29
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la fraude sociale chez Local Cleaning" (n° 10726)	29	- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de sociale fraude bij Local Cleaning" (nr. 10726)	29

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la position de la société de nettoyage Local Cleaning sur l'entretien des gares bruxelloises" (n° 11739)
Orateurs: **Steven Vandeput, David Geerts, Tanguy Veys, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes
- Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'inoccupation depuis quatre ans des locaux de l'ancien restaurant du personnel de la gare centrale d'Anvers" (n° 10824)
Orateurs: **Tanguy Veys, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes
- Question de M. André Frédéric au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "certaines lacunes internes rapportées au niveau de la sécurité ferroviaire" (n° 10868)
Orateurs: **André Frédéric, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes
- Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le réaménagement éventuel des quais des gares de Belsele et de Sinaai" (n° 10867)
Orateurs: **Tanguy Veys, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes
- Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la rentabilité de la publicité dans les gares et le besoin d'optimiser un contrat datant de trente ans" (n° 10883)
Orateurs: **Tanguy Veys, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes
- Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le coût et la taille du projet de gare de Beernem" (n° 10889)
- 29 - de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het standpunt van schoonmaakbedrijf Local Cleaning omtrent het reinigen van de stations in Brussel" (nr. 11739)
Sprekers: **Steven Vandeput, David Geerts, Tanguy Veys, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden
- 31 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nu al 4 jaar durende leegstand van het oude personeelsrestaurant in het Centraal Station van Antwerpen" (nr. 10824)
Sprekers: **Tanguy Veys, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden
- 32 Vraag van de heer André Frédéric aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "bepaalde interne problemen die gemeld werden inzake spoorwegveiligheid" (nr. 10868)
Sprekers: **André Frédéric, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden
- 33 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de eventuele herschikking van de perrons aan de stations van Belsele en Sinaai" (nr. 10867)
Sprekers: **Tanguy Veys, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden
- 33 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het rendement van de reclame in de stations en de nood om een dertigjarig contract te optimaliseren" (nr. 10883)
Sprekers: **Tanguy Veys, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden
- 34 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de kostprijs en omvang van het geplande station in Beernem" (nr. 10889)

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

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

Question de M. Tanguy Veys au ministre des
Entreprises publiques, de la Politique scientifique
et de la Coopération au développement, chargé
des Grandes Villes, sur "la possibilité de proposer
les horaires de la SNCB sur Google Maps"
(n° 10946)

35

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 eventueel aanbieden van de
dienstregeling van de NMBS op Google Maps"
(nr. 10946)

35

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

Questions jointes de

36

Samengevoegde vragen van

36

- 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 construction
d'une nouvelle gare ferroviaire à Termonde"
(n° 10947)

36

- de heer Tanguy Veys aan de minister van
Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en
Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote
Steden, over "de eventuele bouw van een nieuw
treinstation in Dendermonde" (nr. 10947)

36

- Mme Leen Dierick au secrétaire d'État à
l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité,
adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité
des chances, et secrétaire d'État aux Réformes
institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur
"les travaux de la gare de Termonde" (n° 11375)

36

- mevrouw Leen Dierick aan de staatssecretaris
voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd
aan de minister van Binnenlandse Zaken en
Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor
Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste
minister, over "de werken aan het station in
Dendermonde" (nr. 11375)

36

- Mme Leen Dierick au ministre des Entreprises
publiques, de la Politique scientifique et de la
Coopération au développement, chargé des
Grandes Villes, sur "les travaux de la gare de
Termonde" (n° 11376)

36

- mevrouw Leen Dierick aan de minister van
Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en
Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote
Steden, over "de werken aan het station in
Dendermonde" (nr. 11376)

36

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

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

Question de M. Tanguy Veys au ministre des
Entreprises publiques, de la Politique scientifique
et de la Coopération au développement, chargé
des Grandes Villes, sur "l'amende éventuelle de
19,7 millions d'euros pour des infractions à la
réglementation relative à la concurrence dans le
transport routier commises par ABX Logistics au
cours de la période 2002-2007" (n° 10952)

37

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

Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister
van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en
Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote
Steden, over "de eventuele boete van
19,7 miljoen euro wegens inbreuken van ABX
Logistics in de periode 2002-2007 op de
concurrentiewetgeving in het wegvervoer"
(nr. 10952)

37

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

Questions jointes de

38

Samengevoegde vragen van

38

- M. David Geerts au ministre des Entreprises
publiques, de la Politique scientifique et de la
Coopération au développement, chargé des
Grandes Villes, sur "l'axe nord-sud" (n° 10939)

38

- de heer David Geerts aan de minister van
Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en
Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote
Steden, over "de Noord-Zuidas" (nr. 10939)

38

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les possibilités d'extension de la jonction Nord-Midi à Bruxelles" (n° 10953)	38	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de uitbreidingsmogelijkheden voor de Brusselse Noord-Zuidas" (nr. 10953)	38
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'extension de la jonction Nord-Midi" (n° 10998)	38	- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de uitbreiding van de Noord-Zuidverbinding" (nr. 10998)	38
- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les projets d'extension de la jonction bruxelloise Nord-Midi" (n° 11112) <i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, Jef Van den Bergh, Paul Magnette , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes	38	- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de plannen voor de uitbreiding van de Brusselse Noord-Zuidverbinding" (nr. 11112) <i>Sprekers:</i> Tanguy Veys, Jef Van den Bergh, Paul Magnette , minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	38
Questions jointes de	40	Samengevoegde vragen van	40
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'accident de train survenu à Melsele le jeudi 12 avril 2012" (n° 10940)	40	- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het spoorongeluk te Melsele op donderdag 12 april 2012" (nr. 10940)	40
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'accident de train de Melsele" (n° 10958) <i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, Paul Magnette , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes	40	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het spoorongeluk te Melsele" (nr. 10958) <i>Sprekers:</i> Tanguy Veys, Paul Magnette , minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	40
Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'acquisition d'un abonnement de train des chemins de fer néerlandais" (n° 10956) <i>Orateurs:</i> Sabien Lahaye-Battheu, Paul Magnette , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes	41	Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanschaf van een spoorabonnement van de Nederlandse Spoorwegen" (nr. 10956) <i>Sprekers:</i> Sabien Lahaye-Battheu, Paul Magnette , minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	41
Questions jointes de	41	Samengevoegde vragen van	41
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la lutte contre les resquilleurs dans les trains" (n° 10835)	41	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanpak van zwartrijders op de trein" (nr. 10835)	41
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des	41	- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de	41

Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la lutte contre les resquilleurs dans les trains" (n° 11332)

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

minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanpak van zwartrijders op de trein" (nr. 11332)

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

Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les demandes d'indemnisation de la SNCB à la suite d'accidents ou de (tentatives de) suicides" (n° 10901)

Orateurs: **Sabien Lahaye-Battheu, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes

Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de schadevergoedingsaanvragen vanwege de NMBS na ongevallen of zelfmoord(pogingen)" (nr. 10901)

Sprekers: **Sabien Lahaye-Battheu, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le paiement à domicile des pensions et allocations par bpost" (n° 10902)

Orateurs: **Sabien Lahaye-Battheu, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes

Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de uitbetaling aan huis van pensioenen en uitkeringen door bpost" (nr. 10902)

Sprekers: **Sabien Lahaye-Battheu, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Questions jointes de

45

Samengevoegde vragen van

45

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "près de trois mille voyageurs longuement bloqués à la suite d'un incendie dans une sous-station de traction à Lierre" (n° 11054)

45

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het langdurig blokkeren van naar schatting 3.000 reizigers door een brand aan een tractieonderstation in Lier" (nr. 11054)

45

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le chaos sur le rail en direction de la Campine durant l'heure de pointe du soir le 18 avril 2012" (n° 11073)

45

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de spoorchaos tijdens de avondspits richting Kempen op 18 april 2012" (nr. 11073)

45

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le chaos sur le rail dans la soirée du mercredi 18 avril 2012" (n° 11236)

45

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de chaos op het spoor van woensdagavond 18 april 2012" (nr. 11236)

45

- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les problèmes survenus sur le réseau ferroviaire le 18 avril 2012" (n° 11277)

45

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de spoorproblemen op 18 april 2012" (nr. 11277)

45

Orateurs: **Tanguy Veys, Jef Van den Bergh,**

Sprekers: **Tanguy Veys, Jef Van den Bergh,**

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

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

Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les caméras de la SNCB à la gare de Hal" (n° 11058)	47	Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de NMBS-camera's aan het station van Halle" (nr. 11058)	47
<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 jointes de	48	Samengevoegde vragen van	48
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le rapport annuel 2011 du médiateur pour les voyageurs ferroviaires" (n° 11235)	48	- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het jaarverslag 2011 van de ombudsman voor de treinreizigers" (nr. 11235)	48
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le rapport annuel de 2011 du médiateur pour les voyageurs ferroviaires" (n° 11267)	48	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het jaarverslag 2011 van de ombudsman voor de treinreizigers" (nr. 11267)	48
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le rapport annuel du médiateur de la SNCB" (n° 11279)	48	- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het jaarverslag van de ombudsman van de NMBS" (nr. 11279)	48
- M. André Frédéric au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le rapport annuel 2011 du médiateur pour les voyageurs ferroviaires" (n° 11284)	48	- de heer André Frédéric aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het jaarverslag 2011 van de ombudsman voor de treinreizigers" (nr. 11284)	48
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le rapport annuel du médiateur de la SNCB" (n° 11329)	48	- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het jaarverslag van de ombudsman van de NMBS" (nr. 11329)	48
<i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, André Frédéric, Sabien Lahaye-Battheu, Paul Magnette , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> Tanguy Veys, André Frédéric, Sabien Lahaye-Battheu, Paul Magnette , minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	
Question de Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la législation linguistique dans les Points Poste" (n° 11244)	50	Vraag van mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de taalwetgeving in de PostPunten" (nr. 11244)	50
<i>Orateurs:</i> Miranda Van Eetvelde, Paul Magnette , ministre des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Miranda Van Eetvelde, Paul Magnette , minister van Overheidsbedrijven -	

- Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes		Wetenschapsbeleid Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	-
Questions jointes de	51	Samengevoegde vragen van	51
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les projets pour améliorer les conditions de travail des facteurs" (n° 11331)	51	- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de plannen om de arbeidsomstandigheden van postbodes te optimaliseren" (nr. 11331)	51
- Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'enquête sur les charges physiques chez les facteurs" (n° 11436)	52	- mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het onderzoek naar de fysieke lasten voor de postbodes" (nr. 11436)	52
<i>Orateurs:</i> Sabien Lahaye-Battheu, Miranda Van Eetvelde, Paul Magnette , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> Sabien Lahaye-Battheu, Miranda Van Eetvelde, Paul Magnette , minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	
Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le projet du promoteur "de Zilvercorens" concernant les terrains de la SNCB-Holding à Poperinge" (n° 11431)	53	Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het project van projectontwikkelaar 'de Zilvercorens' op de terreinen van de NMBS-Holding in Poperinge" (nr. 11431)	53
<i>Orateurs:</i> Sabien Lahaye-Battheu, Paul Magnette , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> Sabien Lahaye-Battheu, Paul Magnette , minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	
Questions jointes de	54	Samengevoegde vragen van	54
- M. Olivier Destrebecq au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan d'investissement du Groupe SNCB" (n° 11298)	54	- de heer Olivier Destrebecq aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het investeringsplan van de NMBS-Groep" (nr. 11298)	54
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les vingt-cinq milliards d'euros demandés par le Groupe SNCB" (n° 11318)	54	- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de vraag van de NMBS-Groep voor 25 miljard euro" (nr. 11318)	54
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan d'investissement 2013-2025 du Groupe SNCB" (n° 11324)	54	- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep" (nr. 11324)	54
- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan pluriannuel d'investissement du Groupe SNCB" (n° 11325)	54	- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het meerjareninvesteringsplan van de NMBS-Groep" (nr. 11325)	54

- Mme Muriel Gerken au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan d'investissement pluriannuel du Groupe SNCB" (n° 11491) 54
- mevrouw Muriel Gerken aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het meerjareninvesteringsplan van de NMBS-Groep" (nr. 11491) 54
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan d'investissement 2013-2025 du Groupe SNCB" (n° 11831) 54
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep" (nr. 11831) 54
- Orateurs:* **Ronny Balcaen, Muriel Gerken, Tanguy Veys, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes
- Spreekers:* **Ronny Balcaen, Muriel Gerken, Tanguy Veys, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden
- Question de M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la vente de billets Eurostar à destination de Lille et Calais" (n° 11321) 58
- Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de verkoop van Eurostartickets met bestemming Rijsel en Calais" (nr. 11321) 58
- Orateurs:* **Ronny Balcaen, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes
- Spreekers:* **Ronny Balcaen, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden
- Question de M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression des trains transfrontaliers" (n° 11326) 59
- Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de afschaffing van de grensoverschrijdende treinen" (nr. 11326) 59
- Orateurs:* **Ronny Balcaen, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes
- Spreekers:* **Ronny Balcaen, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden
- Question de Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le contrôle budgétaire et ses effets chez bpost" (n° 11434) 60
- Vraag van mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de begrotingscontrole en de effecten hiervan bij bpost" (nr. 11434) 60
- Orateurs:* **Miranda Van Eetvelde, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes
- Spreekers:* **Miranda Van Eetvelde, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden
- Question de Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la grève survenue à la division transport de bpost" (n° 11435) 61
- Vraag van mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de staking bij de transportafdeling van bpost" (nr. 11435) 61
- Orateurs:* **Miranda Van Eetvelde, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes
- Spreekers:* **Miranda Van Eetvelde, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden
- Questions jointes de 61
- Samengevoegde vragen van 61

- M. Anthony Dufrane au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les Thalys empruntant la dorsale wallonne" (n° 11445)	62	- de heer Anthony Dufrane aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Thalystreinen die op de Waalse as rijden" (nr. 11445)	62
- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les menaces qui pèsent sur les Thalys qui empruntent la dorsale wallonne" (n° 11836)	62	- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de onzekerheid betreffende de Thalystreinen op de Waalse as" (nr. 11836)	62
<i>Orateurs:</i> Anthony Dufrane, Ronny Balcaen, Paul Magnette , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> Anthony Dufrane, Ronny Balcaen, Paul Magnette , minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	
Questions jointes de	63	Samengevoegde vragen van	63
- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le commissaire du gouvernement auprès de bpost" (n° 11494)	63	- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de regeringscommissaris bij bpost" (nr. 11494)	63
- Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'annulation de la nomination du commissaire du gouvernement auprès de bpost" (n° 11586)	63	- mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de vernietiging van de benoeming van de regeringscommissaris bij bpost" (nr. 11586)	63
<i>Orateurs:</i> Ronny Balcaen, Miranda Van Eetvelde, Paul Magnette , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> Ronny Balcaen, Miranda Van Eetvelde, 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 rapport de l'organisme d'enquête relatif à la catastrophe ferroviaire de Buizingen" (n° 11509)	64	Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het rapport van het onderzoeksorgaan omtrent de treinramp in Buizingen" (nr. 11509)	64
<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	
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 projets de l'administration communale de Wetteren concernant la place de la Gare" (n° 11510)	65	Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de plannen van het gemeentebestuur van Wetteren aan het stationsplein" (nr. 11510)	65
<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	
Question de M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé	65	Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en	65

des Grandes Villes, sur "les propos antisémites
tenus dans l'interphone d'un train" (n° 11519)

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

Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote
Steden, over "de antisemitische uitspraken die
werden omgeroepen via de intercom op een trein"
(nr. 11519)

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

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

du

MARDI 22 MAI 2012

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 22 MEI 2012

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14 h 21 par Mme Sabien Lahaye-Battheu, présidente.

De openbare vergadering wordt geopend om 14.21 uur en voorgezeten door mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.

[01] Débat d'actualité sur la collision de trains à Godinne et questions jointes de

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la collision entre deux trains de marchandises à Godinne le 11 mai 2012 et ses conséquences pour la SNCB Logistics au niveau de la sécurité du rail" (n° 11673)

- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'accident entre deux trains de marchandises à Godinne" (n° 11695)

- M. Christophe Bastin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'accident ferroviaire de Godinne" (n° 11703)

- Mme Valérie Déom au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la collision de trains en gare de Godinne" (n° 11728)

- Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'accident de Godinne" (n° 11735)

- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la collision entre deux trains

[01] Actualiteitsdebat over de treinbotsing in Godinne en samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de botsing van twee goederentreinen in Godinne op 11 mei 2012 en de gevolgen hiervan voor NMBS Logistics op vlak van spoorveiligheid" (nr. 11673)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het ongeval met twee goederentreinen in Godinne" (nr. 11695)

- de heer Christophe Bastin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het treinongeval te Godinne" (nr. 11703)

- mevrouw Valérie Déom aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de treinbotsing in het station Godinne" (nr. 11728)

- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het ongeval te Godinne" (nr. 11735)

- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de botsing tussen twee goederentreinen te Godinne" (nr. 11738)

de marchandises à Godinne" (n° 11738)

- M. David Clarinval au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le manque de communication de la SNCB après l'accident ferroviaire du 11 mai à Godinne" (n° 11798)

- de heer David Clarinval aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gebrekkige communicatie van de NMBS na het treinongeval te Godinne van 11 mei" (nr. 11798)

La **présidente**: Les groupes qui n'ont introduit aucune question pourront prendre la parole pendant deux minutes lorsque toutes les questions auront été posées.

De **voorzitter**: Fracties die geen vraag hebben ingediend, kunnen na de vragen ook nog twee minuten het woord krijgen.

01.01 Tanguy Veys (VB): L'accident de train qui s'est produit à Godinne le 11 mai dernier n'est pas un fait isolé. La sécurité sur le rail n'est toujours pas garantie. L'accident aurait probablement pu être évité si les systèmes de freinage TBL 1+ ou ETCS avaient été généralisés. Par ailleurs, il a fallu dix jours pour qu'il soit procédé à l'enlèvement de la dernière locomotive. Pas moins de 350 riverains réclament une indemnisation. La communication laisse, elle aussi, à désirer.

01.01 Tanguy Veys (VB): Het treinongeval op 11 mei in Godinne is geen alleenstaand feit. De veiligheid op het spoor is nog steeds niet gegarandeerd. Misschien had het ongeluk vermeden kunnen worden als de remsystemen TBL 1+ of ETCS overal aanwezig waren geweest. Bovendien heeft het tien dagen geduurd voordat de laatste locomotief werd weggehaald. In totaal hebben 350 buurtbewoners een schadevergoeding gevraagd. Ook over de communicatie stel ik mij vragen.

Quelle a été la cause de cet accident? Quelles mesures ont été prises à la suite de cet accident, y compris au niveau de la communication? La SNCB Logistics équiperait-elle toutes les locomotives du système TBL 1+? Quel est le calendrier prévu?

Wat lag aan de basis van dit ongeval? Welke maatregelen werden naar aanleiding van dit ongeval genomen, ook op het vlak van communicatie? Zal NMBS Logistics op alle locomotieven TBL 1+ installeren? Wat is dan de planning?

01.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Une semaine plus tôt, un accident impliquant deux trains de marchandises était déjà survenu à Tintigny, sur la même voie et là aussi il s'agissait d'un convoi de produits dangereux.

01.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Een week eerder gebeurde er ook al een ongeval met twee goederentreinen in Tintigny, ook dan op hetzelfde spoor en met gevaarlijke producten aan boord.

A-t-on déjà des précisions sur les causes de ces deux accidents? Les wagons transportaient-ils effectivement des produits dangereux et dans les deux cas, la réglementation a-t-elle été scrupuleusement respectée? Les plans d'urgence et d'intervention ont-ils été déployés avec la diligence et la précision requises? Ces deux accidents similaires sont-ils le fruit d'une malheureuse coïncidence ou les trains de marchandises présentent-ils un risque d'accident majeur? Quelles seront les mesures prises pour prévenir la répétition de ce genre d'accidents? Quelles ont été les conséquences des accidents sur le trafic ferroviaire?

Is er al duidelijkheid over de oorzaken die tot beide ongevallen hebben geleid? Bevatten de wagons inderdaad gevaarlijke stoffen en werd in beide gevallen de reglementering correct opgevolgd? Zijn de nood- en interventieplannen voldoende snel en correct in werking getreden? Is het een toeval dat er twee gelijkaardige ongevallen gebeurden of is er in het algemeen een verhoogd risico op ongevallen met goederentreinen? Welke maatregelen zullen worden genomen om gelijkaardige ongevallen te vermijden? Welke impact hadden de ongevallen op het treinverkeer?

La communication avec les riverains peut difficilement être qualifiée d'optimale et une indemnisation leur aurait été proposée pour compenser ces lacunes. Sur quelle base cette indemnisation est-elle accordée?

Ook de communicatie naar de omwonenden verliep niet optimaal. Er zou een vergoeding ter beschikking worden gesteld ter compensatie van de slechte communicatie. Op basis waarvan wordt die vergoeding toegekend?

01.03 Christophe Bastin (cdH): Un train en a embouti un autre à hauteur de la gare de Godinne, malgré le freinage d'urgence effectué par le conducteur, suite à ce qui semble bien être une erreur de signalisation.

Deux personnes ont été légèrement blessées. Une des cinq citernes endommagées contenait du disulfure de carbone, produit extrêmement inflammable et hautement toxique pour les voies respiratoires. Le plan d'urgence provincial a été déclenché, quelque mille personnes ont été évacuées. La circulation ferroviaire a été interrompue et les voies sont toujours en cours de réparation.

Pouvez-vous nous éclairer sur les circonstances de cet accident? Confirmez-vous qu'il s'agit d'une signalisation défectueuse? Confirmez-vous que ni les deux trains ni les voies n'étaient équipés des systèmes TBL1+ et ETCS? Tous les trains de marchandises en seront-ils pourvus pour la fin 2013, comme l'annonce la SNCB Logistics?

Qu'en est-il des produits chimiques transportés? La fuite détectée ne serait pas dangereuse, mais les riverains se plaignent de gêne respiratoire. Des prélèvements ont-ils été effectués, notamment dans les potagers voisins? Pouvez-vous rassurer les habitants quant à leur santé? Quelles suites envisagez-vous?

01.04 Valérie Déom (PS): Connaît-on les conditions exactes de la collision entre deux trains de marchandises? Confirmez-vous la défaillance d'un signal? Pourquoi dans ce cas avoir laissé continuer la circulation ferroviaire?

Quel était le rôle des entreprises du Groupe SNCB et de la SNCB Logistics dans l'organisation des secours, pour lesquels les autres intervenants ont été félicités? Existe-t-il, pour les communes concernées, une coordination entre les plans d'urgence provincial et communal et celui de la SNCB?

À côté de l'enquête ouverte par le parquet, y aura-t-il une enquête indépendante? Une enquête interne à Infrabel?

Comment le Groupe SNCB a-t-il communiqué? Quelles réponses apporte-t-il aux riverains déplorant le manque d'information? Et aux voyageurs désorientés par l'installation chaotique du service de navettes entre Namur et Jambes? Pourquoi a-t-on demandé la fermeture de la ligne

01.03 Christophe Bastin (cdH): Ter hoogte van het station Godinne is een goederentrein op een andere ingereden. De machinist heeft nog een noodstop gemaakt. Naar verluidt zou het ongeval te wijten zijn aan een seinfout.

Er vielen twee lichtgewonden. Een van de vijf beschadigde tankwagons bevatte koolstofdissulfide, een uiterst brandbaar product dat zeer giftig is voor de luchtwegen. Het provinciale rampenplan werd afgekondigd, en een duizendtal personen werd geëvacueerd. Het treinverkeer werd onderbroken, en de werken om de sporen te herstellen zijn momenteel nog aan de gang.

Kan u ons de gehele toedracht van dit ongeval uit de doeken doen? Bevestigt u dat de seininrichting niet naar behoren werkte? Bevestigt u dat beide treinen noch de sporen uitgerust waren met TBL1+ en ETCS? Zullen alle goederentreinen tegen eind 2013 met die systemen uitgerust zijn, zoals NMBS Logistics heeft aangekondigd?

Heeft u meer informatie over de producten in de trein? Het gelekte product zou geen gevaar opleveren, maar omwoners klagen over ademhalingsproblemen. Werden er monsters genomen, meer bepaald in de aanpalende moestuinen? Kan u de bewoners geruststellen over mogelijke gezondheidseffecten? Hoe ziet u het verdere verloop van deze zaak?

01.04 Valérie Déom (PS): Zijn de precieze omstandigheden van de botsing tussen de twee goederentreinen bekend? Bevestigt u dat de seininrichting niet goed werkte? Zo ja, waarom liet men dan toch treinverkeer toe?

Welke rol speelden de NMBS-Groep en NMBS Logistics in de organisatie van de hulpverlening, waarvoor de andere betrokkenen veel lof kregen? Worden de provinciale en gemeentelijke noodplannen en het noodplan van de NMBS op elkaar afgestemd voor de betrokken gemeenten?

Zal er naast het onderzoek van het parket een onafhankelijk onderzoek worden uitgevoerd? Zal Infrabel een intern onderzoek instellen?

Hoe heeft de NMBS-Groep gecommuniceerd? Wat is het antwoord van de NMBS-Groep aan de omwonenden, die het gebrek aan informatie betreuren? En aan de reizigers die niet goed wisten waar ze aan toe waren als gevolg van de chaotische organisatie van een pendeldienst met

entre Jambes et Namur? Pour des raisons de sécurité?

Je sais que le transport de produits dangereux relève de la compétence de M. Wathelet. Mais existe-t-il des procédures à suivre – soit neutraliser, soit pomper le produit à l'état brut – ou est-ce laissé au choix du transporteur?

À propos de la sécurisation de la ligne Athus-Meuse, sur laquelle passent énormément de trains de marchandises, existe-t-il une coordination avec la SNCB Logistics?

01.05 Valérie De Bue (MR): Une enquête sera-t-elle lancée par l'organisme d'enquête national?

Pouvez-vous nous fournir des explications concernant la gestion de la communication, la gestion de la crise et la coordination avec les services de secours? Pourquoi les services locaux n'ont-ils pas été informés correctement de la contenance des wagons et de la quantité des produits transportés? Les procédures actuellement prévues pour le transport de produits dangereux sont-elles suffisantes? Ont-elles été correctement appliquées?

Qu'en est-il des indemnités réclamées par les riverains, par les commerçants, par les communes et par les services de secours qui ont opéré sur le site?

01.06 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Cet accident a causé beaucoup d'émoi auprès des riverains. La citerne a posé de réels problèmes de sécurité aux équipes sur le terrain. Le trafic n'est toujours pas régularisé. Des dégâts importants ont été occasionnés au matériel roulant et à l'infrastructure. Les usagers de la ligne 154 Namur-Dinant doivent subir des perturbations importantes.

Si l'on considère les chiffres du dernier rapport de l'Agence ferroviaire européenne, il apparaît que le nombre de collisions de trains est particulièrement important en Belgique

Que peut-on dire aujourd'hui sur les circonstances qui ont mené à cet accident? Certaines thèses sont-elles privilégiées?

Combien de temps après les faits l'organisme d'enquête a-t-il été averti? À quelle heure était-il

bussen tussen Namen en Jambes? Waarom werd het treinverkeer tussen Jambes en Namen stilgelegd? Uit veiligheidsoverwegingen?

Ik weet wel dat het vervoer van gevaarlijke stoffen onder de bevoegdheid van staatssecretaris Wathelet valt. Ik zou evenwel willen vernemen of er bepaalde procedures moeten worden gevolgd. Kan het product bijvoorbeeld onbehandeld worden weggepompt of moet het eerst geneutraliseerd worden? Of beslist de vervoerder zelf wat er moet gebeuren?

Wordt de lijn Athus-Meuse, waarop er zeer veel goederentreinen rijden, ook in samenspraak met NMBS Logistics beveiligd?

01.05 Valérie De Bue (MR): Zal het onderzoeksorgaan een onderzoek opstarten?

Kunt u ons nadere toelichting verschaffen over de communicatie en het crisismanagement, en over de coördinatie met de hulpdiensten? Waarom werden de lokale diensten niet correct geïnformeerd over de aard van de in de wagons vervoerde producten, en over de juiste hoeveelheden? Zijn de bestaande procedures voor het transport van gevaarlijke producten toereikend? Werden deze procedures correct toegepast?

Hoe staat het met de schadevergoedingen die worden geëist door de omwoners, handelaars, gemeenten en betrokken hulpdiensten?

01.06 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Dit ongeval heeft bij de omwonenden heel wat beroering veroorzaakt. De ketelwagen vormde een reëel probleem voor de veiligheid van de ploegen ter plaatse. Het verkeer verloopt nog altijd niet normaal. Het rollend materieel en de spoorinfrastructuur liepen ernstige schade op. De treindienst is zwaar verstoord voor de reizigers op lijn 154 tussen Namen en Dinant.

Uit de cijfers in het jongste verslag van het Europees Spoorwegbureau blijkt dat er zich in België bijzonder veel botsingen met treinen voordoen.

Wat is er vandaag bekend over de oorzaken en omstandigheden van dit ongeval? Liggen er bepaalde hypothesen meer voor de hand?

Hoe lang na de feiten werd het onderzoeksorgaan verwittigd? Wanneer waren er mensen van dat

présent sur les lieux? A-t-il eu accès à l'ensemble des éléments nécessaires? Les wagons incriminés étaient-ils conformes?

Le protocole intra-groupe relatif à la communication de crise n'est toujours pas conclu et on manque de clarté sur les plans d'urgence du Groupe SNCB. Qui est le contact entre le Groupe SNCB, les services de secours et les riverains?

01.07 David Geerts (sp.a): Le nombre d'incidents sur le réseau ferré semble s'être accru au cours des dernières années. Ce phénomène est-il lié à une diminution du niveau de sécurité?

Les convois concernés n'étaient apparemment pas dotés du système TBL 1+. Étrangement, notre collègue Veys dénonce à présent cette situation alors qu'il s'est prononcé contre l'installation de ce système en commission spéciale Sécurité du rail. Nous avons demandé à la SNCB Logistics et à Crossrail de prévoir l'installation de cet équipement mais cette opération ne semble pas encore terminée. Quand le sera-t-elle?

Infrabel paiera aux riverains une indemnité de 500 euros. Si les dommages s'avèrent plus importants par la suite, une indemnité plus élevée pourra être réclamée. Quel sont les critères applicables?

01.08 Steven Vandeput (N-VA): Il faut bien évidemment que le système TBL 1+ ait été installé sur les voies pour que cela ait un sens de l'installer sur le matériel roulant.

Pour quand le ministre attend-il les résultats de l'enquête menée par l'organisme d'enquête indépendant?

Le ministre peut-il confirmer que deux jours avant l'accident un conducteur de locomotive avait déjà signalé, au moyen du document TR460, un problème de mauvais fonctionnement de la signalisation? L'une des recommandations de la commission spéciale pour la sécurité du rail portait sur la mise en place, pour chaque problème et compte tenu des risques y liés, d'une procédure permettant de réagir rapidement et efficacement.

A-t-il déjà été convenu d'une telle procédure au sein du Groupe SNCB? Quand sera-t-elle appliquée?

01.09 Paul Magnette, ministre (*en français*): Certaines des questions posées relèvent de

orgaan ter plaatse? Hadden zij toegang tot alle noodzakelijke gegevens? Waren de bewuste treinwagons in overeenstemming met de voorschriften?

Het protocol betreffende de crisiscommunicatie van de NMBS-Groep is er nog altijd niet, en er heerst onduidelijkheid over de noodplannen van de Groep. Wie is de verbindingspersoon die het contact verzorgt tussen de NMBS-Groep, de hulpdiensten en de omwonenden?

01.07 David Geerts (sp.a): Het aantal treinincidenten lijkt de afgelopen jaren gestegen te zijn. Heeft dit te maken met een dalend veiligheidsniveau?

De betrokken treinstellen waren blijkbaar niet uitgerust met het TBL 1+-systeem. Vreemd genoeg kaart collega Veys dit hier aan, terwijl hij daar in de commissie Spoorveiligheid nog tegen was. We hebben NMBS Logistics en Crossrail gevraagd om deze uitrusting aan te brengen, maar blijkbaar is dat nog niet afgerond. Tegen wanneer zal dat wel het geval zijn?

Infrabel betaalt de omwonenden een vergoeding van 500 euro. Blijkt de schade achteraf groter uit te vallen, dan kan men een bijkomende vergoeding vragen. Wat zijn de criteria?

01.08 Steven Vandeput (N-VA): Uiteraard moet het TBL 1+-systeem op de sporen geïnstalleerd zijn voor de installatie in de toestellen zin heeft.

Wanneer verwacht de minister de resultaten van het onderzoek van het Onafhankelijk Onderzoeksorgaan?

Kan de minister beamen dat twee dagen voor het ongeval al door een treinbestuurder, via het document TR460, werd gemeld dat de lichten slecht functioneerden? Het was een aanbeveling van de bijzondere commissie voor de Spoorwegveiligheid dat voor elk probleem en rekening houdend met het eraan verbonden risico, een procedure in het leven moest worden geroepen die het toelaat snel en efficiënt te reageren.

Is er binnen de NMBS-Groep al een degelijke procedure afgesproken? Wanneer zal ze worden toegepast?

01.09 Minister Paul Magnette (*Frans*): Een aantal van de door u gestelde vragen maken deel uit van

l'enquête, je n'y répondrai donc pas. D'autres sont de la compétence de mes collègues Milquet et Wathelet et je tâcherai de fournir la réponse la plus complète possible.

Le 11 mai à 11 h 30, deux trains de marchandises entrent en collision à Godinne. Roulant sur la même voie dans le même sens, l'un emboutit l'autre à une vitesse de 70 km/h. Le train heurté contenant des produits chimiques et inflammables (dont du disulfure de carbone), les conducteurs ont montré les lettres de voiture aux services de secours qui ont identifié les produits et délimité un périmètre de sécurité. Le conducteur d'un train est le seul blessé de cet accident.

