



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

29-05-2012

Après-midi

Dinsdag

29-05-2012

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 beigekleurig papier)

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

SOMMAIRE

Question de Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les chiffres de ponctualité livrés par Infrabel pour le mois de février 2012" (n° 10697)

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

Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le site web scotty.be" (n° 11245)

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

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 liaison ferroviaire Diabolo et le report du nouveau plan de transport de la SNCB" (n° 11315)

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

Question de M. Damien Thiéry au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le projet de gare SNCB sous l'aéroport de Charleroi" (n° 11392)

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

Question de Mme Reinilde Van Moer au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la formulation des adresses sur les envois postaux" (n° 11395)

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

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 "les réformes dans les

INHOUD

Vraag van mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de door Infrabel voor de maand februari 2012 meegedeelde stiptheidscijfers" (nr. 10697)

Sprekers: Linda Musin, Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de website scotty.be" (nr. 11245)

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

Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Diaboloverbinding en het uitstel van het nieuwe vervoersplan van de NMBS" (nr. 11315)

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

Vraag van de heer Damien Thiéry aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het plan voor een NMBS-station onder de luchthaven van Charleroi" (nr. 11392)

Sprekers: Damien Thiéry, Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Vraag van mevrouw Reinilde Van Moer aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de adresformulering op poststukken" (nr. 11395)

Sprekers: Reinilde Van Moer, Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote

ateliers de la SNCB" (n° 11425)

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

Steden, over "de hervormingen in de werkplaatsen van de NMBS" (nr. 11425)

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

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 "les dysfonctionnements dans l'attribution des voitures aux différents ateliers" (n° 11426)

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

7

Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het wanbeheer bij de toewijzing van rijkswagens aan de diverse werkplaatsen" (nr. 11426)

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

7

Question de Mme Valérie Warzée-Caverenne au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gestion de crise sur le rail" (n° 11439)

Orateurs: **Valérie Warzée-Caverenne, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes

8

Vraag van mevrouw Valérie Warzée-Caverenne aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het crisisbeheer bij het spoor" (nr. 11439)

Sprekers: **Valérie Warzée-Caverenne, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

8

Questions jointes de

9

Samengevoegde vragen van

9

- Mme Muriel Gerken au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la fermeture de bureaux de poste et de Points Poste à Liège" (n° 11539)

9

- mevrouw Muriel Gerken aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de sluiting van postkantoren en PostPunten te Luik" (nr. 11539)

9

- Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'accessibilité des bureaux de poste et des Points Poste sur le territoire de Liège" (n° 11788)

9

- mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toegankelijkheid van de postdienst op het Luikse grondgebied" (nr. 11788)

9

Orateurs: **Muriel Gerken, Linda Musin, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes

Sprekers: **Muriel Gerken, Linda Musin, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Question de M. Anthony Dufrane au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le droit, pour le personnel de la SNCB, d'infliger des sanctions administratives" (n° 11547)

11

Vraag van de heer Anthony Dufrane aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het recht, voor het NMBS-personeel, om administratieve sancties op te leggen" (nr. 11547)

11

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

Sprekers: **Anthony Dufrane, 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

12

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

12

des Grandes Villes, sur "l'étude relative à la nécessité de la mise en place d'un passage ferroviaire souterrain à la gare de Turnhout" (n° 11570)

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

Steden, over "het onderzoek naar de noodzaak voor een ondergrondse inpassing van de spoorweg aan het station van Turnhout" (nr. 11570)

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 "les conséquences du réaménagement des alentours de la gare d'Izegem pour le parking de la SNCB" (n° 11587)

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

12 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gevolgen van de herinrichting van de stationsomgeving van Izegem voor de NMBS-parking" (nr. 11587) 12

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

Questions jointes de

13 Samengevoegde vragen van 13

- 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 des résultats financiers de la SNCB pour l'année 2011" (n° 11602)

13 - de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gevolgen van de financiële resultaten van de NMBS voor het jaar 2011" (nr. 11602) 13

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les résultats annuels 2011 de la SNCB" (n° 11606)

13 - de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de jaarresultaten 2011 van de NMBS" (nr. 11606) 13

- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les résultats de l'exercice 2011 de la SNCB" (n° 11646)

13 - de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de resultaten voor het boekjaar 2011 van de NMBS" (nr. 11646) 13

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

Spreekers: **Tanguy Veys, Steven Vandeput, Jef Van den Bergh, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Questions jointes de

16 Samengevoegde vragen van 16

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la liaison ferroviaire directe entre Roulers et Bruxelles" (n° 11626)

16 - de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "een rechtstreekse treinverbinding vanuit Roeselare naar Brussel" (nr. 11626) 16

- Mme Bercy Slegers au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les liaisons ferroviaires directes avec Bruxelles" (n° 11638)

16 - mevrouw Bercy Slegers aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de rechtstreekse treinverbindingen naar Brussel" (nr. 11638) 16