À 11 h 33, le répartiteur électricité d'Infrabel à Namur constate qu'il n'y a plus d'alimentation électrique sur la ligne 154 entre Yvoir et Lustin. Alerté, Traffic Control demande au répartiteur de couper le courant sur cette ligne. À 11 h 41, Traffic Control avertit les services de secours. À 11 h 50, le service d'incendie est sur place. Vers midi, le plan communal est activé et le plan provincial à 14 h 15 pour élargir le périmètre de sécurité au-delà de la commune avant d'être redescendu à l'échelon communal à 20 h. Le plan communal est désactivé le 18 mai à 20 h.

Après identification des produits et évacuation des wagons non accidentés, il restait deux wagons. On a vidé le moins dangereux d'abord puis l'autre et évacué les produits.

La gestion des opérations s'est déroulée normalement mais les experts de la société Adisseo, propriétaire du produit contenu dans le wagon le plus dangereux, ont sans doute mal évalué la quantité de produit dans la citerne incriminée. Ceci a fait perdre trois jours et prendre des risques aux agents sur place. Infrabel étudie les différents recours possibles à l'encontre de cette société.

Dans ses différentes phases, la gestion des opérations de secours était entre les mains soit de la commune, soit de la province.

Infrabel et SNCB Logistics ont soutenu les opérations sur le terrain. Infrabel a en outre mis à disposition plusieurs experts étrangers.

het onderzoek, en daarop zal ik dus niet antwoorden. Andere behoren tot de bevoegdheid van minister Milquet of Wathelet. Toch zal ik proberen zo volledig mogelijk te antwoorden.

Op 11 mei zijn er in Godinne om 11.30 uur twee treinen met elkaar in botsing gekomen. Beide treinen reden op hetzelfde spoor in dezelfde richting. De ene heeft de andere geraakt met een snelheid van 70 kilometer per uur. Aangezien de aangereden trein chemische en ontvlambare producten bevatte, onder meer koolstofdioxide, hebben de treinbestuurders de vrachtbrieven aan de hulpdiensten getoond, die hebben nagekeken om welke producten het ging en een veiligheidszone hebben ingesteld. De bestuurder van een van de treinen is de enige die gewond raakte bij dat ongeval.

Om 11.33 uur heeft de verdeler elektriciteit van Infrabel in Namen vastgesteld dat lijn 154 tussen Yvoir en Lustin niet langer onder stroom stond. Daarvan op de hoogte gebracht, heeft Traffic Control de verdeler gevraagd de stroom op die lijn uit te schakelen. Om 11.41 uur heeft Traffic Control de hulpdiensten verwittigd. Om 11.50 uur is de brandweer ter plaatse gekomen. Rond de middag werd het gemeentelijk plan in werking gesteld en rond 14.15 uur ook het provinciaal plan, om de veiligheidszone tot buiten de gemeentegrenzen uit te breiden. Om 20 uur wordt de zone tot het grondgebied van de gemeente teruggebracht. Het gemeentelijk plan wordt op 18 mei om 20 uur buiten werking gesteld.

Na de identificatie van de producten en het verwijderen van de niet-beschadigde wagons, bleven er twee wagons over. Eerst werd het minst gevaarlijke product uit de wagon verwijderd, daarna het andere en de producten werden weggevoerd.

Het beheer van de operaties is normaal verlopen, maar wellicht hebben de deskundigen van Adisseo, die eigenaar is van het gevaarlijkste product, de hoeveelheid product in de tank fout ingeschat. Daardoor gingen er drie dagen verloren en namen de agenten ter plaatse risico's. Infrabel bestudeert langs welke wegen het kan optreden tegen dat bedrijf.

In de verschillende fases was het beheer van de hulpverleningsoperaties in handen van de gemeente of van de provincie.

Infrabel en NMBS Logistics hebben de operaties op het terrein ondersteund. Infrabel heeft bovendien verscheidene buitenlandse deskundigen ter

beschikking gesteld.

Les wagons ont été évacués du 19 au 20 mai. Dès le 22 mai, les équipes voies et caténaires travailleront sans arrêt pour rétablir le trafic durant cette semaine après accord de l'organisme d'enquête de remise en service de la ligne à Infrabel.

À la demande du parquet, Infrabel a suspendu tout trafic sur la ligne 154 entre Namur et Dinant afin de contrôler les installations techniques. Rien d'anormal n'a été révélé. La ligne reste fermée actuellement et un service de navettes de bus est organisé entre Namur et Dinant mais avec un temps de parcours de vingt minutes supplémentaires.

Des trains de marchandises ont été déviés via la ligne 162 Namur-Arlon de manière limitée. Deux jours plus tard, Infrabel a décidé de suspendre les travaux de nuit sur la ligne 162 pour dévier le transport de marchandises via cette ligne.

En ce qui concerne l'enquête, le service de sécurité d'exploitation d'Infrabel a été mis au courant à 11 h 55 par les services du Traffic Control. L'organisme d'enquête a été prévenu à 12 h 23 et était présent sur les lieux à 14 h 40. En vertu de l'article 44 de la loi de décembre 2006 relative à la sécurité ferroviaire, il a ouvert une enquête. Outre l'enquête judiciaire, Infrabel et la SNCB Logistics sont tenues de mener leur enquête et d'en envoyer le rapport à l'organisme d'enquête pour les accidents et incidents ferroviaires, qui enquêtera ensuite.

Chacune des enquêtes est différente et aura des objectifs propres. À ce jour, aucune conclusion ne peut être formulée quant à cet accident.

(En néerlandais) La coordination et la communication au sein du Groupe SNCB sont régies par l'arrêté royal de février 2006 relatif aux plans d'urgence et d'intervention. Dans le cas présent, la coordination était assurée par le bourgmestre et son service de communication. Le centre d'appels communal prend en charge tous les contacts avec les riverains et bénéficie de l'appui du centre d'appels d'Infrabel et de SNCB Logistics.

Dans un premier temps, la commune a mis trois numéros de téléphone à la disposition des riverains.

De wagons werden van de plaats van het ongeval verwijderd tussen 19 en 20 mei. Vanaf 22 mei zullen de teams sporen en bovenleidingen deze week ononderbroken voortwerken om het spoorverkeer opnieuw mogelijk te maken, nadat de onderzoeksinstantie Infrabel haar akkoord heeft gegeven om de lijn opnieuw in gebruik te nemen.

Op vraag van het parket heeft Infrabel al het verkeer op lijn 154 tussen Namen en Dinant opgeschort om de technische installaties te controleren. Er is niets abnormaals aan het licht gekomen. De lijn blijft momenteel dicht en er wordt een pendelbusdienst ingelegd tussen Namen en Dinant, die echter 20 minuten langer doet over het traject.

Eerst werd slechts een aantal goederentreinen omgeleid via lijn 162. Twee dagen later besliste Infrabel om de werkzaamheden die 's nachts op lijn 162 werden uitgevoerd, op te schorten, om het goederenvervoer via die lijn om te leiden.

Wat het onderzoek betreft, werd de afdeling Exploitatieveiligheid van Infrabel om 11.55 uur door de diensten van Traffic Control op de hoogte gebracht. De onderzoeksinstantie werd om 12.23 uur verwittigd en was om 14.40 uur ter plaatse. Krachtens artikel 44 van de wet van december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen heeft ze een onderzoek geopend. Er is dus enerzijds het gerechtelijk onderzoek, en anderzijds zijn Infrabel en NMBS Logistics verplicht met betrekking tot ongevallen en incidenten op het spoor zelf een onderzoek in te stellen en het rapport te bezorgen aan de onderzoeksinstantie, dat op haar beurt de zaak onderzoekt.

Al die onderzoeken verschillen onderling en hebben elk hun eigen doelstellingen. Op heden kan geen enkel besluit worden geformuleerd met betrekking tot dat ongeval.

(Nederlands) De coördinatie en de communicatie van de NMBS-Groep wordt geregeld door het KB van februari 2006 over de nood- en interventieplannen. In dit geval was de coördinatie in handen van de burgemeester en zijn communicatiedienst. Het gemeentelijke callcenter verzekert alle contacten met de buurtbewoners, gesteund door het spoorcallcenter van Infrabel en NMBS Logistics.

De gemeente heeft in eerste instantie drie telefoonnummers ter beschikking gesteld. Voor alle

Pour toute question d'ordre ferroviaire, le personnel de la commune transférait les communications au centre d'appel des chemins de fer.

spoorgebonden vragen heeft het gemeentepersoneel de buurtbewoners doorverbonden met het spoorcallcenter.

Conformément au protocole d'accord relatif à la communication de crise signé le 24 janvier 2012, Infrabel et SNCB Logistics ont mis en place une collaboration étroite avec les différents intervenants et ont informé régulièrement l'ensemble des autorités, des riverains et des journalistes. Par ailleurs, les représentants du Groupe SNCB ont assisté aux sessions d'information organisées par la commune les 15 et 16 mai. À ce moment, Infrabel et SNCB Logistics ont adressé aux riverains un courrier comprenant des informations détaillées ainsi que des données de contact. Les informations ont été régulièrement mises à jour sur les sites internet d'Infrabel et de la commune d'Yvoir.

Infrabel en NMBS Logistics hebben het crisiscommunicatieprotocol van 24 januari 2012 nageleefd door nauw samen te werken en alle overheden, buurtbewoners en journalisten geregeld in te lichten. Daarnaast hebben de vertegenwoordigers van de NMBS-Groep de informatiesessies van de gemeente op 15 mei en 16 mei bijgewoond. Infrabel en NMBS Logistics hebben toen aan de buurtbewoners een brief uitgedeeld met gedetailleerde informatie en contactgegevens. De informatie werd geregeld geüpdatet op de websites van de gemeente Yvoir en van Infrabel.

La commune d'Yvoir a mis fin à son plan catastrophe le vendredi 18 mai vers 20 heures. Si nécessaire, les riverains pourront encore s'adresser au centre d'appel des chemins de fer au-delà de cette semaine. La commune d'Yvoir reste par ailleurs disponible aux heures d'ouverture habituelles de ses services.

Op vrijdag 18 mei rond 20 uur heeft de gemeente Yvoir haar rampenplan afgeblazen. De buurtbewoners kunnen wel nog terecht bij het spoorcallcenter, indien nodig nog langer dan deze week. De gemeente Yvoir staat verder ter beschikking op de gebruikelijke openingsuren van haar diensten.

Infrabel a élaboré un système visant à accélérer et à rendre plus efficace l'octroi des indemnités. Un montant de 500 euros est alloué à toute personne évacuée, aux riverains qui n'ont pas pu retourner chez eux et à tous les commerçants dont l'établissement se situe dans le périmètre de sécurité. Cette indemnité n'exclut pas la possibilité pour les intéressés d'exiger une indemnité supérieure si le dommage subi est plus élevé.

Infrabel heeft een systeem uitgewerkt om snel en efficiënt schadevergoedingen te kunnen uitkeren. Er wordt een bedrag van 500 euro uitgekeerd aan al wie geëvacueerd werd, aan al wie niet terug naar huis kon en aan alle handelaren wier zaak in de veiligheidssperimeter ligt. Dit sluit niet uit dat de betrokken persoon een hogere schadevergoeding kan eisen als de geleden schade hoger is.

Entre le jeudi 17 et le samedi 19 mai, plus de 300 riverains se sont adressés à la permanence organisée par Infrabel à la maison communale d'Yvoir. Deux collaborateurs ont expliqué à toutes ces personnes la manière de recevoir l'indemnité.

Van donderdag 17 tot zaterdag 19 mei heeft de door Infrabel georganiseerde permanentie in het gemeentehuis van Yvoir meer dan 300 buurtbewoners over de vloer gekregen. Twee medewerkers hebben al die mensen uitgelegd hoe ze de schadevergoeding kunnen bekomen.

Les personnes qui estiment avoir été plus fortement lésées peuvent introduire une demande d'indemnisation supplémentaire étayée des preuves nécessaires. Pour autant qu'elles puissent établir le dommage subi, même les personnes habitant en dehors du périmètre de sécurité peuvent introduire une demande d'indemnisation. Infrabel a pris l'initiative de contacter les commerçants pour les aider à constituer leurs dossiers, pour accélérer l'obtention d'une indemnisation.

Wie meer schade meent te hebben geleden, kan met de nodige bewijsstukken een aanvraag voor een bijkomende schadevergoeding indienen. Ook mensen buiten de veiligheidssperimeter kunnen een aanvraag doen als ze schade kunnen aantonen. Infrabel heeft proactief contact opgenomen met de handelaars om hen te helpen bij de samenstelling van hun dossiers, zodat ze snel een schadevergoeding kunnen verkrijgen.

Tout transport et a *fortiori* celui de produits dangereux, comporte des risques. Toutes les entreprises de transport doivent respecter le

Aan elk transport, waaronder dat van gevaarlijke stoffen, is een risico verbonden. Alle vervoersmaatschappijen moeten het reglement

règlement concernant le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses (RID). Les entreprises de transport ferroviaire appliquent scrupuleusement la réglementation et l'Autorité nationale de sécurité procède régulièrement à des contrôles.

Au stade actuel de notre connaissance et en dépit de la gravité de l'accident, aucun dégagement de vapeurs toxiques n'est à déplorer et les règles très sévères imposées par le RID pour la construction des wagons citernes destinés au transport des marchandises dangereuses ont très certainement prouvé leur efficacité.

Seuls les services de secours sont habilités à évaluer les risques et à prendre des mesures. Tout a été mis en œuvre pour garantir la sécurité des habitants d'Yvoir. Dès leur arrivée, les services d'incendie ont pu être informés par les services ferroviaires. D'emblée, les services de secours ont reçu l'indispensable soutien d'Infrabel et de la SNCB Logistics. Infrabel a par ailleurs signé des conventions spéciales avec les services de prévention de Solvay en Wallonie et de BASF en Flandre pour pouvoir assister les services de secours lors de leurs interventions.

L'autorité fédérale compétente est dûment informée de la circulation sur le territoire belge de trains transportant des produits dangereux. Elle participe à l'élaboration du RID et veille à son application correcte. Le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire connaissent la composition des convois qui circulent sur le réseau ainsi que la nature des produits dangereux transportés et leur localisation précise dans le convoi.

La gestion de l'accident et de la coopération entre les services concernés feront l'objet d'une évaluation dont les résultats conduiront peut-être à revoir les plans d'urgence.

Infrabel ne peut pas installer le dispositif de freinage d'urgence TBL 1+ sur tout le réseau ferroviaire belge simultanément. Des priorités ont donc été fixées en fonction de critères tels que le nombre de trains, le nombre de voyageurs transportés et la vitesse du convoi. La ligne 154, prioritaire, sera une des premières lignes belges à être équipée du contrôle de vitesse permanent européen et du dispositif de freinage d'urgence ECTS. L'installation du TBL 1+ sur cette ligne sera terminée à 87 % d'ici à fin 2012 et à 99 % fin 2015.

En règle générale, Infrabel respecte l'échéancier proposé à la commission Buizingen. Pour des raisons d'ordre technique, il est impossible

concernant le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses (RID). Les entreprises de transport ferroviaire appliquent scrupuleusement la réglementation et l'Autorité nationale de sécurité procède régulièrement à des contrôles.

Op basis van wat we nu weten, en ondanks de ernst van het ongeval zijn er geen schadelijke dampen vrijgekomen. De erg strenge regels van het RID met betrekking tot de bouw van de tankwagens die gevaarlijke stoffen moeten vervoeren, hebben hier zeker toe bijgedragen.

Enkel de hulpdiensten mogen de risico's beoordelen en maatregelen nemen. Alles werd in het werk gesteld om de veiligheid van de inwoners van Yvoir te verzekeren. De spoordiensten konden de brandweer onmiddellijk na aankomst inlichten. De hulpdiensten hebben meteen alle mogelijke ondersteuning gekregen van Infrabel en van NMBS Logistics. Bovendien heeft Infrabel in het verleden bijzondere overeenkomsten afgesloten met de preventiediensten van Solvay in Wallonië en met BASF in Vlaanderen, om de hulpdiensten bij te staan tijdens hun interventie.

De bevoegde federale overheid is goed op de hoogte van het verkeer op Belgisch grondgebied van treinen die gevaarlijke goederen vervoeren. Ze werkt mee aan het RID en waakt over de correcte toepassing ervan. De infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming kennen de samenstelling van de treinen die op het netwerk rijden en weet voor elk konvooi welke gevaarlijke stoffen zich op welke precieze plaatsen van het konvooi bevinden.

Het beheer van dit ongeval en de samenwerking van de betrokken diensten worden geëvalueerd en zullen eventueel leiden tot de bijsturing van de noodplannen.

Omdat Infrabel het TBL 1+-noodremsysteem niet overal gelijktijdig op het Belgische spoorwegnet kan installeren, worden prioriteiten vastgesteld op basis van criteria als het aantal treinen, het aantal vervoerde reizigers en de snelheid van het konvooi. Lijn 154 is een prioriteit en zal een van de eerste Belgische lijnen zijn die uitgerust wordt met de Europese permanente snelheidscontrole en het noodremsysteem ECTS. Tegen eind 2012 zal TBL 1+ voor 87 procent geïnstalleerd zijn op deze lijn en tegen eind 2015 voor 99 procent.

In het algemeen ligt Infrabel voor op de planning waartoe ze zich in de Kamercommissie Buizingen verbonden heeft. Omwille van technische factoren

d'accélérer la procédure de façon illimitée. D'après le plan de mise en œuvre de ECTS commun d'Infrabel et de la SNCB, l'équipement du réseau ferroviaire devrait être entièrement finalisé en 2022 et du matériel roulant en 2023. La SNCB Logistics s'engage à équiper toute sa flotte de locomotives du TBL 1+ et/ou de l'ECTS avec la fonctionnalité TBL 1+.

01.10 Tanguy Veys (VB): Mon inquiétude concernant la sécurité n'est toujours pas dissipée, surtout après avoir entendu le ministre nous dire que le système TBL 1+ ne sera installé complètement que fin 2015 et compte tenu par ailleurs de l'opération de rattrapage qu'il reste à mener à bien chez SNCB Logistics.

J'espère que le nombre d'accidents diminuera au fur et à mesure que le degré de sécurisation augmentera. Les accidents comme celui de Godinne posent en effet de gros problèmes. Les travaux ont duré 10 jours et plus de 300 personnes ont demandé une indemnisation d'à peu près 500 euros. Si l'on en croit les riverains qui étaient aux premières loges quand cet accident s'est produit, des problèmes de communication se sont également posés. La SNCB, dont l'image de marque est déjà ternie, a pourtant tout intérêt à garantir une communication rapide et efficace.

01.11 Jef Van den Bergh (CD&V): Je comprends évidemment que le ministre ne soit pas encore en mesure de préciser grand-chose au sujet de l'accident proprement dit et de ses causes mais il aurait pu répondre à mes questions générales concernant l'évolution du nombre d'accidents dans lesquels des trains de marchandises ont été impliqués. Il s'est longuement appesanti sur le plan d'urgence et sur la communication prévue en cas d'accident qui ont été excellents selon lui. Le problème, c'est que cela ne correspond pas à ce qu'ont rapporté les riverains. Je suppose que l'investigation menée par l'organisme d'enquête indépendant fera toute la clarté dans ce dossier.

01.12 Christophe Bastin (cdH): Vous dites que la ligne 154 n'est pas équipée de TBL 1+ et qu'elle est dans un corridor de fret européen. Elle doit donc devenir prioritaire et son équipement doit être accéléré.

D'autres conducteurs ont rencontré ce problème de signalisation le dimanche précédent. Des formulaires TC 460 ont été introduits mais aucune disposition n'a été prise. On aurait pu contrôler dès lundi la signalisation et faire rouler les trains en

kan men dat echter niet onbeperkt blijven versnellen. Het gezamenlijk implementatieplan voor ECTS van Infrabel en NMBS geeft 2022 op als einddatum voor een volledige uitrusting van het spoornet en 2023 voor het volledig rollend materieel. NMBS Logistics engageert zich om haar volledige vloot locomotieven uit te rusten met TBL 1+ en/of met het ECTS met TBL 1+-functionaliteit.

01.10 Tanguy Veys (VB): Ik blijf bezorgd over de veiligheid, zeker als ik hoor dat de volledige installatie van TBL 1+ pas eind 2015 afgerond zal zijn en ook gelet op de inhaaloperatie die nog bij NMBS Logistics moet gebeuren.

Ik hoop dat het aantal incidenten zal dalen naarmate de beveiligingsgraad stijgt. Deze incidenten zorgen immers voor grote problemen. De werken hebben 10 dagen geduurd en meer dan 300 mensen hebben een schadevergoeding van ongeveer 500 euro gevraagd. Verhalen van mensen die het van dichtbij meemaakten, wijzen ook op een problematische communicatie. De NMBS, die al kampt met imagoschade, heeft nochtans alle belang bij een snelle en efficiënte communicatie.

01.11 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik begrijp uiteraard dat de minister nog niet veel kan vertellen over het ongeval zelf en de oorzaken ervan. Hij had wel kunnen antwoorden op mijn algemene vraag over de evolutie van het aantal ongevallen met goederentreinen. Hij heeft lang stilgestaan bij de volgens hem heel goed verlopen noodplanning en incidentcommunicatie, maar dit strookt niet met de verhalen daarover. Ik neem aan dat het onderzoek van het Onafhankelijk Onderzoeksorgaan daarover klaarheid zal scheppen.

01.12 Christophe Bastin (cdH): U zegt dat lijn 154 niet uitgerust is met TBL 1+, en dat die lijn deel uitmaakt van een Europese spoorcorridor voor vrachtvervoer. Die lijn moet dus als een prioriteit worden aangemerkt, en moet versneld toegerust worden met het treinbeïnvloedingssysteem.

Andere bestuurders kregen de zondag daarvoor met dezelfde seinfout te maken. Er werden TC 460-formulieren ingediend, maar daar werd verder niets mee gedaan. Men had de seininrichting nochtans op maandag al kunnen controleren en de

marche prudente. La réaction est bien trop lente.

treinbestuurders instructie kunnen geven 'voorzichtig te rijden'. Er werd veel te laat gereageerd.

01.13 Valérie Déom (PS): Je comprends que vous ne puissiez nous communiquer certains éléments, le dossier étant à l'enquête. L'indemnisation est de 500 euros pour les personnes dans le périmètre de sécurité. Il est particulier de lier une indemnisation à une condition qui ne dépend pas des victimes, à savoir des riverains. Cette ligne, importante pour le fret, devrait être considérée comme prioritaire pour les travaux de sécurisation.

01.13 Valérie Déom (PS): Ik begrijp dat u bepaalde gegevens niet kan meedelen, omdat het onderzoek nog loopt. Er wordt een vergoeding van 500 euro toegekend aan de omwonenden uit de veiligheidssperimeter. Het is opmerkelijk dat er een vergoeding wordt uitgekeerd aan de omwonenden, en niet aan de slachtoffers. Er zouden dringend beveiligingswerkzaamheden aan die voor het vrachtvervoer belangrijke spoorverbinding moeten worden uitgevoerd.

01.14 Valérie De Bue (MR): Il faudra tirer les conclusions de l'enquête et les mettre en relation avec les recommandations de la commission Buizingen en matière de dépassement de signaux. Les problèmes de signalisation ne sont pas assez pris en compte. Je prends bonne note des informations relatives aux indemnités des riverains et des commerçants. Les victimes doivent se sentir accompagnées dans leurs démarches.

01.14 Valérie De Bue (MR): Er zullen conclusies uit het onderzoek moeten worden getrokken en die zullen vervolgens in verband moeten worden gebracht met de aanbevelingen van de commissie-Buizingen inzake de seinoverschrijdingen. Er wordt niet genoeg aandacht besteed aan de problemen met de seinen. Ik neem nota van de informatie betreffende de vergoeding voor de omwonenden en de handelaars. De slachtoffers moeten het gevoel hebben dat ze gesteund worden in de stappen die ze ondernemen.

01.15 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Le chemin de fer est plus sûr que la route pour les voyageurs comme pour les marchandises. Néanmoins, il reste des progrès à faire en Belgique. On ne peut pas se baser sur le TBL1+ pour le transport de marchandises. Il y a sur notre réseau des opérateurs étrangers qui ne pourront pas se voir imposer ce système. Ce vide ne sera pas comblé avant 2020 ou 2022.

01.15 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Het spoor is veiliger dan de weg en dat geldt zowel voor personen- als voor goederenvervoer. Er is in België echter nog werk aan de winkel. Wij kunnen ons voor het goederenvervoer niet baseren op TBL1+, want wij kunnen dat systeem niet opleggen aan de buitenlandse operatoren op ons net. Die leemte zal niet voor 2020 of 2022 opgevuld zijn.

Dès qu'on aborde une crise à la SNCB, le groupe ou ses entités affichent une certaine satisfaction, en dépit des critiques émises par les riverains, par les voyageurs. Je renvoie aux déclarations du commandant des pompiers sur le manque de coordination et sur la difficulté de savoir à qui s'adresser. Les délais peuvent être raccourcis.

Telkens er zich een crisis voordoet bij de NMBS volgt er een zelfgenoegzame reactie vanwege de Groep of haar entiteiten, in weerwil van de kritiek van de omwoners of de reizigers. Ik verwijs naar de uitspraken van de brandweercommandant over het gebrek aan coördinatie en het feit dat men niet goed wist tot wie men zich moest richten. Er zou ook sneller moeten worden opgetreden in crisissituaties.

01.16 David Geerts (sp.a): Nous attendrons les résultats de cette investigation mais parallèlement, nous devons nous demander si nous ne pourrions pas prendre des mesures supplémentaires pour garantir la sécurité des transports de produits chimiques.

01.16 David Geerts (sp.a): We zullen de resultaten van het onderzoek afwachten, maar daarnaast moeten we nagaan of er geen bijkomende maatregelen kunnen worden genomen voor het vervoer van chemische producten.

01.17 Steven Vandeput (N-VA): Ce sont les différentes entités du Groupe SNCB qui ont préparé cette longue réponse ministérielle. Je pense qu'il est grand temps que le ministre montre qui est le patron des Entreprises publiques. Je lui conseille de

01.17 Steven Vandeput (N-VA): Het lange antwoord van de minister is voorbereid door de verschillende entiteiten van de NMBS-Groep. Volgens mij wordt het echter tijd dat de minister laat zien dat hij de minister van Overheidsbedrijven is. Ik

se mettre en quête des protocoles existants qui prévoient la procédure à suivre pour remédier le plus vite possible aux pannes de signal sitôt qu'elles sont signalées.

L'incident est clos.

02 Débat d'actualité sur la grève sauvage du 14 mai 2012 et 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 tests psychotechniques pour la recertification des conducteurs de train" (n° 11343)

- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les tests psychologiques pour les conducteurs de train" (n° 11634)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la grève de certains conducteurs de train affiliés au SACT" (n° 11684)

- Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la grève sauvage du 14 mai" (n° 11705)

- Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'organisation des examens médicaux périodiques des agents de la SNCB" (n° 11759)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les grèves sauvages à la SNCB" (n° 11776)

02.01 Tanguy Veys (VB): La grève récente a éclaté à cause de l'insatisfaction régnant pour l'énième fois au sein de la SNCB. Une batterie de tests psychotechniques a été ajoutée à l'examen médical auquel doivent se soumettre tous les trois ans les conducteurs de train. Ces tests ne sont apparemment pas simples puisque trois conducteurs de train sur quatre de la première promotion ayant passé ces tests n'ont pas réussi. Des personnes qui jusqu'ici exécutaient leurs tâches correctement et satisfaisaient à toutes les conditions doivent tout-à-coup être repêchées. D'après la SNCB, la réglementation européenne est à la base de l'ajout de ces tests psychotechniques.

raad hem aan om na te gaan welke protocollen er bestaan om meldingen van defecte seinen binnen de kortste tijd effectief op te lossen.

Het incident is gesloten.

02 Actualiteitsdebat over de wilde staking van 14 mei 2012 en samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de psychotechnische proeven tijdens de hercertificatie van treinbestuurders" (nr. 11343)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de psychologische tests voor treinbestuurders" (nr. 11634)

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de staking van een aantal treinbestuurders, aangesloten bij ASTB" (nr. 11684)

- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wilde staking van 14 mei" (nr. 11705)

- mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de organisatie van de periodieke medische onderzoeken voor het NMBS-personeel" (nr. 11759)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wilde stakingen bij de NMBS" (nr. 11776)

02.01 Tanguy Veys (VB): De recente staking kwam er omdat er voor de zoveelste keer ongenoegen heerste bij de NMBS. Aan de driejaarlijkse medische controle van de treinbestuurders werden psychotechnische proeven toegevoegd. Die zijn blijkbaar niet simpel, want drie op de vier treinbestuurders van de eerste lichting die deze test aflegden, slaagden niet. Mensen die hun job tot op heden correct uitvoerden en voldeden aan alle voorwaarden, moeten plots herkansen. Volgens de NMBS ligt de Europese regelgeving aan de basis van de toevoeging van psychotechnische proeven.

Dans quelle mesure l'obligation européenne est-elle contraignante? Quelle démarche motive l'organisation de tests psychotechniques et quelles peuvent en être les conséquences?

02.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Le préavis de grève était motivé par l'opposition à l'introduction de tests psychotechniques pour l'ensemble des conducteurs. D'aucuns estiment qu'un test triannuel est plus sévère que ce qu'impose la directive européenne.

Que précise exactement la directive européenne? Pourquoi, le cas échéant, la réglementation belge est-elle plus sévère? La direction s'est-elle concertée avec les syndicats avant de décider d'instaurer ces tests? Une concertation est-elle en cours pour l'heure? Quel est le contenu exact des tests? Quels ont été les résultats au cours des premières semaines?

02.03 David Geerts (sp.a): Combien de personnes ont participé à l'action? Quelles sanctions sont prévues? Quel a été l'impact de l'action? Quelles sanctions ont déjà effectivement été prises cette année? Une concertation sociale a-t-elle précédé l'introduction des tests? En quoi consistent les tests? Quels sont les conséquences en cas d'échec au test? Quelle sera la fréquence des tests?

02.04 Valérie De Bue (MR): À nouveau, les navetteurs, écoliers et étudiants ont été pris en otage par une grève qui a provoqué l'annulation d'une vingtaine de trains.

Alors qu'on demande à la population d'opter pour la mobilité douce et durable, il faut un service public de qualité dans lequel les citoyens puissent avoir confiance. Plusieurs partis ont appelé à l'instauration d'un service minimum.

Quelles suites ont été données à ce mouvement inadmissible? Comment comptez-vous éviter ce genre de grève à l'avenir?

02.05 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Le 14 mai, de nombreux trains ont été annulés à cause d'une énième grève sauvage. La SNCB a annoncé de lourdes sanctions à l'encontre des grévistes et l'imposition d'une amende à prélever directement sur le salaire des récidivistes et des instigateurs.

Le protocole de juin 2008 n'est jamais respecté. L'accord de gouvernement prévoit explicitement l'évaluation de ce protocole. En cas d'évaluation négative, le gouvernement prendra des mesures

In welke mate is de Europese verplichting dwingend? Wat is de motivatie om de psychotechnische proeven op te leggen en wat zullen de eventuele gevolgen zijn?

02.02 Jef Van den Bergh (CD&V): De stakingsaanzegging kwam er om te protesteren tegen de invoering van psychotechnische tests voor alle bestuurders. Volgens sommigen is een driejaarlijkse test strenger dan wat de Europese richtlijn oplegt.

Wat bepaalt de Europese richtlijn precies? Waarom is de Belgische reglementering eventueel strenger? Heeft de directie vóór de invoering overlegd met de vakbonden? Wordt er momenteel overlegd? Wat houden de tests exact in? Wat waren de resultaten tijdens de eerste weken?

02.03 David Geerts (sp.a): Hoeveel mensen hebben deelgenomen aan de actie? In welke sancties wordt voorzien? Wat was de impact van de actie? Welke sancties heeft men dit jaar reeds effectief genomen? Is er sociaal overleg voorafgegaan aan de tests? Wat is de inhoud van de tests? Wat zijn de gevolgen als men niet slaagt? Hoe dikwijls zal men de tests afnemen?

02.04 Valérie De Bue (MR): Eens te meer werden er treinreizigers, scholieren en studenten gegijzeld door een staking die tot de schrapping van een twintigtal treinen heeft geleid.

Als men de bevolking vraagt om voor zachte en duurzame vervoersmodi te kiezen moet er een kwaliteitsvolle dienstverlening worden aangeboden waarin de mensen vertrouwen kunnen hebben. Verscheidene partijen hebben opgeroepen om een minimumdienstverlening in te voeren.

Op welke manier werd er op die onaanvaardbare actie gereageerd? Hoe zal u dergelijke stakingen in de toekomst voorkomen?

02.05 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Op 14 mei werden heel wat treinen geschrapt wegens een – zoveelste – wilde staking. De NMBS kondigde aan dat de stakers een zware berisping zouden krijgen en dat recidivisten en aanstokers zich zouden mogen verwachten aan een boete, rechtstreeks af te houden van het salaris.

Het protocol van juni 2008 wordt keer op keer niet nageleefd. In het regeerakkoord staat duidelijk dat dit protocol moet worden geëvalueerd. In geval van een negatieve evaluatie zal de regering strengere

plus strictes afin d'assurer la continuité du service public.

Combien d'instigateurs et de grévistes sont susceptibles de se voir infliger une des sanctions annoncées? Des sanctions ont-elles été prises à la suite des grèves sauvages des 20 et 21 décembre? Quelles sanctions sont envisageables en général? Qu'en est-il de l'évaluation du protocole? Quand le nouveau protocole doit-il entrer en vigueur?

02.06 **Christophe Bastin** (cdH): Des conducteurs de trains ont entamé une grève surprise et soixante trains ont été annulés. Ces conducteurs manifestaient leur colère suite à l'accident de Godinne. Cet arrêt de travail et son caractère sauvage ont été condamnés par la SNCB et l'association des usagers.

Cette grève est inacceptable. On ne prend pas des usagers en otage sans raison et sans respecter les lois et les règles en matière d'arrêt de travail. Le cdH est favorable à une réflexion sur le principe d'un service minimum négocié avec les partenaires sociaux.

Monsieur le Ministre, vous avez condamné cette grève sauvage mais vous avez indiqué que le service minimum était une fausse bonne idée.

Comment comptez-vous éviter de telles prises d'otages des usagers à l'avenir? Envisagez-vous une rencontre avec les syndicats? Des sanctions sont-elles à prévoir?

02.07 **Steven Vandeput** (N-VA): Nous devons savoir ce que nous voulons. Si nous décrivons en détails le stress lié au métier de conducteur de trains en commission Sécurité du rail, nous devons également souscrire à l'idée de contrôler la résistance des conducteurs à ce stress.

Par ailleurs, on annonce que des mesures seront prises à la suite des actions menées par un syndicat ferroviaire d'importance relativement réduite.

Le professeur Blanpain, professeur émérite de droit du travail, affirme que des retenues sur salaire seraient illégales. Le ministre est-il en mesure de confirmer ou de démentir cette information?

02.08 **Tanguy Veys** (VB): À la suite de la grève sauvage du 14 mai, le président du MR Charles

maatregelen nemen om de continuïteit van de openbare dienst te verzekeren.

Hoeveel aanstokers en recidivisten komen in aanmerking voor een van de aangekondigde sancties? Werden er naar aanleiding van de wilde stakingen van 20 en 21 december intussen sancties opgelegd? Welke sancties zijn er in het algemeen mogelijk? Wat is de stand van zaken met betrekking tot de evaluatie van het protocol? Tegen wanneer moet het nieuwe protocol in werking treden?

02.06 **Christophe Bastin** (cdH): Een aantal treinbestuurders startte een spontane staking en 60 treinen werden afgeschaft. Ze uitten hun ongenoegen na het ongeval in Godinne. De NMBS en de reizigersvereniging veroordeelden die onaangekondigde werkonderbreking.

Die staking is onaanvaardbaar. Men mag de reizigers niet zonder reden gijzelen en de wetten en regels inzake arbeidsonderbrekingen aan zijn laars lappen. Het cdH wil dat er wordt nagedacht over het principe van een minimumdienstverlening, waarover moet worden onderhandeld met de sociale partners.

Mijnheer de minister, u heeft weliswaar die wilde staking veroordeeld, maar vond ook dat een minimumdienst een slecht goed idee was.

Hoe denkt u in de toekomst te voorkomen dat de reizigers gegijzeld worden? Plant u een ontmoeting met de vakbonden? Komen er sancties?

02.07 **Steven Vandeput** (N-VA): We moeten wel weten wat we willen. Als we in de commissie Spoorwegveiligheid uitvoerig beschrijven hoe stresserend het beroep van treinbestuurder is, dan moeten we er ook mee akkoord kunnen gaan dat treinbestuurders op stressbestendigheid moeten worden gecontroleerd.

Na de actie van een relatief kleine spoorwegbond wordt aangekondigd dat er maatregelen zullen worden genomen.

Professor Blanpain, emeritus hoogleraar arbeidsrecht, zegt dat het inhouden op lonen niet wettelijk zou zijn. Kan de minister dat al dan niet beamen?

02.08 **Tanguy Veys** (VB): In een reactie op de wilde staking van 14 mei pleitte MR-voorzitter

Michel a plaidé pour l'instauration d'un service minimum. Il a jugé inadmissible qu'une action syndicale totalement injustifiée prenne en otage navetteurs, écoliers et étudiants. Son homologue du CdH a parlé d'une action inacceptable et le ministre lui-même a condamné la grève. Des sanctions ont été annoncées, mais à en croire le professeur Blanpain, c'est impossible.

Où en est l'évaluation du protocole existant par le comité de pilotage? Où en sont les travaux du groupe de travail conduit par le directeur général de SNCB Mobility? Quelles sont les mesures plus sévères prises pour garantir la continuité du service public?

02.09 Steven Vandeput (N-VA): Le ministre a déclaré en février dernier que le comité de pilotage procédait à une évaluation de l'accord social de 2008, en accordant une attention toute particulière au caractère contraignant. Après la grève sauvage de la semaine dernière, Charles Michel a plaidé pour l'instauration d'un service minimum. Nous avons nous-mêmes déposé une proposition de loi à ce sujet.

Le comité de pilotage en a-t-il fini avec son évaluation? Quelles sont ses conclusions en ce qui concerne la force contraignante et les grèves sauvages? Quelles mesures seront prises pour garantir la continuité du service? Le gouvernement partage-t-il l'avis de Charles Michel?

02.10 Jef Van den Bergh (CD&V): Il est important de tirer les bonnes conclusions de l'évaluation du protocole d'accord. À chaque fois qu'une grève éclate, on réclame l'instauration d'un service minimum. Mais là n'est pas la solution. Le service est déjà minimal aux heures de pointe. Les trains sont déjà bondés et une offre encore restreinte entraînerait le chaos.

Qu'en est-il de l'évaluation du protocole d'accord?

02.11 Paul Magnette, ministre (en français): Je ne reviendrai pas sur le débat de principe sur le service minimum. J'estime qu'il s'agit d'une fausse bonne idée. Lorsqu'une grève est programmée, elle fait l'objet d'un encadrement et un service minimum n'apporterait que peu de réponses. Lorsqu'il s'agit d'une action spontanée, le service minimum n'est pas organisable.

C'est pourquoi, il faut renforcer le dialogue social et

Charles Michel voor een minimale dienstverlening. Hij vond het onaanvaardbaar dat pendelaars, scholieren en studenten gegijzeld werden door een vakbondsactie zonder enige motivering. CdH-voorzitter Benoît Lutgen sprak van een onaanvaardbare actie. Ook de minister heeft de wilde staking veroordeeld. Er zullen sancties worden genomen, maar volgens professor Blanpain zal dat niet kunnen.

Wat is de stand van zaken van de evaluatie van het bestaande protocol door het sturingscomité? Wat is de stand van zaken van de werkgroep onder leiding van de directeur-generaal van NMBS Mobility? Welke strengere maatregelen werden er genomen om de continuïteit van de openbare dienst te verzekeren?

02.09 Steven Vandeput (N-VA): In februari zei de minister dat het sturingscomité het sociaal akkoord van 2008 aan het evalueren was, met speciale aandacht voor de afdwingbaarheid. Na de wilde staking van vorige week pleitte Charles Michel voor minimale dienstverlening, iets waarover wij zelf ook al een wetsvoorstel hebben ingediend.

Heeft het sturingscomité zijn evaluatie al afgerond? Welke conclusies trekt het comité in verband met de afdwingbaarheid en de wilde stakingen? Welke maatregelen zullen worden genomen om de continuïteit van de dienstverlening te verzekeren? Deelt de regering het standpunt van Charles Michel?

02.10 Jef Van den Bergh (CD&V): Het is belangrijk gepaste conclusies te trekken uit de evaluatie van het protocolakkoord. Elke keer als er een staking uitbreekt, wordt er geroepen om een minimale dienstverlening. Maar daar ligt de oplossing niet. De dienstverlening tijdens de piekuren is nu al minimaal. De treinen zitten nu al overvol, een nog minimaler treinaanbod zou enkel meer chaos creëren.

Hoe ver staat de evaluatie van het protocolakkoord?

02.11 Minister Paul Magnette (Frans): Ik zal niet terugkomen op het principiële debat over de minimumdienstverlening. Ik ben van mening dat dat niet echt een goed idee is. Als de staking aangekondigd is, is die ingebed in een bepaald kader en zal een minimumdienst slechts weinig opleveren. Als het over een spontane staking gaat, is een minimumdienst sowieso niet haalbaar.

Daarom moeten de sociale dialoog en de preventie

la prévention dans l'entreprise, et éviter que des conflits ne dégénèrent. Pour le reste, chaque fois qu'une action spontanée ne suit pas les règles du droit de grève, elle doit être condamnée.

L'accord de gouvernement prévoit que celui-ci demandera notamment au comité de pilotage de la SNCB une évaluation des protocoles existants entre les autorités et les syndicats. Dans cet esprit, depuis janvier 2012, nous avons eu de nombreuses réunions du comité de pilotage, de la sous-commission paritaire nationale et de la commission paritaire nationale. Une proposition concrète a été faite, et les organisations syndicales doivent se prononcer avant fin mai 2012.

(En néerlandais) L'objectif consiste à garantir la continuité du service par le biais d'une concertation efficace et d'un dialogue constructif, de la prévention d'actions spontanées et de la protection du personnel pour lui éviter de tomber dans d'illégalité administrative.

Le droit de grève doit être préservé dans le respect des règles de la Charte sociale européenne et des principes de base de la définition d'une grève, c'est-à-dire une action proportionnelle poursuivant un objectif justifié.

La proposition énumère quatorze principes de base, parmi lesquels la non-violation du droit de grève et la clarification des notions de 'reconnaissance d'une interruption de travail dans le cadre de l'amorce d'une concertation'.

(En français) Pour les actions menées depuis le 11 décembre 2011, il y a eu dix actions spontanées avec peu de grévistes à l'exception des grèves du 20 et du 21 décembre 2011 avec 238 et 1 403 grévistes. La participation à une grève qui ne respecte pas l'accord social sur les interruptions de travail est considérée comme une absence non autorisée et doit donc être sanctionnée.

L'obligation d'introduire des tests psychologiques pour les conducteurs de train est définie dans la directive européenne 2007/59 du 23 octobre 2007, transposée par la loi votée le 26 janvier 2010. Afin de conserver sa licence, le titulaire doit se soumettre à un examen ou à un contrôle tous les trois ans. Les tests psychotechniques se rapportent à l'attention et à la concentration, à la vigilance continue et à la mémoire. Parmi les nonante-huit conducteurs évalués de façon périodique, nonante-cinq ont été déclarés aptes le jour "un" et trois

in het bedrijf worden bevorderd en moet worden vermeden dat conflicten uit de hand lopen. Wanneer een spontane actie de regels van het stakingsrecht niet naleeft, moet ze worden veroordeeld.

In het regeerakkoord staat dat de regering het sturingscomité van de NMBS om een evaluatie zal vragen van de tussen de autoriteiten en de vakbonden bestaande protocollen. In het licht daarvan zijn er sinds januari 2012 meerdere vergaderingen geweest van het sturingscomité, de Nationale Paritaire Subcommissie en de Nationale Paritaire Commissie. Er werd een concreet voorstel geformuleerd en de vakbonden moeten zich daar voor eind mei 2012 over uitspreken.

(Nederlands) Het doel is de continuïteit van de dienstverlening te garanderen door een efficiënt overleg en constructieve dialoog, door het vermijden van spontane acties en door het beschermen van de medewerkers om te voorkomen dat ze in de administratieve illegaliteit terechtkomen.

Het stakingsrecht moet worden nageleefd volgens de regels van het Europees Sociaal Handvest en de basisprincipes voor de kwalificatie van een staking, met name een gerechtvaardigd doel en een gepaste proportionaliteit.

Het voorstel bevat veertien basisprincipes, waaronder de niet-schending van het stakingsrecht en de verduidelijking van de termen 'erkenning van een arbeidsonderbreking in het op gang brengen van overleg'.

(Frans) Sinds 11 december 2011 deden er zich 10 spontane werkonderbrekingen voor, doorgaans met een beperkt aantal stakers, met uitzondering van de stakingen van 20 en 21 december 2011, met respectievelijk 238 en 1.403 stakers. Deelname aan een staking die indruist tegen het sociaal akkoord houdende werkonderbrekingen wordt als een onwettige afwezigheid beschouwd en moet dus worden bestraft.

De verplichting om psychologische tests uit te voeren bij treinbestuurders wordt opgelegd door de Europese richtlijn 2007/59 van 23 oktober 2007, die omgezet werd bij de wet die op 26 januari 2010 werd aangenomen. Om zijn vergunning te behouden, moet de houder zich om de drie jaar aan een onderzoek of een controle onderwerpen. De psychotechnische tests zijn gericht op aandacht en concentratie, op voortdurende alertheid en op het geheugen. Van de 98 treinbestuurders die om de paar jaar worden beoordeeld, werden er 95 op dag

conducteurs ont dû revenir le jour "deux". En cas de résultats insuffisants, on peut repasser les tests le même jour. Si les résultats sont négatifs, le conducteur doit passer un examen de suivi chez un psychologue. Il est possible de faire appel contre la décision. Si le résultat est négatif, le conducteur sera déclaré inapte. Les tests sont organisés lors du recrutement et tous les trois ans jusqu'à l'âge de cinquante-cinq ans; annuellement ensuite.

één geschikt verklaard, 3 treinbestuurders moesten op dag twee terugkomen. Wanneer de resultaten onvoldoende zijn, kan men de tests dezelfde dag nog een tweede keer afleggen. Als de resultaten negatief zijn, moet de bestuurder voor een vervolgonderzoek naar een psycholoog. Er kan beroep worden aangetekend tegen de beslissing. Indien het resultaat negatief is, wordt de treinbestuurder ongeschikt verklaard. De tests worden georganiseerd op het ogenblik van de indienstneming, vervolgens om de 3 jaar tot de leeftijd van 55 jaar en nadien jaarlijks.

02.12 Tanguy Veys (VB): Les épreuves psychotechniques posent problème puisque trois conducteurs sur quatre échouent au premier test. Dans le cas contraire, il faut conclure à un problème de sécurité sur notre réseau.

02.12 Tanguy Veys (VB): Wat de psychotechnische proeven betreft, weet ik dat bij een eerste test drie op vier treinbestuurders niet slagen. Dat betekent dat er iets schort aan de testen. Anders kunnen we alleen maar concluderen dat er een veiligheidsprobleem is op ons net.

Le ministre a répondu récemment au sénateur De Padt que la dernière concertation relative au protocole d'accord avait eu lieu le 9 mai et qu'il appartenait à présent aux syndicats de réagir. Ce dossier pourrait ainsi évoluer rapidement, mais j'espère tout de même que le ministre n'oublie pas, dans l'attente de l'évaluation, qu'il existe déjà une législation permettant de prendre des mesures contre ces actions.

Aan senator De Padt heeft de minister onlangs geantwoord dat het laatste overleg over het protocolakkoord plaatsvond op 9 mei en dat het nu aan de vakbonden is om te reageren. Het kan dus snel gaan, maar ik hoop toch dat de minister in afwachting van de evaluatie niet vergeet dat er nu ook een wetgeving is die kan worden toegepast om de acties aan te pakken.

02.13 Valérie De Bue (MR): Qu'on l'appelle service minimum ou service continué, il est dommage d'écarter le débat d'un revers de la main. Cela existe ailleurs. On s'en tient à l'accord de gouvernement, qui parle de l'évaluation des différents protocoles. Nous devrions en débattre en commission. Les syndicats diront que tout va bien et qu'il ne faut rien changer.

02.13 Valérie De Bue (MR): Of men het nu minimumdienst of continue dienstverlening noemt, het is jammer dat het debat wordt gefnuikt. Dit soort dienstverlening bestaat elders wel. Men houdt zich aan het regeerakkoord, waarin staat dat de verschillende protocollen moeten worden geëvalueerd. Wij zouden daar in de commissie een debat over moeten voeren. De vakbonden zullen zeggen dat alles goed gaat en dat er niets hoeft te worden veranderd.

Le nombre de grèves spontanées depuis quelques semaines est impressionnant. Il faut éviter ce type d'actions à l'avenir.

Er waren de afgelopen weken enorm veel spontane stakingen. Dit soort acties moet in de toekomst worden vermeden.

02.14 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Les réactions du syndicat au protocole d'accord sont attendues pour fin mai. Quand entrera-t-il en vigueur? Les grèves sauvages prouvent la nécessité d'une entrée en vigueur rapide.

02.14 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Eind mei worden de reacties van de vakbonden op het protocolakkoord verwacht. Wanneer zal het van kracht worden? Dat er wilde stakingen uitbreken, bewijst de nood aan een snelle inwerkingtreding.

02.15 Christophe Bastin (cdH): Peut-être le service minimum est-il une fausse bonne idée, mais la continuité du service public, mentionnée dans l'accord de gouvernement, n'empêche pas d'essayer d'améliorer la qualité de ce service public. Nous pouvons au moins renvoyer à un débat ou à une concertation.

02.15 Christophe Bastin (cdH): Misschien is de minimumdienst niet echt een goed idee. Dat er in het regeerakkoord sprake is van de continuïteit van de openbare dienst betekent echter niet dat men niet kan proberen de kwaliteit van de openbare dienstverlening te verbeteren. Wij mogen toch op zijn minst een debat of overleg voorstellen.

02.16 Steven Vandeput (N-VA): Ce ne sont pas les réunions qui ont manqué et, dans les quatorze points qui s'en sont dégagés, les termes 'débat constructif' et "concertation efficace" occupent une place de choix. Ces derniers figuraient déjà dans le protocole existant qui ne semble pas fonctionner. Rien ne change au fait que ces grévistes estiment que leur intérêt personnel prime sur celui des navetteurs.

Le ministre trouve que le service minimum n'est pas une bonne idée. Une autre possibilité consisterait à agir de manière créative à l'égard du droit de grève. On pourrait faire dépendre du nombre de grèves les moyens octroyés à l'avenir aux syndicats. En Allemagne, les travailleurs des chemins de fer peuvent opter pour le statut spécial de cheminot s'ils renoncent au droit de grève et s'engagent à assurer un service minimum.

Dans ce dossier, le ministre choisit de ne pas toucher au droit de grève. Si celui-ci a son importance, il ne peut toutefois pas être subordonné à l'intérêt des navetteurs qui doivent arriver au travail et sont toujours pris en otage par les grèves.

L'incident est clos.

03 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 "une alternative à l'entrée en bourse de bpost" (n° 10727)
- Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "une éventuelle entrée en bourse de bpost" (n° 11320)
- Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'éventuel retrait de CVC Capital Partners de bpost" (n° 11437)

03.01 David Geerts (sp.a): Le ministre a déclaré en mars dernier dans une interview au journal *De Tijd* qu'il n'était pas favorable à une entrée en bourse de bpost. Le partenaire privé CVC entend toutefois monnayer sa participation. Si cela ne peut pas se faire au travers d'une entrée en bourse, le gouvernement devra se mettre à la recherche d'un autre partenaire.

Quelle est la position du ministre quant à une éventuelle entrée en bourse? A-t-il pris des

02.16 Steven Vandeput (N-VA): Er is eigenlijk vooral heel veel vergaderd en er werden veertien punten opgesteld, waarin woorden als 'constructief debat' en 'efficiënt overleg' belangrijk zijn, maar die waren ook al belangrijk in het bestaande protocol, dat niet blijkt te werken. Er wordt niets gedaan aan het feit dat deze stakers vinden dat hun persoonlijk belang boven het belang van de pendelaars staat.

De minister vindt minimale dienstverlening geen goed idee. Een andere mogelijkheid is om creatief om te gaan met het stakingsrecht. We zouden het aantal stakingen kunnen laten bepalen hoeveel middelen de vakbonden in de toekomst zullen krijgen. In Duitsland kunnen de werknemers bij het spoor kiezen voor een speciaal statuut van cheminot, maar dan heeft men geen stakingsrecht en moet er een minimale dienstverlening zijn.

In dit dossier kiest de minister vooral om niet te raken aan het principe van het stakingsrecht. Dat is uiteraard ook van belang, maar moet niet ondergeschikt zijn aan het belang van de pendelaars die op hun werk moeten geraken en die steeds de dupe zijn van de stakingen.

Het incident is gesloten.

03 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "een alternatief voor de beursgang van bpost" (nr. 10727)
- mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de eventuele beursgang van bpost" (nr. 11320)
- mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de mogelijke terugtrekking van CVC Capital Partners uit bpost" (nr. 11437)

03.01 David Geerts (sp.a): In maart verklaarde de minister in *De Tijd* geen voorstander te zijn van een beursgang van bpost. De private partner CVC zou zijn participatie wel te gelde willen maken. Als dit niet via een beursgang gebeurt, moet de regering op zoek gaan naar een andere partner.

Wat is de visie van de minister op een mogelijke beursgang? Heeft hij initiatieven genomen om een

initiatives dans le cadre de la recherche d'un autre partenaire industriel ou financier? Quelle est la position du conseil d'administration? Quelle est l'option retenue par le management?

andere industriële of financiële partner te zoeken? Wat is de visie van de raad van bestuur? Wat is de optie van het management?

03.02 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): La convention avec CVC expire cet été et à cette occasion, le débat sur une éventuelle entrée en bourse de bpost resurgit une nouvelle fois. Le gouvernement a demandé à la banque d'affaires UBS de chercher un nouveau partenaire adéquat.

03.02 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): De overeenkomst met CVC loopt deze zomer af. Daarmee steekt ook de discussie over een eventuele beursgang van bpost weer de kop op. De regering heeft de zakenbank UBS de opdracht gegeven om uit te kijken naar een nieuwe geschikte partner.

Où en est ce dossier? Quand pourrions-nous obtenir plus de détails sur une éventuelle entrée en bourse de bpost? Comment évolue la mission confiée à UBS? Quelle est l'option privilégiée par le ministre, une cotation en bourse ou un nouveau partenaire? Dans la seconde option, la préférence va-t-elle vers un partenaire industriel ou financier?

Wat is de stand van zaken van dit dossier? Wanneer zal er meer duidelijkheid zijn over een eventuele beursgang van bpost? Hoe staat het met de opdracht van UBS? Welke optie prefereert de minister, een beursgang of het vervangen van de partner? Wordt in het tweede geval geopteerd voor een industriële of een financiële partner?

De Tijd rapporte que CVC Capital Partners demande 110 millions d'euros au gouvernement pour sortir du capital de bpost et un protocole d'accord dans ce sens aurait été signé.

Ik las in *De Tijd* dat CVC Capital Partners aan de regering vraagt om 110 miljoen euro uit bpost terug te vorderen. Daarover zou een protocolakkoord zijn uitgewerkt.

Quels sont les termes du protocole d'accord et quelles en sont les conséquences pour bpost? L'État compte-t-il reprendre les actions cédées ou cherche-t-il un nouveau partenaire? Le retrait de CVC sera-t-il complet? À quelle date ce retrait est-il programmé et quelles en seront les conséquences?

Welk protocolakkoord werd uitgewerkt? Welke afspraken werden gemaakt? Wat zijn de gevolgen voor bpost? Neemt de overheid de vrijgekomen aandelen over of wordt een nieuwe partner gezocht? Zal CVC zich volledig uit bpost terugtrekken? Wanneer zou dat dan gebeuren en met welke gevolgen?

03.03 **Paul Magnette**, ministre (*en néerlandais*): Le pacte d'actionariat conclu entre l'État et CVC autorise CVC à vendre toutes ses actions bpost à partir du 30 juin 2012. CVC a déjà signifié son intention de quitter bpost mais il faut attendre la décision de la Commission européenne relative au cinquième contrat de gestion.

03.03 **Minister Paul Magnette** (*Nederlands*): In de aandeelhoudersovereenkomst tussen de Staat en CVC is bepaald dat CVC de mogelijkheid heeft om zijn gehele aandeel in bpost te verkopen vanaf 30 juni 2012. CVC heeft haar voornemen om bpost te verlaten al aangegeven, maar er moet worden gewacht op de beslissing van de Europese Commissie met betrekking tot de vijfde beheersovereenkomst.

En principe, il y a deux options: soit l'entrée en bourse – empêchée par la Commission européenne en 2009 –, soit le placement institutionnel.

In principe zijn er nu twee opties: een beursgang – in 2009 tegengehouden door de Europese Commissie – of een institutionele plaatsing.

Le projet devra revenir sur la table au cours des prochains mois, en fonction du calendrier de la Commission. Rien n'a encore été fait en ce sens.

Het project zal de komende maanden moeten worden heropgestart, afhankelijk van de timing van de Commissie. Er zijn nog geen stappen gezet.

L'État ne vend pas ses actions mais jouit d'un pouvoir de suggestion et est consulté.

De Staat verkoopt zijn aandeel niet, maar heeft wel een recht van voorstel en wordt geraadpleegd.

La diminution de capital de 220 millions d'euros qui seront payés aux deux actionnaires n'aura aucune incidence sur bpost et ne modifiera en rien la

De kapitaalvermindering van 220 miljoen euro die aan de twee aandeelhouders zal worden betaald, zal geen impact hebben op bpost en zal de

structure du capital.

kapitaalstructuur niet veranderen.

03.04 David Geerts (sp.a): La diminution de capital n'a effectivement aucun impact étant donné l'importance du compte de trésorerie.

03.04 David Geerts (sp.a): De kapitaalvermindering heeft inderdaad geen impact, omdat de thesaurierekening enorm is.

Ce dossier doit faire l'objet d'un suivi attentif vu la nécessité de trouver une solution d'urgence.

We moeten dit dossier aandachtig opvolgen, een oplossing wordt dringend.

03.05 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Je pense aussi que cet impact sera inexistant.

03.05 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Ook ik denk dat die impact er niet zal zijn.

Il faut que l'on sache rapidement à quoi s'en tenir pour le futur, notamment à la lumière des récents événements comme l'affaire de fraude auprès de CVC.

Er moet snel duidelijkheid komen over de toekomst. Er moet vlug klare wijn worden geschonken, gelet op de recente gebeurtenissen – de fraudezaak – bij CVC.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression de trains directs sur la ligne 26 entre Grammont et Malines" (n° 10519)

04 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de afschaffing van rechtstreekse treinen op lijn 26 tussen Geraardsbergen en Mechelen" (nr. 10519)

04.01 Tanguy Veys (VB): Lorsque la SNCB a décidé l'an dernier de supprimer les trains entre Grammont et Malines, les navetteurs du Pajottenland ont récolté plus de 700 signatures pour protester contre cette décision. La SNCB s'était engagée en réexaminer ce dossier et à trancher fin 2011, pour indiquer finalement récemment que rien ne changerait à court terme.

04.01 Tanguy Veys (VB): Toen de NMBS vorig jaar besliste om geen rechtstreekse treinen tussen Geraardsbergen en Mechelen te laten rijden, verzamelden pendelaars uit het Pajottenland al meer dan 700 handtekeningen tegen die beslissing. De NMBS zou de zaak herbekijken en eind 2011 een beslissing nemen. Onlangs berichtte de NMBS dat er op korte termijn niets zal veranderen.

Pourquoi les trains directs sur la ligne 26 entre Grammont et Malines ont-ils été supprimés? Le ministre est-il d'avis que la SNCB doit reconsidérer sa décision et, dans l'affirmative, dans quel délai?

Waarom werden de rechtstreekse treinen op lijn 26 tussen Geraardsbergen en Mechelen geschrapt? Is de minister van oordeel dat de NMBS op die beslissing moet terugkomen en zo ja, binnen welke termijn?

04.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Un incendie survenu le 13 mars 2011 dans la cabine de signalisation d'Etterbeek a contraint la SNCB à modifier l'offre de trains sur la ligne 26 durant une période assez longue. L'infrastructure a été rétablie le 26 septembre 2011, mais il n'a pas été possible de revenir à l'horaire initial. L'incendie a contraint les responsables à modifier les diverses phases des travaux importants réalisés dans cette zone pour le RER. Ces bouleversements ont entraîné une limitation technique supplémentaire étant donné qu'il est impossible de faire repartir en sens inverse les trains arrivant à Etterbeek en provenance de Hal et Vilvorde.

04.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Door een brand in het seinhuis van Etterbeek op 13 maart 2011 moest het treinaanbod op lijn 26 langdurig worden aangepast. Sinds 26 september 2011 is de infrastructuur hersteld, maar het was niet mogelijk naar de oorspronkelijke treindienst terug te keren. Als gevolg van de brand moest de fasering van de belangrijke GEN-werken in deze zone worden gewijzigd. Daardoor ontstond een bijkomende technische beperking omdat het onmogelijk is om treinen die van Halle en Vilvoorde in Etterbeek aankomen, te laten terugrijden.

Invité par la SNCB à trouver une solution de

De NMBS vroeg aan Infrabel een alternatieve

substitution, Infrabel a expliqué le 22 février 2012 qu'aucune autre option n'était envisageable. En effet, cette gare ne disposant que de trois quais durant les travaux, toute décision visant à réserver un de ces quais aux rebroussements serait très néfaste en termes de capacité. De plus, il n'est pas prévu, dans la configuration définitive du RER, de transformer Etterbeek en une gare de rebroussement. Il s'agira d'une gare de passage ne comportant pas de cisaillements ni d'évitements. L'aménagement d'un dispositif de rebroussement nécessiterait des investissements qui deviendraient inutiles dans quelques années.

C'est pourquoi la SNCB a modifié l'offre sur ces lignes et instauré deux relations distinctes, à savoir Grammont – Enghien – Hal – Etterbeek – Bruxelles-Luxembourg, d'une part, et Bruxelles-Luxembourg – Etterbeek – Vilvorde – Malines d'autre part. Ce schéma désavantage certains voyageurs et en avantage d'autres. La SNCB a étudié la possibilité de renforcer la desserte de la ligne 26, mais cette solution entraînerait des coûts trop importants.

04.03 Tanguy Veys (VB): J'insiste pour qu'une solution soit trouvée pour les nombreux voyageurs du Pajottenland et de Flandre orientale. La solution actuelle ne donne pas satisfaction.

L'incident est clos.

La **présidente:** Les questions n^{os} 10527 de M. David Geerts et 10541 de Mme Jadin sont transformées en questions écrites.

05 Question de Mme Minneke De Ridder au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les quais de la gare de Vilvorde" (n° 10562)

05.01 Minneke De Ridder (N-VA): Le bâtiment de la gare de Vilvorde a effectivement subi une longue rénovation, mais les quais restent dans un état lamentable. Les moyens nécessaires pour rénover ces quais seraient disponibles mais le permis de bâtir a expiré.

Comment s'y prendra-t-on pour réaliser l'indispensable remise en état des quais à Vilvorde?

05.02 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): Les travaux relatifs aux caténaires sont en cours. Ces travaux doivent être effectués en priorité car, tant qu'ils ne sont pas terminés, aucun autre

oplossing, maar deze heeft op 22 februari 2012 uitgelegd dat er geen oplossing is omdat er tijdens de werken maar drie perrons toegankelijk zijn en één ervan gebruiken om terug te rijden zou zeer nadelig zijn voor de capaciteit. Bovendien is in de definitieve configuratie van het GEN niet gepland om van Etterbeek een keerstation te maken, het wordt een doorrijdstation zonder mogelijkheid tot kruisen of uitwijken. Vandaag de mogelijkheid ontwikkelen om terug te keren vergt investeringen die over enkele jaren nutteloos zijn.

Daarom heeft de NMBS de treindienst gewijzigd en twee gescheiden relaties ingevoerd: Geraardsbergen – Edingen – Halle – Etterbeek, Brussel-Luxemburg enerzijds en Brussel-Luxemburg – Etterbeek – Vilvoorde – Mechelen anderzijds. Voor sommige reizigers is deze regeling nadelig, voor anderen voordelig. De NMBS heeft de mogelijkheid bestudeerd om de bediening van lijn 26 te versterken, maar dat brengt te veel kosten met zich mee.

04.03 Tanguy Veys (VB): Ik dring aan op een oplossing voor de talrijke reizigers uit het Pajottenland en Oost-Vlaanderen. De huidige oplossing voldoet niet.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** Vragen nrs 10527 van de heer David Geerts en 10541 van mevrouw Jadin worden omgezet in een schriftelijke vraag.

05 Vraag van mevrouw Minneke De Ridder aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stationperrons in Vilvoorde" (nr. 10562)

05.01 Minneke De Ridder (N-VA): Het stationsgebouw van Vilvoorde is dan wel opgeknapt na een langdurige renovatie, maar de perrons bevinden zich nog steeds in erbarmelijke staat. Er zouden wel de nodige middelen zijn voor de renovatie van de perrons, maar de bouwvergunning is vervallen.

Hoe zal de broodnodige opknapbeurt voor de Vilvoordse perrons worden aangepakt?

05.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): Momenteel worden de bovenleidingen onder handen genomen. Dit is nodig vooraleer de rest kan aangepakt worden. De stad Vilvoorde werd op de

chantier ne peut être ouvert sur les quais de la gare. La ville de Vilvorde a été informée du commencement des travaux, qui ont été adjugés ce mois-ci. L'auvent a déjà été consolidé en plusieurs endroits.

05.03 Minneke De Ridder (N-VA): Je ne comprends pas que des permis de bâtir expirent avant même le début des travaux.

L'incident est clos.

06 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 conséquences pour la région de Termonde des mesures d'économie prises par De Lijn sur l'offre de services de la SNCB et les problèmes persistants sur la liaison ferroviaire Termonde-Bruxelles" (n° 10523)

06.01 Tanguy Veys (VB): Les mesures d'économie adoptées par De Lijn et la SNCB affectent sérieusement l'offre de transport public dans la région de Termonde. Se justifie-t-il d'imposer un régime draconien à une région déterminée?

De plus, les problèmes n'épargnent pas la ligne ferroviaire Termonde-Bruxelles où l'on observe régulièrement des trains bondés et des retards dus à des défaillances des voies ou du matériel. Quelles sont les causes de cette situation?

06.02 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): Les 170 trains qui seront supprimés à partir du 9 décembre 2012 transportent moins de 40 voyageurs; leur rendement ne couvre pas les coûts énergétiques et leur suppression ne remet pas en cause les normes de desserte du contrat de gestion.

L'offre de trains depuis et vers Termonde n'a pas été entièrement supprimée et la liaison vers Bruxelles restera maintenue pendant un certain temps. En concertation avec De Lijn, la SNCB envisagera la possibilité de proposer des bus en cas d'éventuelle suppression de trois trains consécutifs ou encore lorsque l'offre ferroviaire ne propose pas de solution dans un délai de 60 minutes.

Ces derniers mois, il est vrai que les voyageurs de la ligne 60 Bruxelles-Termonde-Saint-Nicolas ont subi de nombreux retards occasionnés par des défaillances du matériel et de l'infrastructure, des travaux à la cabine de signalisation de Asse et

hauteur gebracht van de start van de werken. Die werden deze maand aanbesteed. De luifel werd al op een aantal plaatsen verstevigd.

05.03 Minneke De Ridder (N-VA): Ik kan er niet bij dat bouwvergunningen vervallen vooraleer de werken kunnen worden aangevangen

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gevolgen in de regio Dendermonde van de besparingsmaatregelen bij De Lijn voor het aanbod van de NMBS en de herhaaldelijke problemen op de treinverbinding Dendermonde-Brussel" (nr. 10523)

06.01 Tanguy Veys (VB): Door besparingsmaatregelen bij De Lijn en bij de NMBS wordt het aanbod aan openbaar vervoer in de regio Dendermonde zwaar aangetast. Is het te verdedigen dat een bepaalde regio zo moet 'bloeden'?

Op de spoorlijn Dendermonde-Brussel doen zich bovendien regelmatig problemen voor, zoals overvolle treinen en vertragingen door defecten aan de sporen of aan de trein zelf. Wat is hiervan de verklaring?

06.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): De 170 vanaf 9 december 2012 geschrapte treinen zijn treinen met minder dan 40 reizigers, die een opbrengst hebben die niet eens de energiekosten dekt en waarvan de schrapping geen afbreuk doet aan de bedieningsnormen in het beheerscontract.

Het treinaanbod van en naar Dendermonde wordt niet volledig geschrapt. Dendermonde zal nog een tijd over een verbinding naar Brussel beschikken. De NMBS zal in dialoog met De Lijn nagaan of er een busaanbod mogelijk is wanneer wordt overwogen drie opeenvolgende treinen af te schaffen of indien het treinaanbod binnen de 60 minuten geen alternatief voorstelt.

De reizigers op de lijn 60, Brussel-Dendermonde-Sint-Niklaas, hadden de jongste maanden inderdaad veel last van vertragingen, veroorzaakt door defecten aan de trein en de infrastructuur, door werken aan het seinhuis in Asse en door

quelques grèves. Infrabel et la SNCB ont uni leurs efforts dans le cadre d'un plan d'action destiné à accroître la ponctualité des trains et les deux entreprises cherchent par ailleurs à améliorer l'entretien du réseau ferroviaire et des trains.

06.03 Tanguy Veys (VB): La décision de supprimer les trains a été prise par la SNCB en octobre 2011 et, à l'époque, De Lijn n'envisageait pas encore de réduire son offre. C'est le consommateur qui est laissé en rade.

L'incident est clos.

07 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 grand nombre d'accidents aux passages à niveau dans le port d'Anvers" (n° 10583)

07.01 Tanguy Veys (VB): Un incident survenu le 21 mars au passage à niveau à Lillo a attiré l'attention sur le danger que représentent la centaine de passages à niveau que compte le port d'Anvers. L'an dernier, 70 % des accidents survenus à des passages à niveau en Belgique se sont produits à Anvers, ce qui porte le nombre de ces accidents à 30. Les passages à niveau en question ne sont pas gardés et sont uniquement signalés par des feux clignotants. Beaucoup de chauffeurs de poids lourds étrangers ne les remarquent pas et brûlent les feux même lorsqu'ils sont au rouge. S'il n'existe pas de statistiques sur les quasi-accidents, le problème est de plus en plus préoccupant. Des entreprises implantées dans la zone portuaire s'en plaignent aussi. La ligne de marchandises située le long de la Scheldelaan traverse leurs voies d'entrée et de sortie. BASF, notamment, demande que des mesures soient prises. Des mesures seront-elles prises?

07.02 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): En 2011, 48 accidents se sont produits à des passages à niveau dont 19 au port d'Anvers, c'est-à-dire 40 % et non 70 %. Les accidents au port d'Anvers sont dus au comportement inadéquat des conducteurs de voitures et de camions.

Infrabel me signale que ni la suppression des passages à niveau, ni l'installation de barrières ne peuvent entrer en ligne de compte. La répression, qui relève de la compétence des services de police, et la sensibilisation des conducteurs, constituent dès lors les seules options. Voici deux ans, Infrabel a distribué un dépliant quadrilingue aux conducteurs

enkele stakingsacties. Infrabel en de NMBS voeren samen een actieplan uit om de stiptheid te verhogen. Bovendien proberen zij het onderhoud van het spoornet en de treinen te verbeteren.

06.03 Tanguy Veys (VB): Over de schrappingen werd door de NMBS in oktober 2011 beslist en toen was er nog geen sprake van de besparingen in het aanbod van De Lijn. Het is de consument die in de kou blijft staan.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het grote aandeel ongevallen aan spooroverwegen in de Antwerpse haven" (nr. 10583)

07.01 Tanguy Veys (VB): Een ongeval op 21 maart aan de spoorovergang in Lillo vestigde de aandacht op het gevaar bij de meer dan honderd overwegen in de Antwerpse haven. Vorig jaar gebeurde 70 procent van de ongevallen aan die overwegen, namelijk 30 ongevallen. Die overwegen zijn meestal onbewaakt en enkel voorzien van knipperlichten. Veel buitenlandse truckers merken ze niet op en rijden door, zelfs als de knipperlichten op rood staan. Cijfers over bijna-ongevallen zijn er niet, maar het probleem wordt alsmaar groter. Ook bedrijven in de haven klagen erover. Het goederenspoor langs de Scheldelaan dwarsst hun in- en uitritten. Onder meer BASF vraagt maatregelen. Worden er maatregelen genomen?

07.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): In 2011 vonden er 48 ongevallen plaats aan overwegen, waarvan 19 in de Antwerpse haven. Dat komt neer op 40 procent en niet op 70 procent. De ongevallen in de Antwerpse haven zijn te wijten aan het onaangepast gedrag van de auto- en vrachtwagenbestuurders.

Infrabel meldt mij dat de afschaffing van de overwegen, noch de toevoeging van slagbomen in aanmerking genomen kan worden. Er rest dus alleen repressie, wat behoort tot de bevoegdheden van de politiediensten, en het sensibiliseren van de chauffeurs. Twee jaar geleden heeft Infrabel een viertalige folder verspreid voor auto- en

de voitures et de camions qui circulent dans la zone portuaire. On envisage de réitérer cette action.

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'insuffisance des pouvoirs des agents de Securail" (n° 10593)

08.01 Tanguy Veys (VB): Un grave incident s'est produit à la gare Bruxelles-Midi dans la nuit du dimanche 18 mars. Deux agents de Securail qui avaient appréhendé un voyageur irrégulier ont été menottés par la police des chemins de fer dans le but apparent de les humilier.

Les règles donneraient lieu à une nouvelle interprétation selon laquelle les agents de Securail ne peuvent plus tenir les fraudeurs en respect en attendant l'arrivée de la police, ce qui rend toute intervention très difficile.

J'ai aussi l'impression que l'incident résulte d'une lutte pour le pouvoir entre la police des chemins de fer et Securail. Cette interprétation de la loi qui retire aux agents de Securail le droit d'arrêter les resquilleurs, c'est la porte ouverte à toutes les dérives.

Le ministre est-il au courant de l'incident du 18 mars? A-t-il protesté contre l'intervention de la police des chemins de fer? Des mesures ont-elles été prises pour réhabiliter les agents de Securail à appréhender efficacement les usagers sans titre de transport? Lesquelles? Dans la négative, pourquoi?

Le ministre estime-t-il qu'il convient d'étendre les compétences des agents de Securail?

08.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Le 18 mars, des agents de Securail sont intervenus en gare de Bruxelles-Midi car un voyageur sans titre de transport valable refusait de se mettre en règle. Les agents l'ont menotté, ce qui était tout à fait légal, vu le comportement violent de l'individu. Ils ont ensuite averti la Police des chemins de fer mais, en contradiction avec la procédure normale, ils ont eux-mêmes été privés de liberté. Corporate Security Service a confié l'enquête au Comité P.

Cet incident a révélé deux problèmes: d'une part, la question des compétences des services de sécurité des sociétés de transport public et, d'autre part, la

vrachtwagenbestuurders die in de havenzones rijden. Er wordt overwogen om die actie te herhalen.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het gebrek aan bevoegdheden van de agenten van Securail" (nr. 10593)

08.01 Tanguy Veys (VB): In de nacht van zondag 18 maart deed zich in het station Brussel-Zuid een ernstig incident voor, waarbij twee agenten van Securail die een zwartrijder hadden gevat, zelf in de boeien werden geslagen door de spoorwegpolitie. De indruk bestaat dat men hen wilde vernederen.

Blijkbaar is er een nieuwe interpretatie van de regels, waardoor agenten van Securail zwartrijders niet meer in bedwang mogen houden tot de politie arriveert. Dat maakt optreden zeer moeilijk.

Ik heb ook de indruk dat het incident te maken heeft met een machtspeel tussen de spoorwegpolitie en Securail. Als men de wet zo interpreteert dat agenten van Securail geen zwartrijders meer mogen arresteren, dan geeft men een vrijbrief aan zwartrijders.

Is de minister op de hoogte van het incident van 18 maart? Heeft hij geprotesteerd tegen het optreden van de spoorwegpolitie? Werden er maatregelen genomen om de agenten van Securail opnieuw in staat te stellen het zwartrijden op efficiënte wijze aan te pakken? Welke? Indien neen, waarom?

Vindt de minister dat de bevoegdheden van de agenten van Securail moeten worden uitgebreid? In welke zin of waarom niet?

08.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Op 18 maart traden agenten van Securail op in het Zuidstation, omdat een reiziger zonder vervoerbewijs weigerde zich in regel te stellen. Ze boeiden deze persoon, volledig wettelijk, omdat hij zich gewelddadig gedroeg. Ze hebben de SPC opgeroepen, maar werden in tegenstelling tot de normale gang van zaken zelf van hun vrijheid beroofd. Corporate Security Service heeft het onderzoek toevertrouwd aan het Comité P.

Het incident heeft twee problemen aan het licht gebracht: de problematiek inzake de bevoegdheden van de veiligheidsdiensten van

relation entre deux services exerçant une mission de service public sur le même territoire.

openbaarvervoermaatschappijen en de verhouding tussen twee diensten die beide een opdracht van openbare dienst uitoefenen op hetzelfde grondgebied.

La question des compétences fait actuellement l'objet d'une discussion au sein du gouvernement. La ministre de l'Intérieur a reçu les différentes sociétés de transport public. Elle déposera bientôt un projet de loi visant à modifier les compétences des services de sécurité afin de conférer davantage de sécurité juridique à leurs interventions.

De problematiek van de bevoegdheden wordt momenteel besproken in de regering. De minister van Binnenlandse Zaken heeft de verschillende maatschappijen voor openbaar vervoer ontvangen en zal binnenkort een wetsontwerp indienen om de bevoegdheden van de veiligheidsdiensten te wijzigen om hun interventies meer juridische zekerheid te geven.

Les services de police et de sécurité doivent pouvoir travailler ensemble pour améliorer la sécurité et réduire le sentiment d'insécurité chez nos concitoyens. Pour que cette coopération fonctionne, le respect mutuel est primordial. Il est également essentiel que chaque partie soit suffisamment informée des compétences de l'autre.

Politie en veiligheidsdiensten moeten kunnen samenwerken om de veiligheid te verbeteren en het onveiligheidsgevoel te doen afnemen. Daarvoor is wederzijds respect nodig en moeten de bevoegdheden van iedere partij voldoende bekend zijn bij de andere.

À cet égard, il est donc crucial de reconnaître et d'apprécier les compétences de Securail à leur juste valeur, et d'établir une distinction claire entre les agents de sécurité et les agents de gardiennage. Les membres du personnel de Securail sont en effet revêtus de la qualité d'officiers de police judiciaire et exercent une mission de service public.

Daarom is het belangrijk dat de bevoegdheden van Securail erkend en gewaardeerd worden en dat er een duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen veiligheidsagenten en bewakingsagenten. De personeelsleden van Securail hebben immers de hoedanigheid van agent van gerechtelijke politie en oefenen een opdracht van openbare dienst uit.

Mme Milquet envisagera également la suppression de l'accueil de nuit de la Police des chemins de fer à la gare d'Anvers-Central. Il me semble nécessaire de revoir la circulaire du 18 avril 2002 relative à la répartition des tâches entre les différents services de police en ce qui concerne la sécurité dans les chemins de fer.

Minister Milquet zal ook de afschaffing van het nachtonthaal van de SPC in Antwerpen-Centraal, onderzoeken. Het lijkt mij nodig om de rondzendbrief van 18 april 2002 betreffende de taakverdeling tussen de politiediensten inzake veiligheid bij de spoorwegen te herzien.

Quoi qu'il en soit, il est évident que tout service de police doit pouvoir intervenir, quand bien même il ne s'agirait pas de la Police des chemins de fer.

Het is in ieder geval duidelijk dat een interventie door een politiedienst mogelijk moet zijn, ook al is dat niet noodzakelijkerwijs de SPC.

08.03 Tanguy Veys (VB): Je suis ravi d'entendre que Securail a appliqué les règles et je me réjouis de voir ce que donnera l'investigation menée par l'organisme d'enquête indépendant. Il est impératif de respecter les compétences et le mode de fonctionnement de Securail. Au besoin, il faudrait peut-être changer le statut de ses collaborateurs. J'estime en effet que les agents de Securail doivent être en capacité de réprimer les resquilleurs et d'arrêter si nécessaire les voyageurs agressifs sans que la police des chemins de fer leur passe les menottes.

08.03 Tanguy Veys (VB): Ik ben blij te horen dat Securail de regels heft toegepast en kijk uit naar het onderzoek. De bevoegdheden en de werking van Securail moeten worden gerespecteerd. Desnoods moet men het statuut van de medewerkers van Securail maar aanpassen. Agenten van Securail moeten kunnen optreden tegen zwartrijders en agressieve personen desnoods arresteren, zonder dat de spoorwegpolitie hen in de boeien slaat.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Questions jointes de

- M. Christophe Bastin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression de boîtes aux lettres en milieu rural" (n° 10619)
- M. André Frédéric au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la volonté présumée de bpost de supprimer les boîtes aux lettres dans les villages et hameaux" (n° 10641)
- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression des boîtes aux lettres dans les régions peu peuplées" (n° 10881)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'enlèvement des boîtes postales dans les régions à faible densité de population" (n° 11330)

09.01 André Frédéric (PS): Je fais référence dans cette question à un article du 26 mars faisant allusion aux déclarations du bourgmestre de Bertogne. Les responsables de bpost lui ont fait part de leur volonté de ne plus relever le courrier des boîtes aux lettres trop peu utilisées. J'ai du mal à croire à une telle information. Cette décision remettrait en question le rôle, les missions et le statut de bpost.

Est-ce une volonté de sa part de sacrifier la notion même de service public?

09.02 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): La presse a fait état de la volonté de bpost de supprimer des boîtes aux lettres dans des régions peu peuplées. Les réactions négatives n'ont pas traîné et bpost a rassuré en parlant de légères corrections. De nombreux villages ne disposent plus de bureau de poste. De nouvelles suppressions ne seraient-elles pas contraires aux missions confiées à bpost et à la notion de service universel? Le fait de disposer d'une boîte aux lettres à une distance raisonnable du domicile est bien le moins que peut offrir bpost à la population.

Confirmez-vous qu'il n'entre pas dans les plans de l'entreprise de supprimer des boîtes aux lettres?

09.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Combien y a-t-il de boîtes postales actuellement?

09 Samengevoegde vragen van

- de heer Christophe Bastin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de afschaffing van brievenbussen op het platteland" (nr. 10619)
- de heer André Frédéric aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het vermeende voornemen van bpost om de brievenbussen in dorpen en gehuchten af te schaffen" (nr. 10641)
- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het weghalen van brievenbussen in dunbevolkte gebieden" (nr. 10881)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het wegnemen van brievenbussen in dunbevolkte gebieden" (nr. 11330)

09.01 André Frédéric (PS): Ik verwijst naar een persartikel van 26 maart waarin gewag wordt gemaakt van verklaringen van de burgemeester van Bertogne, die zegt dat het management van bpost hem zou hebben ingelicht over het voornemen van het overheidsbedrijf om brievenbussen die te weinig gebruikt worden niet meer te lichten. Ik kan dat nauwelijks geloven. Daardoor zouden de rol, de opdrachten en het statuut van bpost immers ter discussie worden gesteld.

Is het overheidsbedrijf inderdaad van plan om de openbare dienstverlening als dusdanig op de helling te zetten?

09.02 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Volgens persberichten is bpost van plan om brievenbussen weg te halen in dunbevolkte gebieden. De negatieve reacties lieten niet op zich wachten, maar bpost verzekerde dat het om kleine aanpassingen gaat. In veel dorpen is er geen postkantoor meer. Staat het weghalen van nog meer brievenbussen niet haaks op de opdracht van bpost en het begrip universele dienstverlening? Een brievenbus op een redelijke afstand van de woning is toch het minste wat bpost de bevolking kan bieden.

Kunt u bevestigen dat het bedrijf niet van plan is brievenbussen af te schaffen?

09.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Hoeveel dergelijke brievenbussen zijn er vandaag?

Leur utilité sera-t-elle évaluée? Quand? Un particulier peut-il confier son courrier à n'importe quel facteur? Quelle procédure doit-il suivre? Le ministre a-t-il connaissance de certains problèmes?

09.04 Paul Magnette, ministre (*en français*): Pour la collecte du courrier, la loi stipule que bpost, prestataire unique du service universel, est tenu de prévoir au moins une boîte aux lettres dans chaque commune avant fusion. Le réseau comprend 14 000 boîtes aux lettres; bpost répond donc à ses obligations.

Le réseau de boîtes rouges s'est développé de manière empirique. En 2005, bpost a procédé à une adaptation sur la base de critères objectifs: au moins 90 % de la population disposent d'une boîte à moins de 500 mètres en zone urbaine et 1 500 mètres en zone rurale. Ces critères sont purement indicatifs et n'ont aucune force contraignante.

Depuis 2006, bpost procède à des adaptations ponctuelles et très limitées, et, dans de très rares cas, retire des boîtes très peu utilisées. Il y a alors un contact préalable avec les autorités locales afin de déterminer les meilleurs emplacements.

L'entreprise n'a pas l'intention de supprimer un grand nombre de boîtes aux lettres en région rurale. Le service universel restera garanti.

(*En néerlandais*) Un particulier peut effectivement confier son courrier à un facteur. Les personnes qui ont du mal à se déplacer peuvent apposer l'affichette "Svp facteur" à un endroit bien visible. Le facteur sonnera chez elles pendant sa tournée. bpost n'a pas connaissance de problèmes spécifiques à cet égard.

09.05 Christophe Bastin (cdH): Un contact avec les autorités locales est important pour trouver des solutions et préserver le service universel.

09.06 André Frédéric (PS): La réponse est rassurante. Des adaptations ne me semblent pas anormales tant que le service universel est garanti.

09.07 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Nous sommes favorables à une amélioration du service, pas à une restriction de celui-ci. J'encourage le ministre à prendre contact avec son collègue en charge de la ruralité en Région wallonne, qui attend une réponse de sa part.

Wordt hun nut geëvalueerd? Tegen wanneer? Kan een particulier post meegeven aan om het even welke postbode? Wat is de werkwijze? Zijn er problemen bekend?

09.04 Minister Paul Magnette (*Frans*): Wat het ophalen van de post betreft, bepaalt de wet dat bpost, als enige universele dienstverlener, moet zorgen voor ten minste één brievenbus per gemeente van voor de fusie. Er zijn nu 14.000 brievenbussen; bpost voldoet dus aan zijn verplichtingen.

Het netwerk van rode brievenbussen werd op een empirische manier uitgebouwd. In 2005 heeft bpost een aanpassing doorgevoerd op basis van objectieve criteria: in stedelijk gebied beschikt minstens 90 procent van de bevolking over een bus op minder dan 500 meter afstand; in landelijk gebied is dat 1.500 meter. Deze criteria zijn louter indicatief en niet bindend.

Sinds 2006 voert bpost gerichte en zeer beperkte aanpassingen door en in zeer zeldzame gevallen worden er bussen weggehaald die erg weinig gebruikt worden. Er wordt dan vooraf contact opgenomen met de plaatselijke autoriteiten om de beste locaties te bepalen.

Het bedrijf is niet van plan in landelijke gebieden veel brievenbussen weg te halen. De universele dienstverlening blijft verzekerd.

(*Nederlands*) Het is inderdaad mogelijk om de briefwisseling aan de postbode mee te geven. Mensen die zich moeilijk kunnen verplaatsen, kunnen de kleine affiche *Alstublieft postbode* op een goed zichtbare plaats aanbrengen. De postbode zal dan tijdens zijn ronde aanbellen. bpost heeft geen weet van bijzondere problemen in dat verband.

09.05 Christophe Bastin (cdH): Het is belangrijk dat er contact wordt opgenomen met de lokale autoriteiten teneinde oplossingen te vinden en de universele dienstverlening te vrijwaren.

09.06 André Frédéric (PS): Het antwoord is geruststellend. Het lijkt me niet abnormaal dat er een en ander wordt aangepast, zolang de universele dienstverlening maar wordt gewaarborgd.

09.07 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Wij zijn voorstander van een betere dienstverlening, maar niet van een beperking ervan. Ik moedig de minister ertoe aan contact op te nemen met de minister van het Waalse Gewest die bevoegd is voor landelijke aangelegenheden, want die wacht op een antwoord

van minister Magnette.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 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 "la présence de caméras de surveillance dans les trains" (n° 10560)

10 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "beveiligingscamera's in de treinen" (nr. 10560)

10.01 Steven Vandeput (N-VA): La SNCB a introduit une demande auprès de la commission de protection de la vie privée pour sécuriser les trains au moyen de caméras. Dans un premier temps, seules les rames Desiro seront équipées et une évaluation permettra de déterminer s'il y a lieu de généraliser le système. L'objectif est de lutter contre les actes de violence dont est victime le personnel de train.

10.01 Steven Vandeput (N-VA): De NMBS heeft een aanvraag ingediend bij de privacycommissie om de treinen te beveiligen met camera's. Aanvankelijk worden alleen de Desirotoestellen ermee uitgerust en na een analyse zal men bekijken of ook andere treintypes in aanmerking komen. Het doel is om geweld tegen treinpersoneel in te dammen.

Les images ne seraient pas transmises au dispatching mais seraient stockées à l'usage de la police.

De beelden zouden niet worden doorgestuurd naar de dispatching, maar worden opgeslagen ten behoeve van de politie.

Cette décision d'avoir recours à des caméras n'avait-elle déjà pas été prise antérieurement? Elles font en effet partie de l'équipement standard dans les rames Desiro. Pourquoi la SNCB vient-elle seulement d'introduire une demande auprès de la commission de protection de la vie privée? Pourquoi les images sont-elles stockées sur disque dur plutôt que d'être envoyées vers un service central? Qu'en est-il du coût du projet?

Was al niet eerder beslist om camera's te gebruiken? In de Desirotoestellen zitten ze immers standaard ingebouwd. Waarom heeft de NMBS dan nu pas een aanvraag bij de privacycommissie ingediend? Waarom worden de beelden op een harde schijf opgeslagen in plaats ze naar een centrale dienst door te sturen? Hoeveel zal dit project kosten?

Président: Jef Van den Bergh.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

10.02 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): L'installation des caméras a été décidée en 2010 par le biais d'un avenant au contrat et ces caméras doivent être considérées comme des caméras de surveillance.

10.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): De beslissing om de camera's zelf te installeren, werd in 2010 genomen met een uitbreiding van het contract. De camera's dienen als bewakingscamera's te worden beschouwd.

Les caméras de surveillance sont actuellement installées dans les châssis livrés en décembre 2011 et janvier 2012 et c'est la raison pour laquelle la demande n'a été introduite qu'à ce moment auprès de la Commission de la protection de la vie privée.

In de stellen die in december 2011 en in januari 2012 werden geleverd, wordt het cameratoezicht nu aangebracht. Dat is de reden waarom de aanvraag bij de privacycommissie pas werd gedaan.

C'est le système équipé d'un disque dur qui a retenu, système qui a déjà prouvé son efficacité et qui de surcroît était disponible de série chez Siemens. Il n'existe en outre aucun réseau large bande pour transmettre ne temps réel les images enregistrées vers le Security Operation Center.

Er werd gekozen voor een systeem met harde schijf, dat zijn efficiëntie al heeft bewezen en dat bovendien door Siemens standaard kon worden aangeboden. Er bestaat bovendien geen breedbandnetwerk om de spoorbeelden in real time naar het Security Operation Center te sturen.

La facture d'installation de Siemens s'élève à 5 millions d'euros.

De kostprijs van de installatie door Siemens is 5 miljoen euro.

10.03 Steven Vandeput (N-VA): J'ai du mal à admettre que les caméras ont été commandées et installées avant d'adresser une demande à la Commission de la protection de la vie privée. On parle ici de 5 millions d'euros! Il n'en reste pas moins que les caméras renforceront très certainement la sécurité des accompagnateurs de train.

L'incident est clos.

11 Questions jointes de

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les dysfonctionnements au sein de l'une des entreprises de nettoyage de la SNCB-Holding" (n° 10667)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la fraude sociale chez Local Cleaning" (n° 10726)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la position de la société de nettoyage Local Cleaning sur l'entretien des gares bruxelloises" (n° 11739)

11.01 Steven Vandeput (N-VA): Lors d'un contrôle dans une entreprise de nettoyage sous-traitante de la SNCB-Holding, plusieurs infractions à la législation sociale ont été constatées.

Quelles sont les procédures d'adjudication des marchés de nettoyage? À quelles conditions sont-elles soumises? Comment leur respect est-il contrôlé? Quelles conditions supplémentaires seront imposées à l'avenir? Quels sont les termes de l'accord conclu avec la CGSP Cheminots? La SNCB-Holding aurait promis de faire appel en premier lieu à son propre personnel. Du personnel supplémentaire sera-t-il recruté à cette fin?

11.02 David Geerts (sp.a): Que stipule l'adjudication de la SNCB-Holding? Que peut-on y lire sur le respect de la législation sociale et de la législation relative aux conditions salariales et aux conditions de travail? La SNCB-Holding a-t-elle contrôlé le fonctionnement de cette entreprise? A-t-elle elle-même à un moment donné constaté des irrégularités? Des mesures ont-elles alors été prises? Quand le ministre a-t-il été informé de la situation? Qu'en est-il de l'adjudication de l'ensemble des tâches de nettoyage au sein du

10.03 Steven Vandeput (N-VA): Ik kan er niet bij dat de camera's eerst worden besteld en geïnstalleerd en dat er pas dan een aanvraag vertrekt naar de privacycommissie. Het gaat toch om 5 miljoen euro! Voor de veiligheid van de treinbegeleiders zullen de camera's in elk geval geen slechte zaak zijn.

Het incident is gesloten.

11 Samengevoegde vragen van

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wantoestanden bij een van de schoonmaakbedrijven van de NMBS-Holding" (nr. 10667)

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de sociale fraude bij Local Cleaning" (nr. 10726)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het standpunt van schoonmaakbedrijf Local Cleaning omtrent het reinigen van de stations in Brussel" (nr. 11739)

11.01 Steven Vandeput (N-VA): Bij een controle werden verschillende inbreuken vastgesteld op de sociale wetgeving bij een schoonmaakbedrijf dat in onderaanneming voor de NMBS-Holding werkt.

Wat zijn de procedures bij de gunning van schoonmaakopdrachten? Welke voorwaarden worden daarbij opgelegd? Hoe wordt de naleving daarvan gecontroleerd? Welke bijkomende voorwaarden zal men in de toekomst opleggen? Wat stond in het akkoord dat met CGSP Cheminots werd bereikt? De NMBS-Holding zou hebben toegezegd om in de eerste plaats een beroep te doen op eigen personeel. Zal men hiervoor bijkomend personeel aanwerven?

11.02 David Geerts (sp.a): Wat staat er in de aanbesteding van de NMBS-Holding? Wat staat er over het naleven van de sociale wetgeving en de wetgeving inzake loon- en arbeidsvoorwaarden? Controleerde de NMBS-Holding het functioneren van dat bedrijf? Heeft de holding ooit zelf onregelmatigheden vastgesteld? Werden er toen maatregelen genomen? Wanneer werd de minister ingelicht? Hoe zit het met de uitbesteding van de schoonmaak bij de totale NMBS-Groep? Welke prijs wordt daarvoor betaald?

Groupe SNCB? Qu'en est-il du coût?

11.03 Tanguy Veys (VB): Nous avons appris fin février que Local Cleaning avait recours à des victimes de la traite des êtres humains pour le nettoyage des gares. L'entreprise affirme pour sa part exercer ses activités de manière professionnelle et transparente. Qu'en pense le ministre?

Si Local Cleaning a eu recours pour le nettoyage des gares bruxelloises à des travailleurs au noir ou des faux indépendants, cela pourrait-il également avoir été le cas dans d'autres gares? Pourquoi les critères d'adjudication plus sévères n'ont-ils pas été appliqués pour les gares bruxelloises?

11.04 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): Ce genre de pratique est tout à fait inadmissible. Les organisateurs doivent être poursuivis.

Les travaux de nettoyage à la SNCB-Holding ont été sous-traités après procédure négociée, avec annonce dans une publication européenne. Le critère d'attribution était le prix. Je remets à la commission l'annexe qui précise les obligations relatives aux conditions de travail et de salaire.

Des contrôles sont prévus à différents niveaux. La loi sur les marchés publics reprend les diverses procédures.

À la suite des récents événements, un nouveau type de devis a été proposé le 21 mars 2012, plus strict en matière de loi sociale. Ce devis s'applique désormais à tous les marchés existants et futurs.

Local Cleaning est un sous-traitant de la s.a. Gom. La SNCB-Holding n'a pas vérifié le fonctionnement interne de Local Cleaning.

Fin 2011, des irrégularités ont été constatées dans les prestations du personnel de nettoyage de Local Cleaning. Pareilles pratiques n'ont pas cours dans les autres sociétés de nettoyage commanditées par la SNCB. En janvier 2012, l'inspection sociale a invité la SNCB-Holding à réaliser une inspection de grande envergure. Les problèmes m'ont été rapportés au début de l'année.

Le personnel de nettoyage de la holding, actuellement en charge de l'entretien de certains bâtiments administratifs, sera réaffecté aux gares de Braine-l'Alleud, Nivelles et Charleroi-Sud. Il n'y a donc pas lieu d'engager du personnel

11.03 Tanguy Veys (VB): Eind februari raakte bekend dat Local Cleaning slachtoffers van mensenhandel inzette om stations te reinigen. Het bedrijf zegt echter zijn activiteiten op professionele en transparante wijze uit te oefenen. Deelt de minister die visie?

Indien Local Cleaning voor het reinigen van de Brusselse stations zwartwerkers of schijnzelfstandigen heeft ingezet, kan dat dan ook in andere stations zijn gebeurd? Waarom werden de strengere toewijzingscriteria niet toegepast voor de Brusselse stations?

11.04 Minister Paul Magnette (Nederlands): Dit soort praktijken is totaal onaanvaardbaar. Alle mogelijke rechtsvervolgingen moeten worden ingesteld tegen de organisatoren ervan.

De schoonmaakopdrachten bij de NMBS-Holding werden toegekend na een onderhandelingsprocedure, met bekendmaking via een Europese publicatie. Het gunningscriterium was de prijs. Ik bezorg de commissie de bijlage met verplichtingen inzake loon- en arbeidsvoorwaarden.

Er wordt gecontroleerd op diverse niveaus. De wet op de overheidsopdrachten bevat de verschillende procedures.

Naar aanleiding van de recente gebeurtenissen werd op 21 maart 2012 een nieuw type bestek gelanceerd, dat nog strenger is inzake sociale wetgeving. Dit bestek is van toepassing op alle bestaande en toekomstige opdrachten.

Local Cleaning is een onderaannemer van de nv Gom. De NMBS-Holding heeft de interne werking van Local Cleaning niet gecontroleerd.

Eind 2011 werden er onregelmatigheden vastgesteld in de prestaties van de schoonmakers van Local Cleaning. Bij de andere schoonmaakbedrijven die voor de NMBS werken, werden geen vergelijkbare praktijken vastgesteld. In januari 2012 heeft de sociale inspectie de NMBS-Holding gevraagd om een grootschalige controle uit te voeren. Ik ben begin dit jaar op de hoogte gebracht van de problemen.

Het schoonmaakpersoneel van de holding dat nu een aantal administratieve gebouwen schoonmaakt, zal worden ingezet in de stations Eigenbrakel, Nijvel, en Charleroi-Zuid. Er moet dus geen extra personeel worden aangeworven.

supplémentaire.

11.05 Steven Vandeput (N-VA): J'espère que le secrétaire d'État à la Lutte contre la fraude en a été avisé. Je reste quelque peu sur ma faim en ce qui concerne les procédures de contrôle.

11.06 Tanguy Veys (VB): Il est surprenant que Local Cleaning prétende avoir la conscience tranquille. Le ministre ne précise par ailleurs pas pourquoi il a été possible d'empêcher les abus dans les gares bruxelloises et pas dans les autres. Le fait que le prix soit le critère prépondérant n'empêche pas l'obligation de se conformer à certaines obligations contractuelles. La SNCB doit faire preuve de plus de circonspection lors de l'adjudication de marchés d'entretien.

L'incident est clos.

12 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'inoccupation depuis quatre ans des locaux de l'ancien restaurant du personnel de la gare centrale d'Anvers" (n° 10824)

12.01 Tanguy Veys (VB): La SNCB-Holding rêve d'aménager un restaurant de standing au premier étage de la gare centrale d'Anvers mais elle n'a pas encore déniché un restaurateur qui souhaiterait s'installer dans cette salle somptueuse inoccupée depuis quatre ans. Le porte-parole de la SNCB, Paul Van Aelst, a déclaré dans les médias que la période de conjoncture maussade que nous traversons dissuade la plupart des restaurateurs de procéder à un investissement. C'est la raison pour laquelle la SNCB est disposée à supporter une partie du coût de cette installation en accordant par exemple un bail emphytéotique au restaurateur sans ouvrir elle-même une boutique ou un restaurant.

Quels efforts la SNCB-Holding a-t-elle fournis à ce jour pour trouver un exploitant possédant les aptitudes requises? Le ministre juge-t-il ces efforts suffisants?

12.02 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): La SNCB-Holding a d'abord dû enlever la cuisine vétuste qui se trouvait dans cette salle afin de la rendre apte à accueillir d'autres initiatives. Puis elle a organisé des visites guidées à l'intention des candidats acquéreurs. Bien que certains candidats sérieux se soient manifestés, personne n'a finalement loué la salle. Ce qui a surtout rebuté les candidats, c'est le coût élevé des investissements.

11.05 Steven Vandeput (N-VA): Ik hoop dat de staatssecretaris voor Fraudebestrijding hiervan op de hoogte wordt gebracht. Ik blijf wel wat op mijn honger zitten over de controleprocedures.

11.06 Tanguy Veys (VB): Het blijft vreemd dat Local Cleaning zegt recht in zijn schoenen te staan. De minister zegt ook niet waarom dergelijke wanpraktijken in de Brusselse stations wél konden voorkomen en niet in andere stations. Dat de prijs het belangrijkste criterium is, mag niet beletten dat er bepaalde contractuele verplichtingen worden opgelegd. De NMBS moet zorgvuldiger te werk gaan bij het toewijzen van onderhoudscontracten.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nu al 4 jaar durende leegstand van het oude personeelsrestaurant in het Centraal Station van Antwerpen" (nr. 10824)

12.01 Tanguy Veys (VB): De NMBS-Holding droomt van een restaurant met standing op de eerste verdieping van het Centraal Station van Antwerpen. De Holding heeft echter nog steeds geen restauranthouder gevonden voor de prachtige zaal die al vier jaar leegstaat. NMBS-woordvoerder Paul Van Aelst verklaarde in de media dat een investering in deze economisch moeilijke tijden de meeste restauranthouders afschrikt. Daarom wil de NMBS een stuk van de kosten helpen dragen, bijvoorbeeld door het verlenen van een langdurige erfpacht, maar niet zelf een winkel of restaurant openen.

Welke inspanningen heeft de NMBS-Holding tot op heden geleverd om een geschikte uitbater te vinden? Vindt de minister die inspanningen voldoende?

12.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): De NMBS-Holding diende eerst de aftandse keukeninstallatie te verwijderen om de locatie geschikt te maken voor andere initiatieven. Daarna organiseerde de Holding rondleidingen voor potentiële kandidaten en hoewel er zich enkele ernstige geïnteresseerden meldden, kwam het niet tot een verhuring. Vooral de hoge investeringskosten bleken een obstakel te zijn.

Entre-temps, la salle est régulièrement utilisée comme espace événementiel. Elle le sera encore davantage à l'avenir en raison du fait que la salle Reine Elisabeth est en travaux.

Ondertussen wordt de zaal regelmatig gebruikt als evenementruimte. Het gebruik zal ook toenemen door de werken aan de Koningin Elisabethzaal.

12.03 Tanguy Veys (VB): Le ministre n'a pas répondu à ma question: des efforts suffisants ont-ils été fournis pour trouver des candidats? Je trouve que le ministre se laisse trop facilement influencer par les quelques activités tout à fait marginales qui s'y déroulent. Cette salle – authentique lieu de prestige qui a déjà bénéficié d'investissements et qui en bénéficiera encore – mérite mieux. La SNCB pourrait aussi en retirer un plus grand profit.

12.03 Tanguy Veys (VB): De minister heeft niet geantwoord op mijn vraag of er voldoende inspanningen geleverd werden om kandidaten te vinden. Hij laat zich te gemakkelijk sussen met het aantal randactiviteiten die er plaatsvinden. Deze toplocatie, een prachtige zaal waarvoor al investeringen gebeurd zijn en nog zullen gebeuren, verdient meer. Dan kan ook de NMBS er meer aan verdienen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Question de M. André Frédéric au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "certaines lacunes internes rapportées au niveau de la sécurité ferroviaire" (n° 10868)

13 Vraag van de heer André Frédéric aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "bepaalde interne problemen die gemeld werden inzake spoorwegveiligheid" (nr. 10868)

13.01 André Frédéric (PS): Certains règlements généraux de l'exploitation (RGE), à la base de l'application des mesures de sécurité pour le personnel de la SNCB, notamment celui des cabines de signalisation, auraient été distribués en retard, mal traduits ou pas traduits du tout, alors qu'ils étaient déjà censés être d'application. Ces imperfections doivent donc être corrigées rapidement.

13.01 André Frédéric (PS): Sommige algemene reglementen van de exploitatie (ARE), waarin staat hoe het NMBS-personeel de veiligheidsmaatregelen dient toe te passen, met name het reglement betreffende de seininrichtingen, zouden te laat verspreid zijn, of slecht of helemaal niet vertaald zijn, terwijl ze verondersteld werden van kracht te zijn. Die onvolkomenheden moeten snel weggewerkt worden.

Le Groupe SNCB confirme-t-il ce problème? N'est-il pas la conséquence d'une multiplication des modifications du règlement, avec lesquelles le personnel doit jongler?

Bevestigt de NMBS-Groep dat probleem? Is het probleem niet te wijten aan een toename van het aantal reglementswijzigingen, waar het personeel zijn weg maar moet in vinden?

Quand les travailleurs du Groupe SNCB pourront-ils bénéficier d'une réglementation simplifiée constituant un ensemble clair, transparent, univoque et indiscutable, comme recommandé par la commission Buizingen?

Wanneer zal het personeel van de NMBS-Groep kunnen terugvallen op een vereenvoudigde regelgeving die een duidelijk, transparant, eenduidig en onbetwistbaar geheel vormt, zoals wordt aanbevolen door de commissie-Buizingen?

13.02 Paul Magnette, ministre (en français): Les règlements sont publiés formellement par des avis qui portent deux dates: la date de publication et la date d'application des dispositions. Pour des raisons pratiques, les règlements sont portés à la connaissance du personnel par voie de circulaire interne avant parution officielle du règlement de base.

13.02 Minister Paul Magnette (Frans): De reglementen worden formeel gepubliceerd in de vorm van adviezen die twee datums vermelden: de publicatiedatum en de datum van inwerkingtreding van de bepalingen. Om praktische redenen worden de reglementen per interne omzendbrief aan het personeel medegedeeld, nog voor de basistekst officieel verschijnt.

Il y a quelque temps, le règlement général de l'exploitation 616 est effectivement paru après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation.

Enige tijd geleden werd het algemeen reglement van de exploitatie nr. 616 inderdaad gepubliceerd na de datum van inwerkingtreding van de nieuwe

Néanmoins, le personnel concerné avait reçu en temps utile les textes corrigés et une traduction correcte. Pour les autres RGE, aucune lacune n'a été constatée, ni dans la transmission ni dans la traduction.

L'incident est clos.

14 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 réaménagement éventuel des quais des gares de Belsele et de Sinaai" (n° 10867)

14.01 Tanguy Veys (VB): À Belsele, un nouveau grand parc public devrait être aménagé et une autre zone de parc serait ensuite transformée en zone d'habitat. Ainsi, les quais pourraient être déplacés et, par voie de conséquence, le passage à niveau ne serait plus indispensable. Le nouveau lotissement serait désenclavé, des emplacements de parcage supplémentaires seraient créés et l'accessibilité serait améliorée. Un réaménagement des quais serait également opportun à la gare de Sinaai.

Le ministre est-il partisan d'un réaménagement des quais à Belsele et à Sinaai?

14.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Actuellement, les quais sont bas à Sinaai et Belsele. Si le rehaussement systématique des quais par Infrabel est convenu dans le contrat de gestion, cette opération n'est pas programmée dans les prochaines années pour les gares en question. Dès que leur tour viendra, la possibilité de décaler le quai sera examinée.

14.03 Tanguy Veys (VB): Pourquoi n'est-ce pas encore prévu? Le moment est idéal compte tenu des projets relatifs à la zone résidentielle à Belsele. Pourquoi ne saisit-on pas cette occasion?

L'incident est clos.

15 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la rentabilité de la publicité dans les gares et le besoin d'optimiser un contrat datant de trente ans" (n° 10883)

15.01 Tanguy Veys (VB): Le ministre partage-t-il l'opinion du directeur de l'entreprise JCDecaux qui

regelgeving. Het personeel ontving de gecorrigeerde teksten en een degelijke vertaling echter op tijd. Er zijn geen problemen geweest met de verspreiding of vertaling van andere ARE's.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de eventuele herschikking van de perrons aan de stations van Belsele en Sinaai" (nr. 10867)

14.01 Tanguy Veys (VB): In Belsele zou een nieuw groot openbaar park worden aangelegd en een andere parkzone zou dan worden omgevormd tot woongebied. Hierdoor zouden ook de perrons verlegd kunnen worden, waardoor de overweg niet meer nodig is. De nieuwe verkaveling zou op die manier bovendien ontsloten worden, er zouden extra parkeerplaatsen komen en de bereikbaarheid zou verbeterd worden. Ook aan het station van Sinaai zou een dergelijke herschikking van de perrons zinvol zijn.

Is de minister er voorstander van om de perrons aan de stations van Belsele en Sinaai te herschikken?

14.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Sinaai en Belsele hebben nu nog lage perrons. In het beheerscontract werd afgesproken dat Infrabel de perrons stelselmatig zal verhogen, maar een perronverhoging in deze stations is niet gepland in de eerstvolgende jaren. Wanneer ze aan de beurt zijn, zal onderzocht worden of het schranken van het perron mogelijk is.

14.03 Tanguy Veys (VB): Waarom is het nog niet gepland? Vermits er plannen zijn voor die woonzone in Belsele zou het nu een ideaal moment zijn. Waarom wordt die kans niet gegrepen?

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het rendement van de reclame in de stations en de nood om een dertigjarig contract te optimaliseren" (nr. 10883)

15.01 Tanguy Veys (VB): Deelt de minister het standpunt van de bedrijfsleider van de firma

déclare que le contrat qui règle la publicité dans les gares devrait être revu et qu'il y aurait lieu d'ouvrir le marché à d'autres entreprises? Envisage-t-il de prendre des initiatives dans ce domaine?

15.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): La publicité ne s'inscrit pas dans les missions de service public et la SNCB peut par conséquent gérer cette activité comme une entreprise autonome. La SNCB-Holding m'a signalé que, sur le marché belge, Clear Channel Belgium et JCDecaux sont les acteurs dominants dans ce secteur.

Depuis 2011, Clear Channel Belgium est partenaire de la SNCB-Holding dans Publifer, titulaire exclusif du droit d'exploitation de la publicité sur le domaine ferroviaire, en vertu d'un contrat à long terme. Les gares constituent un pôle attractif pour la publicité et Publifer profite de cet atout pour introduire de nouvelles formes de publicité, comme le réseau numérique. Contrairement aux affirmations de JC Decaux, une comparaison révèle que le rendement de la publicité dans les gares belges est supérieur à celui de la France.

La SNCB-Holding gère le contrat avec Publifer en bon père de famille, ce qui a permis en 2008 une hausse structurelle de la concession perçue par la SNCB-Holding sur le chiffre d'affaires de Publifer.

15.03 Tanguy Veys (VB): Il est étrange d'entendre un ministre renvoyer à l'autonomie de la SNCB-Holding pour des contrats qui ont été signés à une époque où la SNCB relevait encore de la tutelle directe de l'État. Une étude de la Cour des comptes apporterait certainement plus de transparence sur le rendement réel de Publifer. Je vérifierai s'il n'existe pas de motif pour demander la révision de ce contrat.

L'incident est clos.

16 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 coût et la taille du projet de gare de Beernem" (n° 10889)

16.01 Tanguy Veys (VB): Pour permettre la pose d'une troisième et d'une quatrième voies à la gare de Beernem afin de fluidifier le trafic ferroviaire entre Gand et Bruges, le bâtiment de la gare doit être rasé en 2012. La nouvelle gare devrait être achevée en 2016. Quatre passages à niveau seront supprimés à Beernem et Oostkamp pour être

JCDecaux dat het contract voor reclame in de stations aan herziening toe is en moet worden opengesteld voor andere firma's? Zal hij iets ondernemen?

15.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): De reclame valt buiten het bereik van de opdrachten van openbare dienst, zodat de NMBS deze activiteit als een autonoom bedrijf kan beheren. De NBMS-Holding gaf me door dat deze activiteit op de Belgische markt wordt gedomineerd door Clear Channel Belgium en JCDecaux.

Clear Channel Belgium is sinds 2011 een joint venture partner van de NMBS-Holding in Publifer, dat op grond van een langetermijnovereenkomst de exclusieve houder is van het exploitatierecht van reclame op het spoorwegdomein. De stations vormen een aantrekkelijke locatie voor reclame. Publifer speelt hierop in door de introductie van nieuwe reclamevormen, zoals het digitale netwerk. In weerwil van de kritiek van JC Decaux wijst een vergelijking met Frankrijk uit dat het rendement in de Belgische treinstations hoger ligt.

De NMBS-Holding beheert de overeenkomst met Publifer als een goede huisvader, waardoor de concessievergoeding voor de NMBS-Holding op het zakencijfer van Publifer in 2008 structureel werd verhoogd.

15.03 Tanguy Veys (VB): Het is nogal vreemd dat de minister verwijst naar de autonomie van de NMBS-Holding voor contracten die werden afgesloten toen de NMBS nog rechtstreeks onder de overheid ressorteerde. Een studie van het Rekenhof zou toch wat meer klaarheid kunnen brengen in het rendement van Publifer. Ik zal nagaan of er toch geen redenen zijn om dit contract te laten herzien.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de kostprijs en omvang van het geplande station in Beernem" (nr. 10889)

16.01 Tanguy Veys (VB): Om de aanleg van een derde en vierde spoor mogelijk te maken in het station van Beernem, zodat het treinverkeer tussen Gent en Brugge vlotter kan verlopen, gaat het stationsgebouw in 2012 tegen de vlakte. Het nieuwe gebouw moet afgewerkt zijn tegen 2016. Vier spoorwegovergangen in Beernem en Oostkamp

remplacés par un pont, un tunnel ou une voie parallèle. Le coût de l'ensemble des travaux est estimé à 11 millions d'euros.

En 2010, en moyenne 701 voyageurs sont montés dans le train à la gare de Beernem, les jours ouvrés. Les guichets ne sont ouverts que le matin. Or, certaines gares où davantage de voyageurs embarquent seront fermées.

Sur quels éléments se base la décision d'exécuter des travaux d'infrastructure d'une telle ampleur à la gare de Beernem? Une nouvelle construction de cette envergure pour une gare desservant peu d'utilisateurs se justifie-t-elle?

16.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): La SNCB-Holding a débloqué un budget de 1,77 million d'euros pour l'aménagement des abords et la construction de la gare. Pour des travaux similaires à la gare de Asse, un budget de 1,97 million d'euros a été dégagé.

16.03 Tanguy Veys (VB): Ces travaux peuvent être comparés à d'autres situations que celle de Asse. La gare de Beernem ne satisfait pas, selon moi, au critère des cent billets vendus par jour qui constitue pourtant la norme pour garder une gare ouverte. Dès lors, comment le ministre justifie-t-il un tel investissement? Le patron de Tuc Rail habite à Beernem. J'ai l'impression que la construction du nouveau bâtiment assumée par la SNCB permettra à la seule commune de Beernem d'en récolter les fruits. Si Beernem veut de nouveaux bâtiments, qu'elle investisse donc elle-même. La SNCB opère ici un mauvais choix et doit faire preuve de cohérence par rapport aux mesures prises précédemment.

L'incident est clos.

17 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la possibilité de proposer les horaires de la SNCB sur Google Maps" (n° 10946)

17.01 Tanguy Veys (VB): Google Maps propose depuis quelques années les horaires des transports en commun à travers le monde. Cet instrument facilite la vie des voyageurs en offrant des informations de voyage claires et sur mesure. La société De Lijn permet depuis peu de préparer un voyage par le biais de Google Maps.

worden afgeschaft en vervangen door een brug, tunnel of parallelweg. De kostprijs van al die werken wordt geraamd op 11 miljoen euro.

In 2010 waren er in het station van Beernem op weekdays gemiddeld 701 opstappende reizigers. De loketten zijn enkel 's ochtends open. Er zijn stations met meer opstappende reizigers die gesloten zullen worden.

Waarop heeft men zich gebaseerd om dergelijke ingrijpende infrastructuurwerken alsnog uit te voeren in het station van Beernem? Is een nieuwbouw van een dergelijke omvang voor een station met weinig gebruikers wel verantwoord?

16.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Voor de ontwikkeling van de stationsomgeving en het stationsgebouw van Beernem heeft de NMBS-Holding een budget van 1,77 miljoen euro uitgetrokken. Voor vergelijkbare werken aan het station en de stationsomgeving van Asse werd een budget van 1,97 miljoen euro uitgetrokken.

16.03 Tanguy Veys (VB): We kunnen deze werken ook met andere situaties vergelijken dan met Asse. Het station van Beernem komt volgens mij niet aan de norm van honderd verkochte tickets per dag, nochtans de norm om een stationsgebouw open te houden. Hoe verantwoordt de minister dan dergelijke investering? De baas van Tuc Rail woont in Beernem. Ik heb de indruk dat er op kosten van de NMBS een nieuw gebouw wordt gezet waar later enkel de gemeente Beernem de vruchten van zal plukken. Als Beernem extra gebouwen wil, dan moet het daar zelf in investeren. De NMBS maakt hier een foute keuze en moet consequent zijn met eerder genomen maatregelen.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het eventueel aanbieden van de dienstregeling van de NMBS op Google Maps" (nr. 10946)

17.01 Tanguy Veys (VB): Google Maps biedt wereldwijd al enkele jaren de dienstregeling van openbaar vervoer aan. Dit hulpmiddel is drempelverlagend en levert duidelijke en efficiënte reisinformatie op maat. Voor De Lijn is het sinds kort mogelijk om een reis uit te stippelen via Google Maps.

Quand la SNCB suivra-t-elle?

17.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): La possibilité de proposer les horaires de trains par le biais de Google Maps est à l'étude. Contact a été pris entre Google et le secteur ferroviaire au niveau européen et au niveau national avec le Groupe SNCB.

17.03 Tanguy Veys (VB): N'aurait-on pas pu aller plus vite en besogne?

Le **président**: L'ordre du jour appelle les questions jointes n^{os} 10349 de M. Joseph Arens, 10951 de M. Tanguy Veys, 11238 de M. Steven Vandeput et 11285 de Mme Linda Musin. Trois de ces questions ont été retirées et seule reste donc la question de M. Veys sur la reprise des activités de la SNCB Logistics par la SNCB.

17.04 Tanguy Veys (VB): Ma question a également déjà été posée de sorte qu'elles peuvent donc toutes être retirées.

L'incident est clos.

18 Questions jointes de

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'éventuelle construction d'une nouvelle gare ferroviaire à Termonde" (n° 10947)
- Mme Leen Dierick au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les travaux de la gare de Termonde" (n° 11375)
- Mme Leen Dierick au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les travaux de la gare de Termonde" (n° 11376)

18.01 Tanguy Veys (VB): À l'occasion du 175^e anniversaire des chemins de fer à Termonde, se pose la question de savoir si Termonde – qui figure au top 20 des gares belges les plus fréquentées avec plus de 6 000 voyageurs journaliers – ne mérite pas une nouvelle gare.

Le ministre est-il favorable à l'idée d'une nouvelle gare? Des mesures ont-elles déjà été prises en ce sens?

18.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): À

Wanneer zal de NMBS volgen?

17.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): De mogelijkheid om de uurregelingen van de treinen van de NMBS op Google Maps aan te bieden, wordt momenteel onderzocht. Er zijn contacten tussen Google en de spoorwegsector op Europees vlak en op nationaal vlak met de NMBS-Groep.

17.03 Tanguy Veys (VB): Dit had toch echt wel sneller gekund.

De **voorzitter**: Aan de beurt zijn de samengevoegde vragen nr.10349 van de heer Joseph Arens, nr. 10951 van de heer Tanguy Veys, nr. 11238 van de heer Steven Vandeput en nr. 11285 van mevrouw Linda Musin. Daar zijn er drie van ingetrokken. Alleen die van de heer Veys over de overname van de activiteiten van NMBS Logistics door de NMBS blijft over.

17.04 Tanguy Veys (VB): Ook mijn vraag werd reeds gesteld. Ze mogen dus allemaal vervallen.

Het incident is gesloten.

18 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de eventuele bouw van een nieuw treinstation in Dendermonde" (nr. 10947)
- mevrouw Leen Dierick aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de werken aan het station in Dendermonde" (nr. 11375)
- mevrouw Leen Dierick aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de werken aan het station in Dendermonde" (nr. 11376)

18.01 Tanguy Veys (VB): Naar aanleiding van de viering '175 jaar Spoorweg in Dendermonde' rijst de vraag of Dendermonde, dat met meer dan 6.000 reizigers per dag in de top 20 van de belangrijkste Belgische stations staat, geen nieuw stationsgebouw nodig heeft.

Is de minister voorstander van een nieuw station? Zijn er al maatregelen genomen?

18.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Op

la demande de la ville de Termonde, de De Lijn, d'Infrabel et de la SNCB-Holding, un masterplan et une étude de faisabilité ont été réalisés en 2009. Outre la construction d'un nouveau parking, d'un parking à vélos et le réaménagement de l'ancienne cour à marchandises, ce plan prévoit également l'édification d'une nouvelle gare.

La première phase est le parking semi-souterrain de 800 places pour les navetteurs dans le parc situé entre la Sint-Gillislaan et la Stationsstraat. De nombreuses dispositions doivent encore être prises, comme le déclassement du parc et l'établissement d'un plan d'aménagement du territoire. La ville de Termonde a introduit la demande de déclassement en 2011.

Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.

18.03 Tanguy Veys (VB): Le ministre n'est pas très précis en ce qui concerne la construction d'une nouvelle gare. J'avais espéré un calendrier plus concret.

L'incident est clos.

19 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'amende éventuelle de 19,7 millions d'euros pour des infractions à la réglementation relative à la concurrence dans le transport routier commises par ABX Logistics au cours de la période 2002-2007" (n° 10952)

19.01 Tanguy Veys (VB): Trois ans après la vente d'ABX Logistics, la SNCB risque de devoir encore payer une amende de 19,7 millions d'euros pour son ancienne filiale.

L'autorité italienne en matière de concurrence aurait infligé en juin 2011 une amende de 23,6 millions d'euros au nouveau propriétaire d'ABX, le groupe danois DSV. Cette amende serait due pour des infractions à la législation sur la concurrence en matière de transport terrestre commises par ABX Logistics au cours de la période 2002-2007.

DSV a contesté cette décision auprès d'un tribunal italien. Le juge a déjà réduit le montant de l'amende, qui est entre-temps passé à 19,7 millions d'euros. DSV pourrait récupérer cette amende auprès de la SNCB, comme le prévoit le contrat de vente. De plus, DSV et l'autorité italienne peuvent encore interjeter appel.

La SNCB est-elle civilement responsable, d'après le

vraag van de stad Dendermonde, De Lijn, Infrabel en de NMBS-Holding werd in 2009 een masterplan en een haalbaarheidsstudie opgemaakt. Dat plan bevat naast de bouw van een parkeergebouw, fietsenstalling en projectontwikkeling op de oude goederenkoer, ook de bouw van een nieuw stationsgebouw.

De eerste fase is de halfondergrondse pendelparking met 800 plaatsen in het parkgebied tussen de Sint-Gillislaan en de Stationsstraat. Daarvoor dienen nog heel wat stappen te worden gezet, zoals de declassering van het parkgebied en de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan. De stad Dendermonde heeft de aanvraag voor de declassering in 2011 ingediend.

Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.

18.03 Tanguy Veys (VB): De minister spreekt slechts in beperkte mate over de bouw van een nieuw treinstation. Ik had graag gehad dat hij met een concretere planning op de proppen kwam.

Het incident is gesloten.

19 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de eventuele boete van 19,7 miljoen euro wegens inbreuken van ABX Logistics in de periode 2002-2007 op de concurrentiewetgeving in het wegvervoer" (nr. 10952)

19.01 Tanguy Veys (VB): Drie jaar na de verkoop van ABX Logistics dreigt spoorwegmaatschappij NMBS voor haar voormalige dochter nog een boete van 19,7 miljoen euro te moeten betalen.

De Italiaanse concurrentieoverheid zou de nieuwe eigenaar van ABX, de Deense groep DSV, in juni 2011 een boete van 23,6 miljoen euro hebben opgelegd. Die boete zou er zijn gekomen wegens inbreuken op de concurrentiewetgeving inzake het wegvervoer, inbreuken die ABX Logistics in de periode 2002-2007 zou hebben gepleegd.

DSV vocht de beslissing voor de Italiaanse rechtbank aan. De rechter verminderde de boete intussen al tot 19,7 miljoen euro. DSV zou de boete op de NMBS kunnen verhalen, zoals bepaald in het verkoopcontract. DSV en de Italiaanse overheid kunnen ook nog beroep aantekenen.

Is de NMBS volgens de minister aansprakelijk?

ministre?

19.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Mon prédécesseur, Mme Vervotte a déjà répondu à cette question le 6 juillet 2011 au Sénat en commission des Finances et de l'Économie, à la suite d'une question de M. Bert Anciaux.

À ce jour, la SNCB n'a encore reçu aucune demande de remboursement de DSV. La SNCB-Holding n'étant pas partie à la cause ni dans l'enquête menée par les autorités italiennes chargées de la concurrence, ni dans la procédure d'appel qui a suivi, il lui est impossible de se prononcer de manière pertinente sur le fond de ce dossier. Si DSV exige une indemnisation de la part de la SNCB, l'entreprise ne manquera pas de se faire assister pour défendre au mieux ses intérêts.

19.03 Tanguy Veys (VB): J'imagine que la SNCB a prévu un budget suffisant pour le paiement éventuel d'une amende.

L'incident est clos.

20 Questions jointes de

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'axe nord-sud" (n° 10939)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les possibilités d'extension de la jonction Nord-Midi à Bruxelles" (n° 10953)
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'extension de la jonction Nord-Midi" (n° 10998)
- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les projets d'extension de la jonction bruxelloise Nord-Midi" (n° 11112)

20.01 Tanguy Veys (VB): Le conseil d'administration d'Infrabel a fait réaliser une étude sur les possibilités d'extension de la jonction bruxelloise Nord-Midi, véritable talon d'Achille du trafic ferroviaire belge. Selon cette étude, trois scénarios sont possibles: un long tunnel se décomposant en six galeries distinctes entre Schaerbeek et Forest pour un coût de 5,2 milliards d'euros, une extension à la hauteur de Bruxelles-Central pour passer de six à dix voies pour un coût de 3,6 milliards d'euros et une extension locale consistant en deux nouveaux tunnels, pour

19.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Mijn voorganger, mevrouw Vervotte, gaf hierop al een antwoord op 6 juli 2011 in de Senaatscommissie voor Financiën en Economische Aangelegenheden op de vraag van de heer Bert Anciaux.

Tot op heden heeft de NMBS-Holding nog geen vraag tot terugbetaling van DSV ontvangen. Omdat de NMBS-Holding geen partij was in het onderzoek door de Italiaanse mededingingsautoriteiten of in de daaropvolgende beroepsprocedure, kan zij geen gefundeerde uitspraken doen over de grond van dit dossier. Vordert DSV een schadevergoeding bij de NMBS, dan zal de NMBS zich laten bijstaan om haar belangen zo goed mogelijk te verdedigen.

19.03 Tanguy Veys (VB): Ik neem aan dat de NMBS in voldoende budget heeft voorzien om de boete eventueel te betalen.

Het incident is gesloten.

20 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Noord-Zuidas" (nr. 10939)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de uitbreidingsmogelijkheden voor de Brusselse Noord-Zuidas" (nr. 10953)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de uitbreiding van de Noord-Zuidverbinding" (nr. 10998)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de plannen voor de uitbreiding van de Brusselse Noord-Zuidverbinding" (nr. 11112)

20.01 Tanguy Veys (VB): De raad van bestuur van Infrabel heeft een studie laten uitvoeren naar de uitbreidingsmogelijkheden van de Brusselse Noord-Zuidas, de achilleshiel van het Belgische treinverkeer. Er zouden drie mogelijke oplossingen zijn: een lange tunnel met zes afzonderlijke kokers van Schaerbeek tot Vorst (kostprijs: 5,2 miljard euro), een uitbreiding ter hoogte van Brussel-Centraal van zes naar tien sporen (kostprijs: 3,6 miljard) en een lokale uitbreiding met twee nieuwe tunnels (3,8 miljard). De voorkeur zou uitgaan naar de eerste oplossing. De Brusselse

3,8 milliards. Il semble que le premier scénario ait la préférence. Le gouvernement bruxellois n'est, pour sa part, pas favorable à cette extension de la jonction Nord-Midi car il estime que l'on atteindra par d'autres moyens une augmentation de capacité identique à l'horizon 2025. Il pense ainsi que le bus, le tram et le métro ont plus d'avenir que le train.

Parmi les trois scénarios envisagés, quel est celui qui a la préférence du ministre? Des mesures ont-elles déjà été prises?

20.02 Jef Van den Bergh (CD&V): La jonction bruxelloise Nord-Midi est saturée et la structure de notre réseau ferroviaire n'est évidemment pas étrangère à cette situation. La question est de savoir si les solutions proposées sont réalistes, compte tenu de la disette budgétaire. Un réaménagement à grande échelle de notre réseau ferroviaire pourrait réduire le nombre de trains obligés de traverser Bruxelles.

Toutes les solutions de rechange ont-elles été étudiées? Quand sera prise la décision finale?

20.03 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): Infrabel a réalisé une étude approfondie sur l'avenir de la jonction Nord-Midi et s'est focalisé, dans un premier temps, sur l'évolution des besoins en mobilité et la capacité ferroviaire nécessaire pour y répondre. Plus de trois pistes de réflexion sont examinées pour une extension de capacité. Ce dossier est indissociable du plan d'investissement pluriannuel du Groupe SNCB, encore en préparation.

Un résumé des différentes pistes de réflexion ne ferait que donner une image caricaturale et semer la confusion. Il est encore trop tôt pour arrêter des choix et a fortiori pour convenir d'un calendrier ou d'un budget.

En 2003, 1 123 trains empruntaient quotidiennement la jonction Nord-Midi et 1 156 en 2012. En pleine heure de pointe, cela représente 96 trains par heure contre 86 en 2003.

20.04 Tanguy Veys (VB): Un choix serait prématuré selon le ministre mais des chiffres ont déjà été cités. Cela ne l'a pas empêché, une fois le plan d'investissement de 25 milliards d'euros connu, de réagir en précisant qu'il fallait également prévoir un budget pour la jonction Nord-Midi. Une réaction tout aussi prématurée. Par ailleurs, le ministre ne dit mot sur la position du gouvernement bruxellois.

regering is geen voorstander van een capaciteitsverhoging die pas tegen 2025 zou worden bereikt. Ze ziet meer toekomst in de bus, de tram en de metro.

Welke oplossing krijgt de voorkeur van de minister? Zijn er al maatregelen genomen?

20.02 Jef Van den Bergh (CD&V): De Brusselse Noord-Zuidverbinding is verzadigd. De structuur van ons spoorwegnet is daar natuurlijk niet vreemd aan. De vraag is of de voorgestelde oplossingen realistisch zijn, gezien de beperkte budgettaire ruimte. Een hervorming van het spoorwegnet op grotere schaal zou ervoor kunnen zorgen dat er minder treinen dwars door Brussel moeten rijden.

Zijn er wel genoeg alternatieven onderzocht? Wanneer zal de knoop worden doorgesneden?

20.03 Minister Paul Magnette (Nederlands): Infrabel maakt een uitgebreide studie over de toekomst van de Brusselse Noord-Zuidverbinding en heeft zich in eerste instantie geconcentreerd op de evolutie van de mobiliteitsbehoeften en de spoorcapaciteit die daarvoor nodig is. Er worden meer dan drie denksporen voor capaciteitsuitbreiding onderzocht. Dit dossier kan ook niet los gezien worden van het meerjareninvesteringsplan van de NMBS-groep dat nog in voorbereiding is.

Een samenvatting van de verschillende denksporen zou slechts een karikuraal beeld schetsen en zou voor verwarring kunnen zorgen. Het is nog te vroeg om al keuzes te maken, laat staan om te spreken over een planning of bedragen.

In 2003 reden er 1.123 treinen per dag door de Noord-Zuidverbinding en in 2012 1.156. Per uur zijn dat er in volle spits 96, tegenover 86 in 2003.

20.04 Tanguy Veys (VB): De minister vindt een keuze voorbarig, maar er werden wel al cijfers gelekt. Het belette hem ook niet om, toen het investeringsplan van 25 miljard euro bekend werd, te reageren met de boodschap dat er ook rekening gehouden moest worden met een budget voor de Noord-Zuidverbinding. Ook een voorbarige reactie dus. Daarnaast heb ik de minister niets horen zeggen over het standpunt van de Brusselse regering.

20.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Étant donné que l'on examine davantage de scénarios que les trois décrits dans la presse, je suppose que l'option zéro – pas d'investissements dans l'axe nord-sud mais une refonte plus importante du réseau ferré – a également été étudiée.

L'incident est clos.

21 Questions jointes de

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'accident de train survenu à Melsele le jeudi 12 avril 2012" (n° 10940)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'accident de train de Melsele" (n° 10958)

La **présidente**: La question n° 10940 de M. Geerts est supprimée.

21.01 Tanguy Veys (VB): Le déraillement d'un train de marchandises à Melsele le 12 avril 2012 a occasionné de sérieux dommages aux voies, aux caténaires et peut-être aussi aux aiguillages.

Quelles sont les causes de cet accident? Des mesures ont-elles été prises pour prévenir de tels accidents?

21.02 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): Le 12 avril 2012 vers 18 h 12, le train de marchandises E31283 a déraillé. Les voyageurs des trains bloqués ont été évacués et une alternative de transport a été mise en place. La communication avec les voyageurs a respecté la procédure prévue.

Une enquête sur les circonstances exactes et les causes de l'accident est actuellement menée, mais aucune conclusion définitive ne peut être avancée à ce jour.

Le système TBL 1+ n'équipe pas encore la ligne 59 Anvers-Saint-Nicolas, mais selon les premiers résultats de l'enquête, l'absence de ce dispositif de sécurité n'a rien à voir avec le déraillement du train. Une première estimation des dégâts aux voies et aux caténaires chiffre le sinistre à environ 150 000 euros. Indépendamment des inspections déjà programmées, les contrôles seront accélérés. Des budgets additionnels ont déjà été libérés depuis 2012 pour des travaux d'entretien et de

20.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Aangezien er meer scenario's bestudeerd worden dan de drie die in de kranten beschreven werden, ga ik ervan uit dat ook de nuloptie – geen investeringen in Noord-Zuidas maar een grotere hervorming van het spoorwegnet – bestudeerd werd.

Het incident is gesloten.

21 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het spoorongeluk te Melsele op donderdag 12 april 2012" (nr. 10940)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het spoorongeluk te Melsele" (nr. 10958)

De **voorzitter**: Vraag nr. 10940 van de heer Geerts vervalt.

21.01 Tanguy Veys (VB): De ontsporing van een goederentrein in Melsele op 12 april 2012 heeft grote schade aan de sporen, de bovenleiding en mogelijk ook aan de wissels aangericht.

Wat lag aan de basis van dit treinongeval? Heeft men naar aanleiding van het ongeval bijkomende maatregelen genomen om dergelijke ongevallen te vermijden?

21.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): Op 12 april 2012 omstreeks 18.12 uur ontspoorde de goederentrein E31283. De reizigers van de geblokkeerde treinen werden geëvacueerd en er werd een alternatief transportplan opgesteld. Bij dit incident verliep de communicatie met de reizigers volgens de voorziene procedure.

De precieze omstandigheden en de oorzaak worden momenteel onderzocht. Momenteel kunnen nog geen definitieve conclusies worden getrokken.

De lijn 59 Antwerpen-Sint-Niklaas is nog niet met TBL 1+ uitgerust. Volgens de eerste resultaten van het onderzoek heeft de ontsporing hiermee niets te maken. De schade aan de sporen en de bovenleiding wordt voorlopig geschat op ongeveer 150.000 euro. Dergelijke installaties zullen, los van de reeds geplande periodieke schouwingen, versneld worden nagezien. Sinds 2012 zijn er al extra budgetten vrijgemaakt voor onderhouds- en vernieuwingswerken aan sporen en spoortoestellen.

rénovation des voies et des appareils de voie. Il appartiendra à l'enquête technique de l'accident de Melsele de démontrer si des mesures supplémentaires et spécifiques s'imposent.

21.03 Tanguy Veys (VB): J'attends les résultats de l'enquête avec impatience. J'ai en tout cas déjà appris que le conducteur n'a pas commis d'excès de vitesse.

L'incident est clos.

22 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'acquisition d'un abonnement de train des chemins de fer néerlandais" (n° 10956)

22.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Pour pouvoir acheter un abonnement aux chemins de fer néerlandais, il faut être titulaire d'un compte bancaire aux Pays-Bas. Le transport transfrontalier de passagers est dès lors rendu inutilement compliqué, surtout pour les habitants des régions frontalières.

Cette obligation n'est-elle pas contraire aux règles européennes de libre circulation des personnes et des services?

22.02 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): Si rien ne s'oppose à l'achat aux Pays-Bas par des résidents belges de la carte à puce OV, cette dernière ne peut en revanche être rechargée automatiquement au départ d'un compte en banque belge. Les NS disent chercher une solution à ce problème.

La SNCB entend continuer à promouvoir et à simplifier le trafic frontalier, et les NS sont également partisans d'une offre frontalière attrayante. Plusieurs groupes de travail ont déjà été mis sur pied pour harmoniser les titres de transport de la SNCB, des NS et de la Deutsche Bahn.

L'incident est clos.

23 Questions jointes de

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la lutte contre les resquilleurs dans les trains" (n° 10835)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé

Het technisch onderzoek van het ongeval in Melsele zal moeten uitwijzen of hier bovenop nog extra, specifieke maatregelen nodig zijn.

21.03 Tanguy Veys (VB): Ik kijk uit naar de resultaten van het onderzoek. Ik heb alvast al vernomen dat de betrokken bestuurder niet te snel reed.

Het incident is gesloten.

22 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanschaf van een spoorabonnement van de Nederlandse Spoorwegen" (nr. 10956)

22.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Wie een abonnement op de Nederlandse Spoorwegen wil aankopen, moet een Nederlandse bankrekening hebben. Dat maakt het grensoverschrijdend reizigersvervoer onnodig moeilijk, zeker voor bewoners uit de grensregio's.

Is dit niet in strijd met de Europese regels inzake vrijheid van verkeer van personen en diensten?

22.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): Het is voor Belgische bewoners wel degelijk mogelijk een OV-chipkaart aan te kopen in Nederland. Wat niet mogelijk is, is de automatische heroplading van deze kaart via een Belgische rekening. De NS zegt aan dit probleem te zullen werken.

De NMBS wil het grensverkeer blijven promoten en vereenvoudigen, ook de NS is voorstander van een aantrekkelijk grensaanbod. Er zijn al verschillende werkgroepen opgericht om de treinkaarten van de NMBS, NS en Deutsche Bahn op elkaar af te stemmen.

Het incident is gesloten.

23 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanpak van zwartrijders op de trein" (nr. 10835)

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

des Grandes Villes, sur "la lutte contre les resquilleurs dans les trains" (n° 11332)

23.01 Tanguy Veys (VB): Des tarifs et des procédures spécifiques sont applicables lorsqu'un voyageur ne peut présenter aucun titre de transport valable. La SNCB sait très exactement sur quelles lignes et à quels moments de la journée sévissent de nombreux resquilleurs. De nombreux cas d'agression commis à l'encontre du personnel de la SNCB se produisent d'ailleurs lors de contrôles effectués sur ces lignes et à ces périodes. Dès lors, il s'indiquerait, conformément au souhait de la CGSP-Cheminots, que les accompagnateurs de train travaillent désormais en tandem, non seulement sur les grands axes, mais également sur certaines lignes de moindre importance.

Le ministre pense-t-il également qu'il serait préférable que les accompagnateurs de trains travaillent par paires? Quelle est l'évolution et l'analyse du nombre de cas de fraude constatés dans les trains, par type? Des mesures additionnelles ont-elles été adoptées pour s'attaquer au resquillage? Dans l'affirmative, quels résultats ces mesures ont-elles donné? Procède-t-on toujours à un contrôle d'identité des personnes dans l'impossibilité de présenter un titre de transport valable afin de pouvoir constater les récidives éventuelles? Quelle est l'évolution et l'analyse des cas de récidive, par type? A-t-on pris des mesures complémentaires pour s'attaquer au problème de la récidive?

23.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Lors de précédentes réunions de commission, le ministre s'était référé à d'autres mesures encore envisagées par la SNCB pour lutter contre les resquilleurs. Ainsi, l'achat d'un billet avant l'embarquement serait facilité.

Quel est, concrètement, l'état d'avancement du dossier relatif au recours à des huissiers pour la perception des amendes infligées aux resquilleurs? Qu'en est-il des autres initiatives, telles que le remplacement des distributeurs automatiques de billets actuels par des modèles plus performants? Le ministre envisage-t-il d'autres mesures encore?

23.03 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): En ce qui concerne l'intervention d'un deuxième accompagnateur de train, je renvoie à ma réponse en commission du 25 janvier 2012. Je vous communique également un tableau de la SNCB où figurent les rapports entre les différents types de constatations d'irrégularités.

Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanpak van zwartrijders op de trein" (nr. 11332)

23.01 Tanguy Veys (VB): Wanneer treinreizigers worden betrapt zonder geldig vervoerbewijs, gelden specifieke tarieven en procedures. De NMBS is er perfect van op de hoogte op welke trajecten en tijdstippen veel zwartrijders worden aangetroffen. Veel gevallen van agressie tegen het personeel van de NMBS doen zich net bij die vaststellingen voor. Daarom is het aangewezen, zoals ook de ACOD Spoor bepleit, dat treinbegeleiders voortaan per twee op pad gaan, niet alleen op de grote, maar ook op bepaalde kleinere trajecten.

Is de minister er voorstander van om treinbegeleiders voortaan per twee op pad te sturen? Wat is de evolutie en de analyse van het aantal vastgestelde gevallen van personen zonder geldig vervoerbewijs in de trein, per type? Werden er bijkomende maatregelen genomen om die gevallen aan te pakken? Met welk resultaat? Worden van een persoon die geen geldig vervoerbewijs kan voorleggen, steeds de identiteitsgegevens vastgelegd, zodat eventuele recidive kan worden vastgesteld? Wat is de evolutie en de analyse van de recidive, per type? Werden er bijkomende maatregelen genomen om de recidive aan te pakken?

23.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): In eerdere vergaderingen heeft de minister verwezen naar nog andere maatregelen van de NMBS om het zwartrijden te bestrijden. Het zou gemakkelijker gemaakt worden om een ticket te kopen voor het instappen.

Wat is de concrete stand van zaken met betrekking tot het inschakelen van gerechtsdeurwaarders voor het innen van de boetes van zwartrijders? Hoe staat het met de andere initiatieven, zoals de vervanging van de bestaande ticketautomaten door betere modellen? Denkt de minister nog aan andere maatregelen?

23.03 Minister Paul Magnette (Nederlands): Voor de inzet van een tweede treinbegeleider verwijs ik naar mijn antwoord in deze commissie op 25 januari 2012. Ik bezorg ook een tabel van de NMBS met de verhoudingen tussen de verschillende types van vaststellingen van onregelmatigheden.

Les équipes de contrôle des billets disposent d'effectifs suffisants pour opérer un contrôle complet sur les trajets courts. Les données d'identité d'une personne sans ticket qui paie immédiatement ne sont pas consignées. Si elle ne paie pas, ces données sont enregistrées et conservées par le service clientèle de SNCB Mobility. En 2011, 486 000 dossiers ont été ouverts, dont 92 % pour des voyageurs sans titre de transport valable. Depuis novembre 2011, en cas de non-paiement dans les six semaines, les dossiers sont transmis à un huissier de justice.

Si un voyageur sans ticket refuse de s'identifier, il est invité à quitter le bord à la gare suivante. Si nécessaire, il est fait appel à Securail ou à un service de police. La plupart des appels de ce type concernent les trajets Bruxelles – Anvers, Bruxelles – Ostende et Bruxelles – Liège.

C'est sur la base des signalements que certains trains bénéficient d'une surveillance renforcée. La plupart des problèmes se produisent au cours de l'heure de pointe de fin de journée et ce sont les lignes 75 et 63 qui sont les plus exposées tant à la fraude qu'aux agressions sans que l'on puisse établir un lien de cause à effet entre les deux phénomènes.

La SNCB envisage le remplacement des distributeurs automatiques de billets par une offre plus large de machines plus modernes et conviviales avant fin 2012. Dans le courant de l'année 2013, la SNCB prévoit d'installer des distributeurs dans toutes les gares et à tous les arrêts.

23.04 Tanguy Veys (VB): Je pense personnellement qu'il y a bien une relation de cause à effet entre le phénomène de la resquille et les comportements agressifs envers le personnel de bord des trains. Des accompagnateurs de train en nombre suffisant et l'application d'une tolérance zéro peuvent contribuer à résoudre le problème.

L'incident est clos.

24 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les demandes d'indemnisation de la SNCB à la suite d'accidents ou de (tentatives de) suicides" (n° 10901)

24.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): À la suite d'accidents ou de tentatives de suicide, la

ticketcontroleteams zijn voldoende bemand om treinen op kortere trajecten volledig te controleren. Van een persoon zonder ticket die onmiddellijk betaalt, worden geen identiteitsgegevens genoteerd. Betaalt hij niet, dan worden die gegevens geregistreerd en ook bijgehouden door de klantendienst van NMBS Mobility. In 2011 werden 486.000 dossiers opgesteld, waarvan 92 procent voor reizigers zonder geldig ticket. Sinds november 2011 wordt bij niet-betaling binnen de zes weken elk dossier doorgegeven aan een gerechtsdeurwaarder.

Als een reiziger zonder ticket weigert om zich te identificeren, dan wordt hem gevraagd om af te stappen in het eerstvolgende station. Desnoods wordt een beroep gedaan op Securail of een politiedienst. De meeste van dergelijke oproepen komen voor op de trajecten Brussel – Antwerpen, Brussel – Oostende en Brussel – Luik.

Op grond van de meldingen krijgen bepaalde treinen een versterkt toezicht. De avondspits zorgt voor de meeste overlast en de lijnen 75 en 63 pieken zowel qua zwartrijden als agressie, zonder dat daarom automatisch een causaal verband bestaat tussen beide fenomenen.

De NMBS plant de vervanging van de huidige automaten door een groter aanbod van modernere, gebruiksvriendelijkere automaten voor het einde van 2012. In de loop van 2013 plant de NMBS dan automaten in alle stations die er nog geen hebben en in alle stopplaatsen.

23.04 Tanguy Veys (VB): Persoonlijk denk ik dat er wel degelijk een causaal verband is tussen zwartrijden en agressie tegen het treinpersoneel. Voldoende treinbegeleiders en nultolerantie kunnen hier uitkomst bieden.

Het incident is gesloten.

24 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de schadevergoedingsaanvragen vanwege de NMBS na ongevallen of zelfmoord(pogingen)" (nr. 10901)

24.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Bij ongevallen of zelfmoordpogingen kan de NMBS een

SNCB peut réclamer une indemnisation aux victimes ou à leurs proches qui doivent alors indemniser les dommages occasionnés aux trains et aux voies ainsi que les retards.

Sur quels critères repose la décision de demande d'indemnisation? Combien de tentatives de suicide ont été recensées en 2010 et 2011 et combien ont entraîné une demande d'indemnisation? Les indemnités ont-elles pu être perçues? Le ministre envisage-t-il une modification de cette procédure?

24.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Tous les dossiers d'accidents et de tentatives de suicide font l'objet d'une enquête séparée et le service juridique décide au cas par cas d'une éventuelle demande d'indemnisation. La situation de la victime ou de ses ayants droit est prise en considération.

En 2009, ces différents incidents ont entraîné une perte financière de 652 421 euros pour la SNCB; 583 000 euros en 2010 et 379 000 euros en 2011. En 2009, 434 000 euros ont été récupérés, 286 000 euros en 2010 et provisoirement 64 000 euros en 2011. L'essentiel de ces sommes sont récupérées par le biais de l'assurance en responsabilité civile vie privée.

Lorsqu'un assureur verse une indemnité, il le fait dans la plupart des cas sans réserve. Le service juridique de la SNCB n'a pas connaissance d'actions judiciaires intentées par l'assureur sur cette base.

Autrefois, le service juridique envoyait un inspecteur chez la famille pour tenter de récupérer le montant des dommages subis par la SNCB. Cette démarche était parfois perçue comme agressive et l'entreprise y a dès lors renoncé. La famille qui le souhaite peut toujours demander le passage d'un représentant du service juridique de la SNCB.

L'incident est clos.

25 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le paiement à domicile des pensions et allocations par bpost" (n° 10902)

25.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Dans le cadre d'une réponse à une question écrite, vous avez indiqué que 10 % des pensions et allocations ne pouvaient être versées après présentation au

schadevergoeding vragen aan de slachtoffers of aan de nabestaanden. Die moeten dan schade aan treinen en sporen en ook vertraging vergoeden.

Hoe wordt bepaald of er een schadeclaim wordt ingediend of niet? Hoeveel pogingen waren er in 2010 en 2011? Voor hoeveel werd een schadeclaim ingediend? Kon die ook worden geïnd? Overweegt de minister wijzigingen aan deze procedure?

24.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Alle dossiers met betrekking tot ongevallen en zelfmoordpogingen worden afzonderlijk onderzocht. De juridische dienst beslist geval per geval of er al dan niet een schadeclaim komt. Daarbij houdt de dienst rekening met de situatie van het slachtoffer of zijn rechthebbenden.

Het financiële verlies bedroeg in 2009 652.421 euro voor de NMBS, in 2010 583.000 euro en in 2011 379.000 euro. Daarvan werd voor 2009 434.000 euro gerecupereerd, voor 2010 286.000 euro en voor 2011 voorlopig 64.000 euro. De meeste bedragen wordt gerecupereerd via de verzekering burgerlijke aansprakelijkheid privéleven.

Als een verzekeraar een schadevergoeding uitkeert, dan gebeurt dat in het merendeel van de gevallen zonder voorbehoud. De juridische dienst van de NMBS heeft ook geen kennis van rechtsvorderingen die de verzekeraar op deze basis zou hebben ingesteld.

In het verleden stuurde de juridische dienst een inspecteur naar de familie om de schade die de NMBS geleden had, te proberen te recupereren. Dat werd soms als agressief gepercipieerd en afgeschaft. Als de familie dat wenst, kan nog steeds een vertegenwoordiger van de juridische dienst van de NMBS langsgaan.

Het incident is gesloten.

25 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de uitbetaling aan huis van pensioenen en uitkeringen door bpost" (nr. 10902)

25.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Uit een antwoord op een schriftelijke vraag blijkt dat 10 procent van de pensioenen en uitkeringen bij de aanbidding aan huis niet uitbetaald kan worden.

domicile du bénéficiaire. Des campagnes ont dissuadé un nombre de plus en plus important de personnes de renoncer à ce mode de paiement mais c'est précisément un groupe plus vulnérable et plus effacé qui choisit toujours l'assignation postale comme mode de paiement.

Le ministre envisage-t-il de prendre d'autres initiatives pour résoudre le problème posé par le fait qu'il arrive que ces personnes ne puissent percevoir le paiement auquel ils ont droit? Quelle est l'évolution du nombre de pensions et d'allocations présentées à domicile? Depuis 2008 – année de la suppression de la deuxième présentation de l'assignation –, les facteurs sont-ils moins fréquemment victimes d'agressions? Des mesures doivent-elles encore être prises afin de garantir leur sécurité?

25.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): bpost souhaite s'en tenir au mode opératoire convenu en 2008 avec l'Office national des Pensions et le SPF Affaires sociales. Le paiement des pensions et allocations sur un compte à vue est devenu la règle et la seconde proposition a été supprimée. La méthode est plus réaliste et plus sûre.

Le nombre d'agressions contre les facteurs a été réduit à 6 en 2009, à 4 en 2010 et à 1 seulement en 2011. Le nombre de paiements à domicile a également considérablement baissé, passant d'environ 123 000 en 2010 à 85 000 en février 2012. Selon bpost, un équilibre a été trouvé entre le service public et la sécurité, et cette approche doit être maintenue.

L'incident est clos.

26 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 "près de trois mille voyageurs longuement bloqués à la suite d'un incendie dans une sous-station de traction à Lierre" (n° 11054)
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le chaos sur le rail en direction de la Campine durant l'heure de pointe du soir le 18 avril 2012" (n° 11073)
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le chaos sur le rail dans la soirée du mercredi 18 avril 2012" (n° 11236)
- M. Jef Van den Bergh au ministre des

Campagnes hebben ertoe geleid dat steeds minder mensen kiezen voor deze betalingswijze, maar het is wel net een kwetsbare en minder mondige groep die nog steeds kiest om per assignatie te worden uitbetaald.

Overweegt de minister andere initiatieven om tegemoet te komen aan het probleem dat deze mensen af en toe hun betaling niet kunnen ontvangen? Hoe evolueert het aantal pensioenen en uitkeringen dat aan huis wordt aangeboden? Worden de postbodes sinds 2008, toen de tweede aanbieding werd afgeschaft, minder overvallen? Moeten er nog maatregelen genomen worden om hun veiligheid te verbeteren?

25.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): bpost wenst zich te houden aan de werkwijze die in 2008 met de Rijksdienst voor Pensioenen en met de FOD Sociale Zaken werd overeengekomen. De uitbetaling van pensioenen en uitkeringen op een zichtrekening is de regel geworden en de tweede aanbieding werd geschrapt. Dit is een realistische en veiligere methode.

Het aantal overvallen op postbodes daalde in 2009 tot zes, in 2010 tot vier en in 2011 tot slechts één. Ook het aantal uitbetalingen aan huis is sterk gedaald, van ongeveer 123.000 in 2010 tot 85.000 in februari 2012. Volgens bpost werd een evenwicht gevonden tussen openbare dienstverlening en veiligheid en moet deze aanpak behouden blijven.

Het incident is gesloten.

26 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het langdurig blokkeren van naar schatting 3.000 reizigers door een brand aan een tractieonderstation in Lier" (nr. 11054)
- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de spoorchaos tijdens de avondspits richting Kempen op 18 april 2012" (nr. 11073)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de chaos op het spoor van woensdagavond 18 april 2012" (nr. 11236)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van

Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les problèmes survenus sur le réseau ferroviaire le 18 avril 2012" (n° 11277)

26.01 Tanguy Veys (VB): Le 18 avril 2012, des fils d'une station de traction à hauteur de Lierre ont pris feu. Cet incident a sérieusement entravé le trafic ferroviaire. L'incendie a débuté à 17 h 45, bloquant près de 3 000 passagers répartis dans cinq trains. Le trafic n'a pu redémarrer qu'après 20 h.

Pourquoi ces voyageurs ont-ils été bloqués si longtemps? N'aurait-il pas été préférable de les évacuer? Quelles mesures ont-elles été prises? La SNCB ne pourrait-elle conclure avec De Lijn de meilleurs accords permettant le recours à des bus de remplacement?

26.02 Jef Van den Bergh (CD&V): De nombreux voyageurs bloqués après la panne de la cabine électrique le 18 avril se sont plaints de la façon dont ils ont été pris en charge. Après les problèmes du 27 juin 2011, le SPF Mobilité a mené une enquête qui a permis de mettre au jour toute une série de difficultés puis il a formulé des recommandations. En novembre 2011, la SNCB a élaboré un plan de secours. Ce plan s'est-il avéré opérant le 18 avril?

Certains manquements sur le plan de la transmission et de la communication des informations ont-ils été constatés le 18 avril? Quelles recommandations du SPF Mobilité seront exécutées en priorité afin d'éviter de tels problèmes de communication et d'information? Quels aménagements instaurés après le 27 juin ont eu un effet positif sur la gestion des problèmes le 18 avril? Quel est l'état d'avancement des discussions ayant trait à la création de la cellule locale de crise en cas de grave perturbation du trafic? Où le bât a-t-il blessé lors de l'élaboration du protocole intragroupe relatif à la communication de crise? Les futurs contrats de gestion pourront-ils prévoir un ascendant plus important du SPF Mobilité sur le Groupe SNCB, surtout en ce qui concerne la communication de crise?

26.03 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): La division Traffic Control d'Infrabel a immédiatement fait appel aux services techniques et opérationnels chargés d'assurer la sécurité du trafic ferroviaire. Le plan d'intervention d'urgence a été déclenché à 17 h 50 par le dispatching voyageurs. Le personnel d'intervention requis a été immédiatement dépêché sur place.

Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de spoorproblemen op 18 april 2012" (nr. 11277)

26.01 Tanguy Veys (VB): Op 18 april 2012 veroorzaakte een brand aan de draden van een tractiestation ter hoogte van Lier ernstige hinder voor het treinverkeer. De brand ontstond om 17.45 uur. Ongeveer 3.000 reizigers, verspreid over vijf treinen, zaten vast. Pas na 20.00 uur konden zij hun reis voortzetten.

Hoe komt het dat deze reizigers zo lang vastzaten? Was het niet beter hen meteen te evacueren? Welke maatregelen werden er getroffen? Kunnen er geen betere afspraken worden gemaakt met De Lijn opdat meteen vervangende bussen kunnen worden ingezet?

26.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Vele reizigers die vastzaten na de panne van de stroomcabine op 18 april hadden klachten over de manier waarop ze werden opgevangen. Na de problemen van 27 juni 2011 heeft een onderzoek van de FOD Mobiliteit een aantal pijnpunten blootgelegd en werden aanbevelingen gedaan. In november 2011 heeft de NMBS een noodplan uitgewerkt. Heeft dat plan gewerkt op 18 april?

Zijn er mankementen vastgesteld bij de informatiedoorstroming en de communicatieverstreking op 18 april? Welke aanbevelingen van de FOD Mobiliteit zullen prioritair worden doorgevoerd om communicatie- en informatieproblemen te vermijden? Welke aanpassingen die na 27 juni zijn ingevoerd, hebben een positief effect gehad op de opvang van de problemen op 18 april? Hoever staan de besprekingen met betrekking tot de oprichting van de lokale crisiscel bij zwaar verstoord verkeer? Wat is er fout gelopen bij het uitwerken van het intragroepsprotocol over de crisiscommunicatie? Kan in de toekomstige beheercontracten een grotere invloed van de FOD Mobiliteit op de NMBS-Groep worden opgenomen, vooral met betrekking tot crisiscommunicatie?

26.03 Minister Paul Magnette (Nederlands): Traffic Control van Infrabel heeft onmiddellijk de technische en operationele diensten die de veiligheid van het treinverkeer verzekeren, opgeroepen. Het noodinterventieplan werd om 17.50 uur in werking gesteld door de reizigersdispatching. Het noodzakelijke interventiepersoneel werd onmiddellijk ter plaatse gestuurd.

Dès 18 h 10, 25 autocaristes, avec lesquels la SNCB a conclu un accord, ont été contactés. Seuls De Lijn et un autocariste privé disposaient à ce moment-là de véhicules libres. Des bus de la commune de Nijlen ont également été utilisés. Un premier bus est arrivé à Herentals à 19 h. Sur ordre du commandant des pompiers, les voyageurs ont été évacués à 19 h 33. À 20 h 30, tous les voyageurs avaient été évacués. Des cadres de la SNCB ont été spécifiquement chargés d'informer les voyageurs.

26.04 Tanguy Veys (VB): Le ministre s'exprime avec une certaine légèreté s'agissant de la description des faits. Les plaintes des voyageurs étaient pourtant très amères. À quatre reprises, une évacuation leur a été promise et à quatre reprises, les intentions initiales ont été modifiées. L'irritation des voyageurs portait surtout sur le manque de communication. La SNCB n'a manifestement pas tiré les enseignements nécessaires du rapport dit "de la canicule" établi après le 27 juin 2011.

26.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Je pense que des initiatives dans le bon sens ont été prises mais j'attribuerais la mention "peut mieux faire". Pour les voyageurs, le fait de ne pas savoir ce qui les attend est particulièrement frustrant. Une bonne information revêt une importance capitale.

L'incident est clos.

27 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 caméras de la SNCB à la gare de Hal" (n° 11058)

27.01 Tanguy Veys (VB): En Belgique, 92 gares sont actuellement équipées de caméras de surveillance. Selon le chef de corps de Hal, ces caméras ne fournissent que très peu d'images utilisables.

Leur qualité laisserait-elle à désirer? Des mesures ont-elles déjà été prises?

27.02 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): La SNCB-Holding a lancé en 2006 le quatrième volet du projet Malaga visant à placer des caméras dans les gares sur la base d'une analyse des risques. La société place encore de nouvelles caméras mais procède également au remplacement progressif du matériel arrivé en fin de vie.

Les caméras placées en 2007 dans la gare de Hal

Vanaf 18.10 uur werden 25 busmaatschappijen gecontacteerd waarmee de NMBS afspraken heeft. Enkel De Lijn en één privémaatschappij hadden op dat ogenblik bussen ter beschikking. Er werd ook gebruikgemaakt van de bussen van de gemeente Nijlen. Een eerste bus kwam aan in Herentals om 19.00 uur. De reizigers werden, op bevel van de directeur van de brandweer, geëvacueerd om 19.33 uur. Om 20.30 uur waren alle reizigers geëvacueerd. Kaderleden werden specifiek belast met het informeren van de reizigers.

26.04 Tanguy Veys (VB): De minister gaat nogal vlotjes over de beschrijving van de feiten. De klachten van de reizigers zijn nochtans niet mals. Vier keer werd hun een evacuatie beloofd, vier keer werd dat plan veranderd. De reizigers hebben zich enorm geërgerd aan het gebrek aan communicatie. Blijkbaar heeft de NMBS niet veel geleerd uit het zogenaamde warmterapport dat na 27 juni 2011 werd opgesteld.

26.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik denk dat er wel stappen in de goede richting worden gezet, maar er is nog ruimte voor verbetering. Voor de reizigers is onwetendheid over wat er gaat gebeuren enorm frustrerend. Goede informatie is essentieel.

Het incident is gesloten.

27 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de NMBS-camera's aan het station van Halle" (nr. 11058)

27.01 Tanguy Veys (VB): In België zijn momenteel 92 stations uitgerust met camera's. Volgens de korpschef van Halle leveren de camera's daar nauwelijks bruikbare beelden op.

Zijn de beelden misschien niet van voldoende kwaliteit? Heeft men reeds maatregelen genomen?

27.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): De NMBS-Holding startte in 2006 met het vierde onderdeel van het Malaga-project, dat tot doel heeft camera's te plaatsen in stations, en dat op basis van een risicoanalyse. Momenteel installeert men nog steeds nieuwe camera's, maar vervangt men ook stapsgewijs materiaal dat op het einde van zijn levenscyclus is gekomen.

De camera's die in 2007 in het station van Halle

sont moins efficaces que les exemplaires modernes en cours d'installation dans d'autres gares, mais leur qualité reste nettement supérieure à celle des caméras que l'on peut voir dans de nombreux autres espaces publics. Avec cette qualité d'images, le Corporate Security Service (CSS) est parfaitement en mesure d'effectuer les missions qui lui sont confiées.

La SNCB-Holding souligne que les caméras constituent un outil et non un but en soi. Une perspective plus large est nécessaire pour faire baisser la criminalité. Pour cette raison, le CSS met en place, depuis plusieurs années, des collaborations avec les autorités locales et fédérales dans chaque ville disposant d'une gare.

27.03 Tanguy Veys (VB): Il ne suffit en effet pas d'installer des caméras, il faut aussi qu'elles fonctionnent s'il doit s'agir d'un instrument utile dans le cadre de la lutte contre la criminalité. J'insiste pour que des caméras opérationnelles soient aussi installées le plus rapidement possible à la gare de Hal.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 11126 de M. Destrebecq est transformée en question écrite.

28 Questions jointes de

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le rapport annuel 2011 du médiateur pour les voyageurs ferroviaires" (n° 11235)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le rapport annuel de 2011 du médiateur pour les voyageurs ferroviaires" (n° 11267)
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le rapport annuel du médiateur de la SNCB" (n° 11279)
- M. André Frédéric au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le rapport annuel 2011 du médiateur pour les voyageurs ferroviaires" (n° 11284)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé

geplaatst zijn minder doeltreffend dan de modernere camera's die men nu in andere stations installeert, maar ze zijn wel duidelijk beter dan de camera's die men kan zien in tal van andere publieke ruimtes. De kwaliteit van de beelden stelt de Corporate Security Service (CSS) perfect in staat om zijn opdrachten uit te voeren.

De NMBS-Holding benadrukt dat de camera's een hulpmiddel zijn en geen doel op zich. Voor een daling van de criminaliteit is een ruimer perspectief nodig. Om die reden ontwikkelt CSS sinds enkele jaren samenwerkingsverbanden met de lokale en federale overheden in elke stad met een station.

27.03 Tanguy Veys (VB): Het volstaat inderdaad niet camera's om enkel te plaatsen. Die camera's moeten wel werken, als ze een nuttig element willen zijn in de criminaliteitsbestrijding. Ik dring erop aan dat er ook aan het station van Halle zo snel mogelijk camera's komen met bruikbare beelden.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 11126 van de heer Destrebecq wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

28 Samengevoegde vragen van

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het jaarverslag 2011 van de ombudsman voor de treinreizigers" (nr. 11235)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het jaarverslag 2011 van de ombudsman voor de treinreizigers" (nr. 11267)
- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het jaarverslag van de ombudsman van de NMBS" (nr. 11279)
- de heer André Frédéric aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het jaarverslag 2011 van de ombudsman voor de treinreizigers" (nr. 11284)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het jaarverslag van de ombudsman van de NMBS" (nr. 11329)

des Grandes Villes, sur "le rapport annuel du médiateur de la SNCB" (n° 11329)

28.01 Tanguy Veys (VB): En 2010, le service de médiation a traité 6 402 plaintes, soit 11 % de moins qu'en 2010. Parallèlement, le service de médiation a enregistré pas moins de 12 000 appels téléphoniques principalement pour donner libre cours à l'expression d'un mécontentement.

Selon le médiateur Guido Herman, ce recul du nombre de plaintes est davantage lié à une certaine lassitude des clients plutôt qu'à une réelle amélioration du service. Il affirme qu'en dépit de légers progrès, le service ferroviaire n'est toujours pas en adéquation avec les attentes des voyageurs. Une série de problèmes structurels ne trouvent aucune solution: retards, suppression de trains, composition de trains insatisfaisante.

Il poursuit en indiquant que les voyageurs reprochent également au Groupe SNCB de trop s'abriter derrière des chiffres tout en ignorant la réalité sur le terrain. L'expérience quotidienne démontre que la coordination entre les services ferroviaires laisse encore trop souvent à désirer.

Il affiche toutefois un certain optimisme concernant les investissements consentis dans les infrastructures, les nouvelles gares et le nouveau matériel, dans la perspective d'un transport public orienté vers l'avenir. Il attend enfin les changements annoncés pour la fin 2013 et conseille à la SNCB de ne pas rater ce rendez-vous avec les voyageurs.

Le ministre partage-t-il les conclusions du médiateur et quelles sont les mesures qu'il a prises sur la base de ce volumineux rapport?

28.02 André Frédéric (PS): Le rapport annuel du médiateur pour les voyageurs ferroviaires annonce une diminution des plaintes expliquée par la lassitude des navetteurs à porter plainte.

Comment le Groupe SNCB interprète-t-il cette diminution? Constate-t-on une diminution du nombre de demandes au Service central clientèle ou au bureau "Irrégularités" de la SNCB? Les causes principales des récriminations arrivant directement à la SNCB sont-elles les mêmes que celles relevées par le médiateur (retards, suppressions de trains...)? Concrètement, comment le Groupe SNCB utilise-t-il ce rapport annuel pour améliorer la qualité de ses services?

28.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Comment le ministre réagit-il au rapport annuel du

28.01 Tanguy Veys (VB): De ombudsdienst behandelde in 2010 6.402 klachten. Dat is 11 procent minder dan in 2010. Daarnaast werd de ombudsdienst minstens 12.000 keer telefonisch gecontacteerd, voornamelijk om ongenoegen te ventileren.

Volgens de ombudsman, Guido Herman, heeft de daling vooral te maken met een zekere klachtenmoeheid, eerder dan met een echte verbetering. Volgens hem beantwoordt de dienstverlening van de spoorwegen nog steeds niet aan de verwachtingen van de reizigers, ondanks enkele lichte verbeteringen. Een aantal structurele problemen raakt maar niet opgelost: vertragingen, afschaffingen, ongunstige treinsamenstelling.

Volgens de ombudsman verwijt de reiziger de NMBS-Groep ook dat er te veel met cijfers geschermd wordt, zonder de realiteit op het terrein te erkennen. De dagelijkse ervaring toont aan dat de coördinatie tussen de spoorwegdiensten nog zeer vaak te wensen overlaat.

De ombudsman toont zich wel optimistisch over de investeringen in infrastructuur, nieuwe stations en nieuw materieel, dit alles met het oog op een toekomstgericht openbaar vervoer. Hij wacht tot slot de veranderingen af beloofd voor eind 2013 en raadt de NMBS aan die afspraak met de reiziger niet te missen.

Deelt de minister de conclusies van de ombudsman? Welke maatregelen heeft hij op basis van dit lijvige rapport genomen?

28.02 André Frédéric (PS): Uit het jaarverslag van de ombudsman voor de treinreizigers blijkt dat er een daling van het aantal klachten is omdat de reizigers het moe zijn klachten in te dienen.

Hoe interpreteert de NMBS-Groep die daling? Stelt men ook een daling vast van het aantal vragen bij de Centrale Klantendienst of het bureau Onregelmatigheden van de NMBS? Gaan de klachten die rechtstreeks bij de NMBS terechtkomen over dezelfde onderwerpen als de klachten die bij de ombudsman worden ingediend (vertragingen, afgeschafte treinen...)? Op welke manier wordt het jaarverslag door de NMBS-Groep benut met het oog op het verbeteren van de kwaliteit van de dienstverlening?

28.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Wat is de reactie van de minister op het jaarverslag van de

médiateur?

28.04 **Paul Magnette**, ministre (*en français*): Le rapport annuel du service de médiation sera analysé en profondeur par le Groupe SNCB, lequel m'a déjà donné des éléments de réponse.

Depuis sa création, le médiateur adresse à la SNCB toutes les réactions qui lui sont transmises, y compris celles des plaignants ne s'étant pas adressés à l'entreprise ferroviaire.

Deux pistes d'amélioration sont à retenir. D'abord, la satisfaction globale des voyageurs est très influencée par la ponctualité. L'amélioration de celle-ci doit rester ultra-prioritaire. L'audit d'Arthur D. Little a élaboré un plan en ce sens mais les clients ne ressentent pas encore l'impact des mesures prises. En cela, 2013 sera une date charnière.

(*En néerlandais*) Enfin, je tiens à souligner l'objectivité des considérations du médiateur. Je salue également le travail du service de médiation qui met en corrélation les attentes des citoyens en termes de mobilité et le groupe ferroviaire tenu d'y satisfaire.

28.05 **Tanguy Veys** (VB): Je comprends que la SNCB doive encore réfléchir mais d'un autre côté, il est regrettable que les voyageurs doivent déposer une plainte auprès du médiateur pour faire bouger les choses. La SNCB doit résoudre les problèmes dès qu'ils se posent et ne pas attendre leur publication dans un rapport annuel. Les mêmes problèmes se posent année après année. Le laisser-aller de la SNCB frôle le cynisme.

28.06 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): En ma qualité de présidente, je propose que notre commission procède à l'audition des médiateurs à l'automne prochain.

L'incident est clos.

La **présidente**: Les questions n^{os} 11237 et 11514 de MM. Vandeput et Vercamer sont transformées en questions écrites.

29 Question de Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la législation linguistique dans les Points Poste" (n° 11244)

ombudsman?

28.04 **Minister Paul Magnette** (*Frans*): De NMBS-Groep zal het jaarverslag van de ombudsman grondig analyseren. Ondertussen heeft de Groep me reeds een gedeeltelijk antwoord bezorgd.

Sinds zijn oprichting bezorgt de ombudsman de NMBS alle reacties die hij ontvangt, dus ook de opmerkingen van de misnoegde reizigers die zich niet tot de spoorwegmaatschappij hebben gewend.

De NMBS onderzoekt allerlei pistes om de dienstverlening te verbeteren. Twee daarvan verdienen onze bijzondere aandacht. Ten eerste wordt de algemene reizigerstevredenheid in sterke mate bepaald door de stiptheid. De verbetering van de stiptheid moet dan ook een topprioriteit blijven. De audit van Arthur D. Little bevat een plan in die zin, maar de klanten voelen de impact van de genomen maatregelen nog niet. Ter zake zal 2013 een keerpunt zijn.

(*Nederlands*) Tot slot wil ik de objectiviteit van de overwegingen van de ombudsdienst benadrukken. Ik wil graag het werk van de ombudsman eren, die een sterke band schept tussen de mobiliteitsverwachtingen van de burgers en de spoorweggroep die daarvoor moet instaan.

28.05 **Tanguy Veys** (VB): Ik begrijp dat de NMBS zich nog moet beraden, maar tegelijk betreur ik dat de reizigers eerst klachten moeten indienen bij de ombudsdienst voor er wat beweegt. De NMBS moet problemen oplossen als ze opdoemen, niet pas als ze opduiken in een jaarverslag. Het is pijnlijk dat dezelfde problemen al jaren terugkomen. Het is eigenlijk cynisch dat de NMBS daar zo mee omgaat.

28.06 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Als voorzitter stel ik voor om in het najaar de ombudsmannen eens te aanhoren in deze commissie.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nrs 11237 en 11514 van de heren Vandeput en Vercamer zijn omgezet in schriftelijke vragen.

29 Vraag van mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de taalwetgeving in de PostPunten" (nr. 11244)

29.01 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Conformément à la législation linguistique, dans la Région de Bruxelles-capitale un particulier doit toujours pouvoir se faire assister dans sa propre langue, pour autant qu'il s'agisse du français ou du néerlandais. La Commission permanente de contrôle linguistique est régulièrement saisie de plaintes concernant le non-respect de cette législation dans les Points Poste de Bruxelles, souvent après qu'une première plainte déposée auprès du service de médiation du secteur postal n'a pas été dûment traitée. Selon le service de médiation, les Points Poste locaux ne sont en effet pas soumis à la législation linguistique, dans la mesure où le personnel des Points Poste ne relève pas de la compétence de bpost. Certains services fournis par les Points Poste relèvent pourtant du service universel.

Le ministre estime-t-il que les Points Poste sont soumis à la législation sur l'emploi des langues en matière administrative? Entreprendra-t-il des démarches pour en imposer le respect?

29.02 **Paul Magnette**, ministre (*en néerlandais*): Dans les commerces qui abritent un Point Poste, le respect de la législation linguistique se limite aux services postaux. Le respect de cette législation fait d'ailleurs partie intégrante des conditions d'attribution et de l'accord que bpost conclut avec le gérant d'un Point Poste. Le respect est contrôlé grâce à la technique du *mystery shopping*.

29.03 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Une réponse claire comme celle-ci a toute son importance. Le service de médiation et la Commission permanente de contrôle linguistique ne voient pas les choses de la même façon. La législation est pourtant claire. La loi sur les entreprises publiques stipule que les filiales dont l'État possède plus de 50 % du capital sont également soumises à la législation linguistique. Il est grand temps que le service de médiation le reconnaisse.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 11245 de M. Vandeput est reportée.

30 Questions jointes de

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les projets pour améliorer les conditions de travail des facteurs" (n° 11331)

29.01 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Volgens de taalwetgeving moet een particulier in Brussel-Hoofdstad steeds in zijn eigen taal – voor zover dat Nederlands of Frans is – geholpen worden. De Vaste Commissie voor Taaltoezicht krijgt regelmatig klachten over de niet-naleving van deze wetgeving in de PostPunten in Brussel, vaak nadat een klacht bij de ombudsdienst voor de postsector niet afdoende behandeld werd. Volgens de ombudsdienst vallen de plaatselijke PostPunten namelijk niet onder de taalwetgeving, omdat de personeelsleden van PostPunten niet onder de bevoegdheid van bpost vallen. Nochtans leveren de PostPunten diensten die onder de universele dienstverlening vallen.

Zijn de PostPunten volgens de minister onderhevig aan de taalwetgeving in bestuurszaken? Zal hij stappen ondernemen om de toepassing ervan af te dwingen?

29.02 Minister **Paul Magnette** (*Nederlands*): In handelszaken waar een PostPunt gevestigd is, moet enkel bij het verlenen van postdiensten de taalwetgeving worden gerespecteerd. De naleving van deze wetgeving maakt trouwens deel uit van de toekenningsvoorwaarden en de overeenkomst die bpost afsluit met de uitbater van een PostPunt. Controle op de naleving ervan gebeurt via *mystery shopping*.

29.03 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Een duidelijk antwoord zoals dit is belangrijk. De ombudsdienst en de Vaste Commissie voor Taaltoezicht geven immers een verschillende interpretatie aan deze situatie. De wetgeving is echter duidelijk. De wet inzake overheidsbedrijven bepaalt dat ook de dochterondernemingen waar de overheid instaat voor meer dan 50 procent van het kapitaal onderworpen zijn aan de taalwetgeving. Het is de hoogste tijd dat ook de ombudsdienst dit erkent.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag 11245 van de heer Vandeput wordt uitgesteld.

30 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de plannen om de arbeidsomstandigheden van postbodes te

- Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'enquête sur les charges physiques chez les facteurs" (n° 11436)

30.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Les facteurs se plaignent régulièrement de l'énorme charge de travail qui pèse sur eux ainsi que des nombreuses heures supplémentaires qu'ils accomplissent. Cette situation aurait également des conséquences s'agissant des absences pour cause de maladie. Depuis 2004, bpost a élaboré des Ergoplans. L'ergonomie retient en effet particulièrement son attention.

Comment le ministre évalue-t-il les Ergoplans annuels? Quelles mesures entend-il prendre afin d'optimiser les conditions de travail des facteurs?

30.02 Miranda Van Eetvelde (N-VA): À la demande de bpost, la VUB a réalisé une étude des contraintes physiques supportées par les facteurs dans l'exercice de leur profession. Les conclusions de cette étude montrent que si la distribution du courrier ne peut être spécifiquement qualifiée de lourde physiquement, l'adaptation du moyen de transport s'impose parfois et que des intervalles de repos doivent être ménagés.

Quelles ont été les conclusions détaillées de cette étude? Pouvons-nous obtenir une copie de cette dernière? Quelles adaptations bpost introduira-t-elle sur la base de cette étude en fonction des réformes qui s'annoncent et dans quelle mesure le calendrier des réformes en sera-t-il affecté?

30.03 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Les projets Ergoplan font partie des plans d'action annuels du service de prévention et de protection au travail, qui sont censés réduire le nombre d'accidents du travail par le biais de la prévention et de la sensibilisation principalement. Il s'agit aussi d'un objectif mesurable faisant partie de l'évaluation annuelle du management de ligne. bpost évalue positivement cette politique. Depuis 2007, le nombre d'accidents du travail liés à l'ergonomie et de jours d'incapacité de travail a diminué de plus de 60 %. En plus des actions de prévention, bpost souhaite aussi anticiper les nouvelles situations professionnelles qui résulteront de l'évolution des volumes postaux et de la future automatisation. Une étude relative à l'effort et aux contraintes physiques supportées par les facteurs en constitue un exemple. Je demanderai à recevoir une copie de l'étude en question.

optimaliseren" (nr. 11331)

- mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het onderzoek naar de fysieke lasten voor de postbodes" (nr. 11436)

30.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Postbodes klagen regelmatig over de hoge werkdruk en het grote aantal overuren. Dat zou ook gevolgen kunnen hebben voor het ziekteverzuim. Sinds 2004 bestaan er Ergoplannen. Ergonomie is steeds een prominent aandachtspunt geweest voor bpost.

Hoe evalueert de minister de jaarlijkse Ergoplannen? Welke maatregelen wil hij nemen om de arbeidsomstandigheden voor postbodes te optimaliseren?

30.02 Miranda Van Eetvelde (N-VA): De VUB heeft op vraag van bpost een onderzoek gevoerd naar de fysieke lasten die een postbode ondervindt bij het uitvoeren van zijn job. Het onderzoek gaf onder andere aan dat het rondragen van post niet specifiek als fysiek lastig moet worden bestempeld, maar dat soms een aanpassing van het vervoersmiddel noodzakelijk is en een rustpauze moet worden ingevoerd.

Wat waren de gedetailleerde conclusies van dit onderzoek? Kunnen we een kopie van het onderzoek krijgen? Welke aanpassingen aan de op til staande hervormingen zal bpost op basis van dit onderzoek doorvoeren en hoe wordt de timing van de hervormingen daardoor beïnvloed?

30.03 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): De Ergoplannen zijn onderdeel van de jaaractieplannen van de dienst voor preventie en bescherming op het werk die het aantal arbeidsongevallen moeten verminderen, voornamelijk via preventie en sensibilisatie. Dat is ook een meetbare doelstelling die deel uitmaakt van de jaarlijkse evaluatie van het lijnmanagement. bpost evalueert dit beleid als positief. Sinds 2007 is het aantal ergonomiegebonden arbeidsongevallen en het aantal dagen werkonbekwaamheid gedaald met meer dan 60 procent. Naast preventie wil bpost ook anticiperen op de nieuwe werksituaties die zullen ontstaan als gevolg van de evolutie van de postvolumes en de verdere automatisering. Een onderzoek naar de fysieke inspanning en belasting van de postbode is daar een voorbeeld van. Ik zal vragen of het mogelijk is om een kopie van het onderzoek te bezorgen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

31 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le projet du promoteur "de Zilvercorens" concernant les terrains de la SNCB-Holding à Poperinge" (n° 11431)

31 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het project van projectontwikkelaar 'de Zilvercorens' op de terreinen van de NMBS-Holding in Poperinge" (nr. 11431)

31.01 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Un permis d'urbanisme a été demandé pour la réalisation sur les terrains de la SNCB-Holding à Poperinge du projet Zilvercorens, un complexe de 48 appartements répartis dans 3 immeubles.

31.01 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Er is een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd om op de terreinen van de NMBS-Holding in Poperinge het project Zilvercorens te realiseren, een complex van 48 flats in 3 appartementgebouwen.

À quel prix le Holding a-t-il vendu ses terrains au promoteur immobilier? Une étude de marché préalable a-t-elle été menée? Les éventuelles plaintes pour nuisances sonores ont-elles été prises en considération? Le projet a-t-il des conséquences pour la gare de voyageurs toute proche? Quelle stratégie adopte la SNCB-Holding pour ce genre de propriété immobilière? Le Holding a-t-il déjà participé à d'autres projets privés de construction et si oui, lesquels?

Tegen welke voorwaarden heeft de holding haar terreinen verkocht aan de ontwikkelaar? Was er vooraf een marktconsultatie? Heeft men ook rekening gehouden met mogelijke klachten over geluidsoverlast? Heeft het project gevolgen voor het nabijgelegen reizigersstation? Welke strategie volgt de NMBS-Holding voor dit soort vastgoed? Participeerde de holding eerder al in private bouwprojecten? Welke?

31.02 **Paul Magnette**, ministre (*en néerlandais*): Le 28 octobre 2011, la SNCB-Holding a signé un contrat d'option d'achat avec le promoteur immobilier, sous réserve de l'obtention d'un permis de construire définitif. Le prix de vente est supérieur de 90 % à l'estimation officielle du comité d'acquisition des Finances. Pour cette transaction, la SNCB-Holding a été contactée directement par le promoteur qui a entrepris les démarches nécessaires pour modifier l'affectation du terrain. La SNCB-Holding a considéré qu'il fallait saisir cette possibilité.

31.02 **Minister Paul Magnette** (*Nederlands*): De NMBS-Holding heeft op 28 oktober 2011 een overeenkomst gesloten met de projectontwikkelaar over een optie tot aankoop, en dit onder voorbehoud van een definitieve bouwvergunning. De verkoopprijs is 90 procent hoger dan de officiële raming van het aankoopcomité van Financiën. Voor deze transactie werd de NMBS-Holding benaderd door de promotor zelf, die ook het nodige heeft ondernomen om de bestemming van de grond te wijzigen. De NMBS-Holding vond dit een kans die moest worden benut.

La gare de Poperinge enregistre un départ et une arrivée toutes les heures et les nuisances sonores sont dès lors minimales. Une distance de 19 mètres séparera les nouveaux appartements de la voie la plus proche; les habitations sont souvent plus proches des voies. Le projet n'aura aucune incidence sur l'avenir de la gare.

In het treinstation van Poperinge is er om het uur slechts één aankomst en één vertrek, zodat er nauwelijks geluidsoverlast is. De afstand tussen de nieuwe flats en het dichtstbijzijnde spoor bedraagt 19 meter; vaak ligt bebouwing dichtbij het spoor. Het project heeft geen gevolgen voor de toekomst van het treinstation.

La gestion de projets immobiliers ne s'inscrit pas dans les missions de la SNCB-Holding, qui souhaite générer une plus-value sans prendre des risques inconsidérés. C'est la raison pour laquelle elle ne se lance pas dans des projets immobiliers privés, mais s'appuie sur des entités juridiques distinctes lorsque le risque immobilier augmente. Le rôle de chacun des acteurs est clairement défini.

Het beheer van vastgoedprojecten valt buiten de opdrachten van de NMBS-Holding, die meerwaarde wil creëren zonder ondoordachte risico's te nemen. De NMBS-Holding realiseert daarom zelf geen private bouwprojecten, maar maakt gebruik van aparte juridische entiteiten wanneer het een vastgoedrisico toeneemt. De rol van iedere speler is duidelijk omschreven.

L'incident est clos.

32 Questions jointes de

- M. Olivier Destrebecq au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan d'investissement du Groupe SNCB" (n° 11298)
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les vingt-cinq milliards d'euros demandés par le Groupe SNCB" (n° 11318)
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan d'investissement 2013-2025 du Groupe SNCB" (n° 11324)
- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan pluriannuel d'investissement du Groupe SNCB" (n° 11325)
- Mme Muriel Gerken au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan d'investissement pluriannuel du Groupe SNCB" (n° 11491)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan d'investissement 2013-2025 du Groupe SNCB" (n° 11831)

32.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Vous disposez maintenant du projet de plan pluriannuel d'investissements (PPI) du Groupe SNCB, sur lequel je vous avais interrogé dans le cadre de la discussion sur votre note de politique générale. Le montant des investissements nécessaires s'élèverait à 24,9 milliards d'euros.

À quel stade en est le PPI? S'il s'agit d'une décision finale, a-t-elle été concertée avec les Régions? Si, comme je le crois, on en est encore au stade de la négociation, le projet a-t-il été approuvé par toutes les entités du groupe SNCB? Confirmez-vous le montant du PPI? Quelles sont les prévisions de croissance du trafic de passagers? Quel est le calendrier de négociation et de concertation avec les Régions, dont au moins une a élaboré des projets pour le rail, en prévision de la mise en œuvre de ce nouveau PPI?

Le courrier accompagnant le projet relevait

Het incident is gesloten.

32 Samengevoegde vragen van

- de heer Olivier Destrebecq aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het investeringsplan van de NMBS-Groep" (nr. 11298)
- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de vraag van de NMBS-Groep voor 25 miljard euro" (nr. 11318)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep" (nr. 11324)
- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het meerjareninvesteringsplan van de NMBS-Groep" (nr. 11325)
- mevrouw Muriel Gerken aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het meerjareninvesteringsplan van de NMBS-Groep" (nr. 11491)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep" (nr. 11831)

32.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): U heeft het ontwerp van meerjareninvesteringsplan (MIP) van de NMBS-Groep, waarover ik u ondervroeg in het kader van de bespreking van uw algemene beleidsnota, ontvangen. Er zou 24,9 miljard euro geïnvesteerd moeten worden.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het MIP? Bevindt het zich al in de eindbeslissingsfase? Zo ja, werd er met de Gewesten overlegd over die beslissing? Volgens mij zit het nog in de onderhandelingsfase. Werde het ontwerp goedgekeurd door alle deelbedrijven van de NMBS-Groep? Bevestigt u het bedrag van het MIP? Wat zijn de groeiverwachtingen met betrekking tot het reizigersvervoer? Welk tijdpad wordt er voor de onderhandelingen en het overleg met de Gewesten gevolgd? Minstens één gewest heeft spoorprojecten uitgewerkt, in afwachting van de uitvoering van dat nieuwe MIP.

In de brief bij het ontwerp wordt erop gewezen dat

l'absence dans ce PPI de trois projets importants: le deuxième accès au port d'Anvers, la gare de Gosselies et la jonction Nord-Midi. Quelle est votre position quant à la nécessité de trouver une solution pour ces trois projets?

32.02 Muriel Gerkens (Ecolo-Groen): Le PPI comprendrait l'acquisition programmée de 50 rames de trains légers ou "trams-trains", offrant 15 000 places.

Parle-t-on de trains légers, moins chers à exploiter et circulant uniquement sur le réseau Infrabel? Ou bien de trains-trams, capables de circuler à la fois sur les voies Infrabel et sur les voies de tram?

L'acquisition planifiée de trains légers doit viser une exploitation spécifique et une offre différente des services actuels: quelle est l'utilisation prévue pour ce nouveau matériel roulant attendu de longue date, et dont les accélérations et décélérations rapides le destine à des services urbains et suburbains avec arrêts fréquents?

Les études relatives au développement de nécessaires réseaux suburbains autour de Gand, Anvers, Liège et Charleroi, imposées par le contrat de gestion, vous ont-elles été remises? Peut-on en disposer? Quand une telle offre ferroviaire d'agglomération sera-t-elle effective? Est-elle en rapport avec l'acquisition de trains légers?

32.03 Tanguy Veys (VB): Se basant sur le plan d'investissement 2013-2025, le groupe SNCB demanderait 25 milliards d'euros aux autorités pour moderniser le réseau ferré actuel et rénover et acquérir du matériel roulant. Ce montant ne tient pas compte de divers travaux d'infrastructure de grande ampleur qui devront absolument être réalisés.

Où en est ce plan d'investissement? Quel en est le coût total? Quels en sont les grands éléments? Comment les investissements sont-ils sélectionnés et justifiés? Comment seront-ils financés? Quelles pistes ont été abandonnées et pour quel motif?

Que pense le ministre de ce plan d'investissement? Il avait précédemment déclaré que trois projets de travaux d'infrastructure majeurs étaient absents du plan, à savoir le deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers, la jonction bruxelloise Nord-Midi et la gare adjacente à l'aéroport de Charleroi. Comment est-il

drie belangrijke projecten niet in het MIP werden opgenomen: de tweede spoortoegang tot de haven van Antwerpen, het station Gosselies en de Noord-Zuidverbinding. Moet er voor die drie projecten een oplossing worden gevonden?

32.02 Muriel Gerkens (Ecolo-Groen): Naar verluidt zou er in het MIP sprake zijn van de aankoop van 50 lighttreinen of tramtreinen, met een capaciteit van 15.000 plaatsen.

Gaat het om lighttreinen, die goedkoper geëxploiteerd kunnen worden en enkel op het spoorweginet van Infrabel rijden, of tramtreinen, die zowel op de sporen van Infrabel als op de tramsporen kunnen rijden?

Indien het om de aankoop van lighttreinen gaat, heeft de NMBS daarvoor ongetwijfeld een specifieke exploitatie voor ogen, en een aanbod dat verschilt van het huidige. Waarvoor zal dit nieuwe rollend materieel waar al zo lang wordt naar uitgekeken, worden gebruikt? Dit materieel kan bovendien snel optrekken en vertragen, wat het geschikt maakt voor gebruik in stedelijke en voorstedelijke gebieden met veelvuldige stops.

Kreeg u de studies over de ontwikkeling van de broodnodige voorstadsnetten in Gent, Antwerpen, Luik en Charleroi, die volgens het beheerscontract moesten worden uitgevoerd? Kunnen ze ons worden bezorgd? Wanneer zullen die voorstadsnetten een feit zijn? Hangt een en ander samen met de aankoop van lighttreinen?

32.03 Tanguy Veys (VB): Op basis van het investeringsplan 2013-2025 zou de NMBS-Groep 25 miljard euro aan de overheid vragen om het bestaande spoorweginet te renoveren en treinmateriaal te vernieuwen en aan te kopen. Een aantal grote en noodzakelijke infrastructuurwerken is niet inbegrepen in dit bedrag.

Wat is de stand van zaken van dat investeringsplan? Wat is het totale kostenplaatje? Uit welke grote onderdelen bestaat het? Hoe worden investeringen hiervoor gekozen en verantwoord? Hoe zullen die investeringen gefinancierd worden? Welke investeringen werden niet gekozen en waarom niet?

Wat is de mening van de minister over dit investeringsplan? Eerder verklaarde hij dat drie grote infrastructuurwerken in het plan ontbraken, met name de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven, de Brusselse Noord-Zuidverbinding en het station bij de luchthaven van

parvenu à cette conclusion?

Quelles mesures ont été prises sur la base de ce plan d'investissement?

32.04 Paul Magnette, ministre (*en français*): Le plan d'investissement actuel s'étend sur la période 2011-2012. Les trois sociétés devront proposer un nouveau plan pour 2013-2025.

Le document qui m'a été transmis en avril est un document de la SNCB-Holding. Il n'a pas été approuvé par Infrabel et la SNCB, qui ont fait des observations. Il faut le considérer comme une ébauche à retravailler.

Avec la SNCB, j'organise une concertation pour vérifier le détail des demandes. Les experts du SPF Mobilité et Transports rédigent également une analyse critique. Ce plan évoluera donc encore dans les mois à venir. J'aurai des consultations avec des acteurs de la société civile et les Régions, responsables de la mobilité, de l'aménagement du territoire et de l'environnement. L'accord de gouvernement permet, en effet, aux Régions de cofinancer certains projets.

Mes priorités sont la sécurité et la ponctualité. Le réseau existant doit aussi être maintenu en bon état, ce qui nécessite un budget de maintenance.

L'accord de gouvernement prévoit une politique ferroviaire ambitieuse. Je consulterai le gouvernement sur les ressources financières pour 2013-2025, mais le contexte budgétaire restreint les possibilités jusqu'en 2015. Après cette date, le retour à l'équilibre permettra plus de possibilités.

Le débat européen souligne qu'une stratégie de croissance est nécessaire pour sortir de la récession. Les investissements dans les infrastructures ferroviaires sont essentiels dans cette optique.

(*En néerlandais*) Dans son projet de plan pluriannuel, le conseil d'administration de la SNCB-Holding a confirmé une fois de plus le raccordement de l'aéroport de Gosselies au réseau ferré. Le conseil d'administration demande que l'on recherche activement une solution aux problèmes de capacité rencontrés sur la jonction Nord-Midi et que l'on se penche également sur le deuxième accès au port d'Anvers et sur la réactivation du Rhin de fer. À ce stade, il s'agit donc encore d'un document de travail qui devra être adapté après évaluation par mon cabinet et le gouvernement et

Charleroi. Hoe is hij tot dit besluit gekomen?

Welke maatregelen werden er genomen op basis van dit investeringsplan?

32.04 Minister Paul Magnette (*Frans*): Het huidige investeringsplan loopt nog tijdens de periode 2011-2012. De drie ondernemingen moeten voor 2013-2025 een nieuw plan voorleggen.

Het document dat ik in april kreeg, is afkomstig van de NMBS-Holding. Infrabel en de NMBS hebben het niet goedgekeurd, maar hebben integendeel opmerkingen geformuleerd. Het moet worden gezien als een ruwe schets waar nog werk aan is.

Samen met de NMBS organiseer ik overleg om de gevraagde investeringen in detail te overlopen. Er wordt eveneens een kritische analyse opgesteld door deskundigen van de FOD Mobiliteit en Vervoer. In de komende maanden zal dat plan dus nog veranderen. Ik zal overleggen met het middenveld en de Gewesten, die bevoegd zijn voor mobiliteit, ruimtelijke ordening en milieu. In het regeerakkoord wordt immers bepaald dat de Gewesten voor bepaalde projecten voor een bijkomende financiering kunnen zorgen.

Mijn prioriteiten zijn veiligheid en stiptheid. Tevens moet het bestaande net in goede staat worden gehouden, en dus moeten er middelen voor onderhoud worden uitgetrokken.

In het regeerakkoord werd een ambitieus spoorbeleid afgesproken. Ik zal de regering vragen hoeveel financiële middelen er zijn voor 2013-2025, maar de begrotingscontext beperkt de mogelijkheden tot in 2015. Daarna zullen er dankzij het begrotingsevenwicht meer mogelijkheden zijn.

In het Europese debat wordt benadrukt dat er een groeistrategie nodig is om uit de recessie te raken. In dat verband zijn investeringen in spoorinfrastructuur essentieel.

(*Nederlands*) Met zijn ontwerpmeerjarenplan heeft de raad van bestuur van de NMBS-Holding de aansluiting van de luchthaven van Gosselies nogmaals bevestigd. De raad van bestuur vraagt dat er actief gezocht zou worden naar een oplossing voor de capaciteitsproblemen op de Noord-Zuidverbinding en vraagt ook aandacht voor de tweede toegang tot de Antwerpse haven en de reactivering van de IJzeren Rijn. In dit stadium gaat het dus nog om een werkdocument dat aangepast moet worden na de evaluatie van mijn kabinet en de regering en na overleg met de Gewesten.

concertation avec les Régions.

L'offre de trains sera déterminée par le plan de transport en cours d'élaboration au sein de la SNCB, qui ne m'a pas encore été présenté.

Notre système ferroviaire doit s'intégrer dans les grands réseaux de transport européen. Les investissements qui préparent notre réseau ferroviaire à la dimension européenne pourront compter sur un soutien financier de l'Union européenne.

Un vaste dialogue devra être mené avec de nombreux partenaires, ce qui impliquera inévitablement des choix. Je ferai tout ce qui est en mes moyens pour parvenir à un résultat final équilibré à la fin de l'automne.

32.05 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Je m'étonne de vous entendre dire qu'il ne s'agit, pour certaines entités du Groupe, que d'une prise d'acte. J'avais cru comprendre le contraire. Cela remet en cause les discussions que nous devions avoir au sein de la commission de l'Infrastructure une fois le document approuvé par l'ensemble des entités.

J'insiste sur le fait que ce sont d'abord les besoins des voyageurs qui doivent primer. On a peut-être parfois eu tendance, au sein de la SNCB, à voir d'abord les investissements. J'espère que, cette fois, il sera possible de convaincre la SNCB de prendre en compte d'abord les besoins des voyageurs.

32.06 Muriel Gerkens (Ecolo-Groen): Il me semble que je n'ai pas obtenu de réponse à mes questions.

L'étude sur le développement de réseaux suburbains autour de Gand, Anvers, Liège et Charleroi, prévue par le contrat de gestion, a-t-elle été remise? Si oui, dispose-t-on de documents et peut-on y avoir accès? Si non, des sanctions ont-elles été appliquées? Il est inadmissible que des obligations prévues par le contrat de gestion ne soient pas respectées.

J'espère que le prochain contrat de gestion en négociation prévoira des mesures pour sanctionner la SNCB en cas de non-respect de ses engagements.

L'étude a-t-elle eu lieu? Même s'il ne s'agit que d'un brouillon de projet, je voudrais savoir s'il y est

Het treinaanbod zal worden vastgelegd in het vervoersplan dat momenteel wordt opgesteld door de NMBS en dat ik nog niet ontvangen heb.

Ons spoorwegsysteem moet in de grote Europese vervoersnetten worden geïntegreerd. De investeringen waarmee we ons spoorwegnet voorbereiden op de aansluiting op het Europese net, zullen gedeeltelijk met Europees geld gefinancierd worden.

Er zal uitgebreid overleg moeten worden gepleegd met tal van partners, wat onvermijdelijk betekent dat er keuzes zullen moeten worden gemaakt. Ik zal alles doen wat in mijn macht ligt om tegen het einde van de herfst een evenwichtig eindresultaat te bereiken.

32.05 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Ik ben verbaasd u te horen zeggen dat sommige entiteiten van de Groep louter nota hebben genomen van het document. Ik had het anders begrepen. Zo komen de debatten die we in de commissie voor de Infrastructuur hadden gepland zodra het document door alle entiteiten goedgekeurd was, in het gedrang.

Ik benadruk dat de behoeften van de reizigers moeten prevaleren. Bij de NMBS heeft men misschien soms teveel oog voor de investeringen gehad. Ik hoop dat men de NMBS er deze keer van zal kunnen overtuigen in de eerste plaats rekening te houden met de behoeften van de reizigers.

32.06 Muriel Gerkens (Ecolo-Groen): U heeft niet op mijn vragen geantwoord.

Werd de studie over de ontwikkeling van de voorstadsnetten rond Gent, Antwerpen, Luik en Charleroi, die volgens het beheerscontract moest worden uitgevoerd, al ingediend? Zo ja, zijn de documenten beschikbaar en kunnen we ze raadplegen? Zo niet, werden er sancties opgelegd? Het is onaanvaardbaar dat verplichtingen uit hoofde van de beheersovereenkomst niet worden nageleefd.

Ik hoop dat het volgende beheerscontract waarover nu wordt onderhandeld, sancties zal bevatten in geval de NMBS de gemaakte afspraken niet nakomt.

Werd de studie al dan niet uitgevoerd? Zelfs als het maar om een voorlopige versie gaat, zou ik graag

question de train léger, de train-tram ou des deux, en fonction des lieux et de leur utilisation.

32.07 Paul Magnette, ministre (*en français*): Je n'ai pas de réponse à ces questions.

32.08 Tanguy Veys (VB): Il arrive en effet régulièrement que la presse tire des conclusions prématurées. En l'occurrence, toutefois, le ministre dit un peu trop facilement que tout est encore provisoire. Selon les médias, les conseils d'administration auraient déjà pris une série de décisions. Même s'il ne s'agit que d'un document de travail, le ministre a déjà réagi début mai en indiquant que d'autres projets étaient en préparation. Ma question est de savoir comment s'opère la sélection entre les projets. Quels projets ont-ils été écartés?

32.09 Muriel Gerkens (Ecolo-Groen): Quand vous aurez les réponses, vous me les enverrez?

32.10 Paul Magnette, ministre (*en français*): Si vous le désirez.

L'incident est clos.

33 Question de M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la vente de billets Eurostar à destination de Lille et Calais" (n° 11321)

33.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Depuis quelques mois, la libre circulation des voyageurs qui empruntent l'Eurostar entre Bruxelles, Lille et Calais est au centre du débat en raison des pressions exercées par la Grande-Bretagne. La suppression des arrêts en gares de Lille et Calais, qui avait été évoquée, ne semble plus être à l'ordre du jour, mais il reste difficile, voire impossible, d'acheter un ticket Bruxelles – Lille, Bruxelles – Calais, Lille – Bruxelles ou Calais – Bruxelles pour les voyageurs qui ne disposent pas d'un abonnement.

Avez-vous pris contact avec vos homologues français et britannique? Quelles sont les pistes soumises à Eurostar? Quand les voyageurs pourront-ils à nouveau réserver leurs billets et circuler librement entre ces trois destinations de l'espace Schengen?

33.02 Paul Magnette, ministre (*en français*): La négociation avec Eurostar International Ltd est menée par la secrétaire d'État Maggie De Block en

vernemen of er sprake is van lighttreinen, treintrams of van beide, afhankelijk van de plaats en het gebruik.

32.07 Minister Paul Magnette (*Frans*): Ik heb geen antwoord op die vragen.

32.08 Tanguy Veys (VB): Het gebeurt inderdaad regelmatig dat er in de pers voorbarige conclusies worden getrokken, maar in dit geval zegt de minister te gemakkelijk dat het allemaal nog voorlopig is. Volgens de media zouden de raden van bestuur eind april reeds een aantal beslissingen hebben genomen. Ook al gaat het slechts om een werkdocument, de minister reageerde wel al begin mei dat er nog bijkomende projecten zijn. Mijn vraag is hoe de selectie gemaakt wordt tussen de projecten. Welke projecten werden aan de kant geschoven?

32.09 Muriel Gerkens (Ecolo-Groen): Als u over de antwoorden beschikt, zal u me die dan bezorgen?

32.10 Minister Paul Magnette (*Frans*): Zo u dat wenst.

Het incident is gesloten.

33 Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de verkoop van Eurostartickets met bestemming Rijsel en Calais" (nr. 11321)

33.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Het vrije verkeer van de reizigers die met de Eurostar tussen Brussel, Rijsel en Calais reizen, staat al enkele maanden ter discussie, omdat Groot-Brittannië aandringt op meer controle. Er was sprake van dat de Eurostar niet meer zou stoppen in Rijsel en Calais, maar dat idee zou men hebben laten varen. Toch blijft het moeilijk, om niet te zeggen onmogelijk, om een kaartje Brussel – Rijsel, Brussel – Calais, Rijsel – Brussel of Calais-Brussel te kopen voor reizigers die geen abonnement hebben.

Heeft u contact opgenomen met uw Franse en Britse ambtgenoten? Welke voorstellen werden er aan Eurostar voorgelegd? Wanneer zullen de reizigers weer een kaartje kunnen kopen en vrij kunnen reizen tussen die drie bestemmingen in de Schengenruimte?

33.02 Minister Paul Magnette (*Frans*): De onderhandelingen met Eurostar International Ltd worden gevoerd door staatssecretaris Maggie De

collaboration avec le secrétaire d'État à la Mobilité Melchior Wathelet et la ministre de l'Intérieur Joëlle Milquet. N'étant pas moi-même associé à cette négociation, il ne m'appartient pas de contacter mes homologues français et britannique.

Eurostar International Ltd détermine les conditions d'accès à ses services ainsi que sa politique d'arrêts. La SNCB, qui en est actionnaire à hauteur de 5 %, m'indique que, d'après ses informations, les arrêts en gare de Lille et Calais seraient maintenus, mais que la vente de billets serait limitée aux clients abonnés et seulement via le site *eurostar.com*. À Bruxelles-Midi, les couloirs de contrôle Schengen et hors Schengen sont séparés. Les clients à destination de Lille ne sont pas contrôlés par les agents de la *UK Border Agency*. Le retour à une situation normale dépendra principalement d'un accord entre les instances des trois pays.

Block, in samenwerking met staatssecretaris voor Mobiliteit Melchior Wathelet en de minister van Binnenlandse Zaken Joëlle Milquet. Aangezien ik niet bij de onderhandelingen betrokken ben, is het niet mijn taak om contact op te nemen met mijn Franse en Britse ambtgenoten.

Eurostar International Ltd bepaalt de voorwaarden om van zijn diensten gebruik te kunnen maken, alsmede het beleid inzake de stopplaatsen. De NMBS, die 5 procent van de aandelen bezit, deelt mee dat, volgens de informatie waarover zij beschikt, de treinen nog altijd in Rijsel en Calais zouden stoppen, maar dat enkel de reizigers met een abonnement een kaartje zouden kunnen kopen en dan alleen via de website *www.eurostar.com*. In het station Brussel-Zuid zijn er twee afzonderlijke gangen voor de controle op de reizigers binnen de Schengenruimte en die van buiten de Schengenruimte. De reizigers voor Rijsel worden niet gecontroleerd door de medewerkers van het *UK Border Agency*. Of de normale situatie zal worden hersteld, hangt hoofdzakelijk af van het feit of de instanties van de drie betrokken landen een akkoord zullen bereiken.

33.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Il n'y a donc aucune solution en vue à ce problème, qui peut paraître anodin, mais qui complique sérieusement la vie de nombreux travailleurs transfrontaliers. Je vous encourage à aboutir une solution et, donc, à insister auprès de vos collègues.

33.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Er is op korte termijn dus geen enkele oplossing in zicht voor dat probleem, dat onbeduidend kan lijken, maar dat bijzonder problematisch is voor tal van grensgangers. Ik kan u alleen maar aansporen om een oplossing te vinden en bij uw collega's aan te dringen op het belang van deze kwestie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

34 Question de M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression des trains transfrontaliers" (n° 11326)

34 Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de afschaffing van de grensoverschrijdende treinen" (nr. 11326)

34.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Parmi les 193 trains supprimés dans le cadre de la réduction des dépenses de la SNCB, l'opérateur avait retenu 23 trains frontaliers à supprimer, entre Lille et Courtrai, entre Lille et Tournai ou entre Erquennes et Jeumont. La SNCB a entamé des négociations avec la SNCF afin de supprimer ces trains dès 2012. Confirmez-vous cette information?

34.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): In haar besparingsplan koos de NMBS ervoor 193 treinen te schrappen, waarvan 23 treinen voor grensverkeer tussen Rijsel en Kortrijk, Rijsel en Doornik, en Erquennes en Jeumont. De NMBS heeft met de SNCF onderhandelingen aangeknoopt om die treindiensten al in 2012 te schrappen. Bevestigt u die informatie?

34.02 Paul Magnette, ministre (*en français*): Le conseil d'administration de la SNCB a accepté la suppression des trains dont les recettes commerciales ne couvrent pas leur facture d'énergie et qui ne transportent pas plus de quarante voyageurs, seuil sous lequel le bus et

34.02 Minister Paul Magnette (*Frans*): De raad van bestuur van de NMBS heeft ermee ingestemd de treinen te schrappen waarvan de inkomsten lager liggen dan de energiekosten en die ten hoogste veertig reizigers vervoeren; beneden dat reizigersaantal is de bus of zelfs de auto minder

même la voiture ont un coût économique et écologique moindre que le train.

La suppression des trains suivants est envisagée à partir de décembre 2013: le train Tournai – Lille de 6 h 21 le samedi, le train Courtrai – Lille de 7 h 29 le dimanche et le train Lille-Flandres – Courtrai de 8 h 08 le dimanche.

Pour Erquelinnes – Jeumont, une suppression est à l'étude en collaboration avec la SNCF à partir de décembre 2012.

34.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Pour partie, les décisions communiquées ne sont pas respectées. Nous ne sommes pas sur une île mais au centre d'un grand réseau. Au sein de l'Eurométropole, la mobilité par le rail est essentielle au projet dans lequel la SNCB semble ne pas vouloir assumer ses responsabilités.

L'incident est clos.

35 Question de Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le contrôle budgétaire et ses effets chez bpost" (n° 11434)

35.01 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Dans le cadre du contrôle budgétaire, sur quels postes est-il prévu d'économiser chez bpost et quels sont les montants concernés? Quels montants seront gelés et comment fera-t-on face à cette situation? Quelles réponses sera donnée aux observations critiques de la Commission européenne?

35.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): La contribution de bpost par le biais de recettes non fiscales à concurrence de 270 millions d'euros vient de la récupération d'aides de l'État déclarées illégales par la Commission européenne pour la période 1992-2010, du versement d'un dividende intérimaire à la fin du dernier trimestre 2012 sous réserve d'un résultat positif de l'entreprise et d'une baisse de la réserve légale.

Les 19 millions d'euros de recettes fiscales proviennent de la diminution de la réserve légale et d'une reprise de provisions auxquelles s'applique une taxe de 33 %.

Les dépenses de bpost ne sont pas gelées. Le dividende intérimaire de bpost est reconduit pour les années suivantes.

dur en milieubelastend dan de trein.

Er wordt overwogen de volgende treinen te schrappen vanaf december 2013: Doornik – Lille-Flandres om 6.21 uur op zaterdag, Kortrijk – Lille-Flandres om 7.29 uur op zondag en Lille-Flandres-Kortrijk om 8.08 uur op zondag.

De NMBS en de SNCF bestuderen samen de schrapping van de verbinding Erquellines – Jeumont vanaf december 2012.

34.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): De aangekondigde beslissingen worden voor een deel niet nageleefd. We leven niet op een eiland, maar liggen centraal in een groot netwerk. De trein is van essentieel belang voor de mobiliteit in de Eurometropool, maar de NMBS wil haar verantwoordelijkheden in dat verband blijkbaar niet opnemen.

Het incident is gesloten.

35 Vraag van mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de begrotingscontrole en de effecten hiervan bij bpost" (nr. 11434)

35.01 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Hoeveel en op welke posten wordt bij bpost bespaard naar aanleiding van de begrotingscontrole? Welk bedragen worden er bevroren en hoe wordt dat opgevangen? Hoe zal men de kritische opmerkingen van de Europese Commissie beantwoorden?

35.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): De bijdrage van bpost via niet-fiscale inkomsten ten bedrage van 270 miljoen euro komt uit de terugvorderingen van staatssteun die door de Europese Commissie als onwettelijk werden verklaard voor de periode 1992-2010, uit de uitkering van een interim-dividend op het einde van het derde kwartaal 2012 onder voorbehoud van een positief resultaat van het bedrijf en uit een vermindering van de wettelijke reserve.

De 19 miljoen euro aan belastingsinkomsten komt uit de verlaging van de wettelijke reserve en een terugname van voorzieningen, waarop een belasting van 33 procent wordt toegepast.

De uitgaven van bpost worden niet bevroren. Het interim-dividend van bpost wordt voor de volgende jaren verlengd.

L'incident est clos.

36 Question de Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la grève survenue à la division transport de bpost" (n° 11435)

36.01 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): L'équipe de nuit de la section transport de Gand a entamé une grève sauvage après l'annonce par la direction de l'application d'un nouvel horaire.

Quels aménagements horaires bpost apportera-t-il? Pour quelle raison? Comment évitera-t-on des actions analogues dans d'autres centres de tri? Quel a été l'impact de cette grève sur les services de bpost? Quelles mesures le ministre prendra-t-il pour empêcher les grèves sauvages dans les entreprises publiques?

36.02 **Paul Magnette**, ministre (*en néerlandais*): bpost travaille à une phase de test visant à introduire un nouveau régime de travail pour les chauffeurs des centres de courrier industriels. L'intention de bpost consiste à mettre sur pied un modèle d'organisation plus dynamique permettant de dépasser la barre des prestations journalières de 7 h 36. bpost assure que la durée moyenne hebdomadaire de travail n'excédera pas 38 heures. Les heures supplémentaires peuvent être compensées. Pour les remplaçants, la flexibilité est accrue. En effet, ces derniers reprennent le service d'un titulaire, généralement pendant une semaine. Il peut donc s'agir suivant le cas d'un service de jour ou d'un service de nuit.

Tous les aspects doivent être discutés avec les syndicats. À Gand, la démarche a déclenché une grève qui a débouché sur l'engagement d'attendre la décision à prendre au niveau national. Entre-temps, les envois ne sont pas arrivés dans les bureaux de poste locaux ce qui a, en effet, eu des conséquences sur la distribution du courrier en Flandre orientale et occidentale.

La phase de test est encore en cours chez bpost. La concertation locale engagée avec les syndicats a été reportée en attendant la concertation nationale.

Les conséquences de l'action ont été résorbées dès le lendemain.

L'incident est clos.

37 Questions jointes de

Het incident is gesloten.

36 Vraag van mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de staking bij de transportafdeling van bpost" (nr. 11435)

36.01 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Op 7 maart brak er een wilde staking uit binnen de nachtploeg van de transportafdeling in Gent nadat de directie een nieuwe dienstregeling had aangekondigd.

Welke aanpassing aan de dienstregeling voert bpost uit? Wat is de reden hiervoor? Hoe zullen acties in andere sorteercentra vermeden worden? Wat was de impact van deze staking op de dienstverlening van bpost? Welke maatregelen treft de minister om wilde stakingen in overheidsbedrijven aan banden te leggen?

36.02 Minister **Paul Magnette** (*Nederlands*): bpost werkt aan een testfase om een nieuwe werkregeling voor de chauffeurs van de industriële mailcenters in te voeren. De bedoeling van bpost is een meer dynamisch organisatiemodel op poten te zetten, waardoor de totale dagelijkse prestatie de klassieke 7.36 uur kan overstijgen. bpost verzekert dat de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd op 38 uur behouden blijft. Overuren kunnen worden gecompenseerd. Voor plaatsvervangers geldt een grotere flexibiliteit. Zij nemen immers de dienst van een titularis over, meestal voor een week. Het kan de ene week kan een dagdienst zijn, de andere een nachtdienst.

Alle aspecten moeten worden besproken met de vakbonden. In Gent kwam het tot een staking, die uitliep op de afspraak de beslissing op nationaal niveau af te wachten. Ondertussen raakten de zendingen niet in de plaatselijke postkantoren, wat inderdaad gevolgen had voor de postbedeling in Oost- en West-Vlaanderen.

bpost is nog bezig met de testfase. Er was al lokaal overleg met de vakbonden. Dat werd bevroren om het nationaal overleg af te wachten.

De gevolgen van de actie werden de daaropvolgende werkdag volledig weggewerkt.

Het incident is gesloten.

37 Samengevoegde vragen van

- M. Anthony Dufrane au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les Thalys empruntant la dorsale wallonne" (n° 11445)

- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les menaces qui pèsent sur les Thalys qui empruntent la dorsale wallonne" (n° 11836)

- de heer Anthony Dufrane aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Thalystreinen die op de Waalse as rijden" (nr. 11445)

- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de onzekerheid betreffende de Thalystreinen op de Waalse as" (nr. 11836)

37.01 Anthony Dufrane (PS): Cet hiver, plusieurs Thalys de la dorsale wallonne ont été supprimés pour cause de travaux de maintenance et de grand froid, a-t-on invoqué. Étonnamment, les navetteurs en étaient informés le jour même dans la gare.

37.01 Anthony Dufrane (PS): De voorbije winter werden verscheidene Thalystreinen op de Waalse as afgeschaft wegens onderhoudswerkzaamheden en winteronderhoud. De pendelaars werden daarvan vreemd genoeg pas de dag zelf in het station op de hoogte gebracht.

Il aurait été décidé aussi de supprimer le Thalys de la dorsale wallonne du 14 juillet au 25 août prochain. Pouvez-vous me le confirmer? Et si oui, quelles en sont les raisons? Les navetteurs ont-ils été informés de ces mesures? Les suppressions de cet été remettent-elles en cause la pérennité du Thalys sur la dorsale wallonne à court ou long terme? Enfin, d'autres tronçons belges du Thalys vont-ils également être supprimés?

Er zou tevens beslist zijn om het Thalysvervoersaanbod op de Waalse as van 14 juli tot 25 augustus aanstaande af te schaffen. Bevestigt u dat? Zo ja, wat zijn de redenen voor die beslissing? Werden de pendelaars over die maatregelen geïnformeerd? Zet die maatregel voor komende zomer de Thalysverbinding op de Waalse as op korte of lange termijn op losse schroeven? Zullen andere Thalysverbindingen in België ook worden afgeschaft?

37.02 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Début de ce mois, vous me répondiez quant à la disparition du Thalys 9487 qui dessert Paris au départ de Liège, Namur, Charleroi et Mons et le Thalys 9406 dans l'autre sens.

37.02 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Begin deze maand beantwoordde u mijn vraag in verband met de mogelijke afschaffing van Thalys 9487 Luik-Namen-Charleroi-Bergen-Parijs en Thalys 9406 in de omgekeerde richting.

Depuis, Thalys International a décidé de supprimer le Thalys sur cet itinéraire du 14 juillet au 25 août 2012, révèle le site de l'opérateur. Le même sort est réservé aux Thalys sur la dorsale flamande et on diminue la fréquence entre Bruxelles et Paris durant la même période.

In de tussentijd heeft Thalys International beslist om de Thalys op dat traject van 14 juli tot 25 augustus 2012 af te schaffen, aldus de website van het spoorwegbedrijf. De Thalystreinen op de Vlaamse as worden ook afgeschaft en het aantal treinen tussen Brussel en Parijs wordt in dezelfde periode teruggeschroefd.

Cet été, les voyageurs seront obligés de transiter par Bruxelles en prenant un billet Toutes gares belges (TGB). Le coût total en sera fortement augmenté et le temps de parcours fort allongé. N'y a-t-il pas la volonté de décourager les utilisateurs de cette ligne?

De reizigers zullen deze zomer via Brussel moeten reizen en een EBS-toeslag (elk Belgisch station) moeten betalen. Ze zullen fors meer moeten betalen en veel langer onderweg zijn. Is dit geen bewuste strategie om de reizigers op die lijn te ontmoedigen?

Y aura-t-il une compensation offerte aux voyageurs via une offre de prix équivalente à la situation actuelle durant la période estivale?

Zal Thalys in een compensatie voor de reizigers voorzien door tijdens de zomerperiode dezelfde prijs aan te rekenen als nu het geval is?

Pouvez-vous affirmer l'existence à long terme de Thalys sur la dorsale wallonne, ne fut-ce qu'à l'approche de Mons 2015?

Kan u bevestigen dat de Thalysverbinding op de Waalse as op lange termijn zal worden gehandhaafd, al was het maar met het oog op

Bergen Culturele Hoofdstad 2015?

Êtes-vous en contact avec votre homologue français à ce sujet?

Heeft u hierover contact met uw Franse ambtgenoot?

37.03 Paul Magnette, ministre (*en français*): Concernant ce dernier élément, nous attendions sa désignation. À présent, nous pourrions prendre des contacts.

37.03 Minister Paul Magnette (Frans): Wat die laatste vraag betreft, was het natuurlijk wachten op zijn aanstelling. Nu het zover is, kunnen we contact met hem opnemen.

En septembre 2011, les gestionnaires d'infrastructure en France signalaient que, suite à des travaux, des conflits de sillons avec des trains domestiques français étaient apparus. Finalement, un meilleur sillon fut obtenu. Le temps de parcours fut cependant allongé de quelques minutes suite à des croisements avec d'autres trains en Belgique et en France.

In september 2011 lieten de Franse infrastructuurbeheerders weten dat er, als gevolg van werkzaamheden, conflicten waren opgedoken met de rijpaden van hun binnenlandse treinen. Uiteindelijk werd er een beter rijpad gevonden. De trajecttijd is wel enkele minuten langer, omdat de trein moet kruisen met andere treinen in België en Frankrijk.

La SNCB estime, sur la base des accords actuels, que sa position vis-à-vis de ses partenaires reste de maintenir cette offre. Je continuerai à plaider dans ce sens: ayant été pendant dix ans un utilisateur hebdomadaire de ce train, j'y suis très attaché.

Op grond van de bestaande akkoorden kiest de NMBS ten aanzien van haar partners voor het behoud van dat treinaanbod. Ook ik zal dat blijven bepleiten: ik maakte gedurende tien jaar wekelijks gebruik van die verbinding, en ben er dus erg aan gehecht.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

38 Questions jointes de

- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le commissaire du gouvernement auprès de bpost" (n° 11494)
- Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'annulation de la nomination du commissaire du gouvernement auprès de bpost" (n° 11586)

38 Samengevoegde vragen van

- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de regeringscommissaris bij bpost" (nr. 11494)
- mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de vernietiging van de benoeming van de regeringscommissaris bij bpost" (nr. 11586)

38.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): *La Libre Belgique* du 4 mai évoquait le blocage des nominations dans la fonction publique fédérale. Il semblerait que vous ayez cassé la nomination du commissaire du gouvernement auprès de bpost. Cette décision est présentée comme une mesure de rétorsion suite à l'absence de nomination de l'administrateur général à l'ONP.

38.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): In *La Libre Belgique* van 4 mei stond te lezen dat de benoemingen bij het federaal openbaar ambt geblokkeerd zouden zijn. U zou de benoeming van de regeringscommissaris bij bpost hebben vernietigd. Die beslissing wordt bestempeld als een retorsiemaatregel omdat de benoeming van de administrateur-generaal van de RVP uitblijft.

Confirmez-vous cette information? Quels éléments objectifs vous ont amené à casser cette nomination? Quelles sont les conséquences en matière de représentation du ministre auprès de bpost et des missions en matière de respect de la loi, des statuts et du contrat de gestion?

Bevestigt u dat? Welke objectieve gegevens hebben u ertoe gebracht die benoeming ongedaan te maken? Welke gevolgen heeft dat voor de vertegenwoordiging van de minister bij bpost en voor de opdrachten met betrekking tot de naleving van de wet, van de statuten en van het beheerscontract?

38.02 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Est-il exact que le ministre ait annulé la nomination de Luc Windmolders comme commissaire du gouvernement chez bpost pour réagir au fait que la nomination de Jean-Marc Delporte à la tête de l'Office national des Pensions tardait à intervenir? Quand l'arrêté royal portant la nomination de M. Delporte sera-t-il dès lors publié? Comment le traitement de ce dossier se poursuivra-t-il?

38.03 Paul Magnette, ministre (en français): Il appartient au ministre des Entreprises publiques de proposer au Roi la nomination du commissaire du gouvernement auprès de bpost, ou la révocation de celui-ci. Je n'ai pas présenté un tel arrêté.

(En néerlandais) Je n'ai jamais signé cet arrêté royal.

38.04 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Tout va donc pour le mieux dans le meilleur des mondes au sein de la majorité!

38.05 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Entre-temps, j'ai aussi appris que le ministre Van Quickenborne s'entretiendrait avec M. Delporte.

Je pense personnellement que toute cette saga prouve que l'ancienne culture de nominations politiques est plus vivace que jamais et que la solidarité gouvernementale est des plus friables.

L'incident est clos.

39 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 rapport de l'organisme d'enquête relatif à la catastrophe ferroviaire de Buizingen" (n° 11509)

39.01 Tanguy Veys (VB): L'organisme d'enquête qui a investigué pour identifier les causes de la catastrophe ferroviaire de Buizingen a donné trois mois à la SNCB et à Infrabel pour arrêter un plan d'action.

Quelles répercussions le rapport de l'organisme d'enquête aura-t-il sur les projets de restructuration du ministre? Quelles mesures ce dernier prendra-t-il sur la base de ce rapport et non sur la base des conclusions de la commission spéciale ni sur la base des constats généraux établis par la SNCB après la catastrophe? Autrement dit, en quoi consiste la plus-value de ce rapport?

38.02 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Is het waar dat de minister de benoeming van Luc Windmolders als regeringscommissaris bij bpost heeft geannuleerd als reactie op het uitblijven van de benoeming van Jean-Marc Delporte als hoofd van de Rijksdienst voor Pensioenen? Wanneer wordt het KB daarover dan gepubliceerd? Hoe zal dit dossier verder worden behandeld?

38.03 Minister Paul Magnette (Frans): Het komt de minister van Overheidsbedrijven toe de benoeming of de afzetting van de regeringscommissaris bij bpost aan de Koning voor te stellen. Ik heb zo een besluit niet voorgesteld.

(Nederlands) Een dergelijk KB heb ik niet ondertekend.

38.04 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Bij de meerderheid is er dus geen vuiltje aan de lucht!

38.05 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Ik heb ondertussen ook vernomen dat minister Van Quickenborne een gesprek zal hebben met de heer Delporte.

Voor mij toont heel deze historie aan dat de oude cultuur van politieke benoemingen springlevend is en dat de regering aaneenhangt als los zand.

Het incident is gesloten.

39 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het rapport van het onderzoeksorgaan omtrent de treinramp in Buizingen" (nr. 11509)

39.01 Tanguy Veys (VB): Het onderzoeksorgaan dat een onderzoek heeft gevoerd naar de oorzaken van de treinramp in Buizingen heeft de NMBS en Infrabel drie maanden de tijd gegeven om met een actieplan te komen.

Welke gevolgen heeft het rapport van het onderzoeksorgaan voor de herstructureringsplannen van de minister? Welke maatregelen worden genomen op basis van dit rapport en niet op basis van de conclusies van de bijzondere commissie of van de algemene vaststellingen van de NMBS na de ramp? Welke meerwaarde heeft dit rapport eigenlijk?

39.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Il a été décidé d'accélérer l'installation du système de freinage automatique et d'appliquer l'intégralité des recommandations formulées par la commission parlementaire après la catastrophe de Buizingen. La proposition de réforme du groupe SNCB que je soumettrai sous peu au gouvernement permettra d'atteindre ces objectifs.

39.03 Tanguy Veys (VB): Selon certains, le moment est bien choisi pour publier ce rapport, qui vise essentiellement Infrabel et la SNCB, dans les médias. Cet élément pourrait en effet influencer la discussion actuelle sur la réforme de la structure tricéphale du Groupe SNCB.

L'incident est clos.

40 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 projets de l'administration communale de Wetteren concernant la place de la Gare" (n° 11510)

40.01 Tanguy Veys (VB): Il y a un an et demi de cela, la commune de Wetteren a acheté pour 100 000 euros la cabine de signalisation sise Stationsplein 3 pour y aménager un atelier social de réparation de vélos ainsi qu'un appartement social.

La SNCB a-t-elle marqué son accord sur ces plans?

40.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Les points vélo dans les gares sont exploités par des entreprises actives dans l'économie sociale. La SNCB-Holding peut conclure à cet effet avec les entreprises concernées un service level agreement, pour les missions assurées pour le compte de la holding, comme la gestion du parc à vélos et la surveillance des abris pour vélos. Les points vélo qui n'ont pas conclu un tel accord ne s'occupent alors généralement que de location ou de réparation de vélos et/ou de tourisme vélocipédique.

En 2007, la SNCB-Holding a conclu un accord avec des points vélo dans huit grandes gares flamandes et bruxelloises. Des accords concernant 25 autres gares ont alors été conclus en 2009. La SNCB-Holding examine à présent la possibilité d'étendre le système à l'ensemble du pays. Wetteren est l'une des options.

L'incident est clos.

41 Question de M. Ronny Balcaen au ministre

39.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): De installatie van het automatische remsysteem wordt versneld en alle aanbevelingen van het parlementaire commissie na de ramp van Buizingen zullen worden uitgevoerd. Het hervormingsvoorstel van de NMBS-Groep, dat ik binnenkort aan de regering zal voorleggen, zal het mogelijk maken deze doelstellingen te bereiken.

39.03 Tanguy Veys (VB): Volgens sommigen is het niet toevallig dat dit rapport, dat vooral Infrabel en de NMBS viseert, nu in de media is gekomen. Een en ander zou kunnen passen in de discussie over de hervorming van de driedelige NMBS-Groep.

Het incident is gesloten.

40 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de plannen van het gemeentebestuur van Wetteren aan het stationsplein" (nr. 11510)

40.01 Tanguy Veys (VB): Anderhalf jaar geleden kocht de gemeente Wetteren het seinhuis aan het Stationsplein 3 voor 100.000 euro om er een sociale fietswerkplaats en een sociaal appartement in te richten.

Is de NMBS het eens met die plannen?

40.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): De fietspunten in de stations worden uitgebaat door bedrijven uit de sociale economie. De NMBS-Holding kan daartoe met hen een *service label agreement* sluiten, voor de taken in opdracht van de NMBS-Holding, zoals het fietsenbeheer en het toezicht op de fietsenstallingen. Fietspunten zonder deze overeenkomst leggen zich doorgaans enkel toe op verhuur, herstelling en/of fietstoerisme.

Sinds 2007 startte de NMBS-Holding deze samenwerking met fietspunten in acht grote stations in Vlaanderen en Brussel, in 2009 gevolgd door overeenkomsten in 25 bijkomende stations. Momenteel onderzoekt de NMBS-Holding een mogelijke uitbreiding over heel het land. Wetteren is een van de opties.

Het incident is gesloten.

41 Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de

des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les propos antisémites tenus dans l'interphone d'un train" (n° 11519)

minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de antisemitische uitspraken die werden omgeroepen via de intercom op een trein" (nr. 11519)

41.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Le 3 mai dernier, une annonce à caractère antisémite a été faite à bord d'un train Namur – Bruxelles. L'auteur des faits ne serait pas un membre du personnel de la SNCB, qui a porté plainte.

41.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Op 3 mei jongstleden werd er in een trein op de lijn Namen – Brussel een antisemitische aankondiging omgeroepen. Een en ander zou het werk zijn van iemand die geen lid is van het personeel van de NMBS, die een klacht heeft ingediend.

La SNCB confirme-t-elle qu'il s'agit d'une utilisation abusive du matériel par une personne extérieure à l'entreprise? Comment peut-on expliquer qu'une telle utilisation abusive du matériel soit possible? Quelles mesures sont-elles prises?

Bevestigt de NMBS dat er hier sprake is van het onrechtmatig gebruik van het materiaal door iemand van buiten het bedrijf? Hoe is het mogelijk dat iemand op die manier onrechtmatig gebruik van het materiaal kan maken? Welke maatregelen worden er ter zake genomen?

41.02 Paul Magnette, ministre (*en français*): La SNCB confirme qu'il s'agit d'une utilisation abusive par un tiers des équipements de sonorisation, qui sont situés dans les espaces accessibles aux voyageurs mais dans une armoire fermée à l'aide d'une clef de Berne. Il n'est pas impossible que des personnes étrangères au service aient pu s'en procurer une ou aient forcé l'armoire.

41.02 Minister Paul Magnette (*Frans*): De NMBS bevestigt dat het gaat om het onrechtmatig gebruik door een buitenstaander van de intercom, waarvan de bedieningspanelen zich bevinden in voor de reizigers toegankelijke ruimten, maar wel in een kast die met een Bernsleutel wordt afgesloten. Het kan dat personen van buiten het bedrijf aan zo een sleutel wisten te komen of de kast openbraken.

La SNCB a porté plainte et mettra tout en œuvre pour aider la justice à identifier les auteurs.

De NMBS heeft een klacht ingediend en zal het gerecht waar mogelijk helpen om de daders op te sporen.

Il est malheureusement impossible de se prémunir à 100 % contre les actes de malveillance mais des mesures sont prises pour les contrer. Ainsi, les serrures des postes de conduite sont actuellement remplacées. Une telle initiative est toutefois difficile à prendre pour le système de sonorisation car le chef de train doit pouvoir y accéder rapidement.

Het is jammer genoeg niet mogelijk om kwaadwillige daden volledig uit te sluiten, maar er worden maatregelen genomen om dergelijke daden tegen te gaan. Zo worden momenteel de sloten van de stuurposten vervangen. Voor de intercomkasten ligt dat moeilijker, aangezien de treinchef snel bij het bedieningspaneel moet kunnen.

41.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Ce n'est pas la première fois que cela se produit. La clef de Berne est en effet un outil assez simple à imiter ou à trouver. J'espère que des solutions pourront être trouvées.

41.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Het is niet de eerste maal dat er zoiets gebeurt. Een Bernsleutel is inderdaad redelijk makkelijk na te maken of te bemachtigen. Ik hoop dat er oplossingen zullen worden gevonden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique est levée à 19 h 03.

De openbare vergadering wordt gesloten om 19.03 uur.