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

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

Grandes Villes

Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la fermeture du guichet de la gare de Harelbeke" (n° 11650) <i>Orateurs: Tanguy Veys, Paul Magnette,</i> ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes	17	Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de sluiting van het loket in het station van Harelbeke" (nr. 11650) <i>Sprekers: Tanguy Veys, Paul Magnette,</i> minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	17
Questions jointes de	18	Samengevoegde vragen van	18
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'instauration chez bpost de nouvelles normes qui aboutiront à la prestation d'heures supplémentaires (non rémunérées)" (n° 11654)	18	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de invoering van nieuwe normen bij bpost die tot (onbetaald) overwerk zullen leiden" (nr. 11654)	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 "le mouvement de grève chez bpost à Ostende" (n° 11775)	18	- mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stakingsactie bij bpost Oostende" (nr. 11775)	18
- M. Wouter De Vriendt au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les mouvements de protestation chez bpost" (n° 11777) <i>Orateurs: Tanguy Veys, Wouter De Vriendt, Paul Magnette,</i> ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes	18	- de heer Wouter De Vriendt aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "protesten bij bpost" (nr. 11777) <i>Sprekers: Tanguy Veys, Wouter De Vriendt, Paul Magnette,</i> ministre van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	18
Questions jointes de	19	Samengevoegde vragen van	19
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les mesures de sécurité prises à la gare de Boom à la suite d'un tragique accident survenu le 13 mai 2012" (n° 11671)	20	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de veiligheidsmaatregelen aan het station van Boom naar aanleiding van een tragisch ongeval op 13 mei 2012" (nr. 11671)	20
- 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 mortel de Boom" (n° 11683) <i>Orateurs: Tanguy Veys, Paul Magnette,</i> ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes	20	- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het dodelijk ongeval te Boom" (nr. 11683) <i>Sprekers: Tanguy Veys, Paul Magnette,</i> ministre van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	20
Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'état d'avancement du master plan urbanistique des abords de la gare	21	Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stand van zaken van het stedenbouwkundig masterplan voor de	21

du Midi à Bruxelles et le déménagement éventuel de la VRT en ces lieux" (n° 11672)

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

stationsomgeving van het Brusselse Zuidstation en de eventuele verhuis van de VRT ernaar" (nr. 11672)

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 "le problème des emplois vacants de distributeurs à pourvoir chez bpost, plus particulièrement dans le Brabant flamand et le Pays de Waas" (n° 11674)

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

21 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de problematiek van het aantal niet-ingevulde vacatures voor uitreikers bij bpost in het bijzonder in het Waasland en in Vlaams-Brabant" (nr. 11674)

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'ancienne maison du garde-barrière de la gare de Schaerbeek" (n° 11675)

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 "het voormalig huis van de bareelwachter aan het station van Schaarbeek" (nr. 11675)

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'absence de facilités en faveur des moins valides dans la nouvelle gare de Beringen" (n° 11721)

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 "de afwezigheid van faciliteiten voor mindervaliden in het nieuwe treinstation van Beringen" (nr. 11721)

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 nécessité d'une application pour smartphone conviviale pour la demande d'une compensation en cas de retard de train" (n° 11722)

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

24 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nood aan een gebruiksvriendelijke smartphone-applicatie om compensatie bij treinvertragingen aan te vragen" (nr. 11722)

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

Questions jointes de

25 Samengevoegde vragen van 25

- M. Frank Wilrycx au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gare de Noorderkempen" (n° 11733)

25 - de heer Frank Wilrycx aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het station Noorderkempen" (nr. 11733)

- M. Jef Van den Bergh au ministre des

25 - de heer Jef Van den Bergh aan de minister van 25

Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gare de Noorderkempen" (n° 11824)

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

Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het station Noorderkempen" (nr. 11824)

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

Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la lettre adressée par les bourgmestres de Herentals, Turnhout, Lierre et Kasterlee à la SNCB relative à une liaison ferroviaire directe entre leurs gares et Malines-Bruxelles" (n° 11795)

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

26 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de brief van de burgemeesters van Herentals, Turnhout, Lier en Kasterlee aan de NMBS voor de rechtstreekse treinverbinding tussen hun stations met Mechelen-Brussel" (nr. 11795)

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 remise en service de la ligne 20 comme alternative au plan Spartacus" (n° 11845)

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

27 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de heractivering van lijn 20 als alternatief voor het Spartacusplan" (nr. 11845)

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'adaptation quasi hebdomadaire des horaires chez bpost et la communication défaillante entre l'entreprise et ses chauffeurs" (n° 11901)

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

30 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de bijna wekelijkse aanpassing van de dienstroosters bij bpost en de slechte communicatie van bpost met zijn chauffeurs" (nr. 11901)

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

Questions jointes de

31 Samengevoegde vragen van 31

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les frais d'hébergement extrêmement élevés du siège central de la SNCB" (n° 11906)

31 - de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de extreem hoge huisvestingskost van de hoofdzetel van de NMBS" (nr. 11906)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les locaux de la SNCB situés à la Porte de Hal, près de Bruxelles-Midi" (n° 11916)

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

31 - de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de huisvesting van de NMBS aan de Hallepoort in de buurt van Brussel-Zuid" (nr. 11916)

Sprekers: **Tanguy Veys, Steven Vandeput, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid -

au développement - Grandes Villes

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 communication concernant le passage à niveau à la Zeebruggelaan à Uitkerke (Blankenberge)" (n° 11908)

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

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 gestion des avis signalant des signaux défectueux" (n° 11921)

Orateurs: **Steven Vandeput**

Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le nouvel arrêt de Beringen et l'accessibilité aux voyageurs à mobilité réduite" (n° 11922)

Orateurs: **Steven Vandeput**

Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le potentiel de la liaison ferroviaire Genk-As-Maasmechelen" (n° 11923)

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

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 "les mesures disciplinaires en cas de grève sauvage au sein du Groupe SNCB" (n° 11933)

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

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'arrière au service médical de la SNCB-Holding au niveau des tests psychotechniques" (n° 11937)

32 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de communicatie omtrent de werken aan de spoorovergang aan de Zeebruggelaan in Uitkerke (Blankenberge)" (nr. 11908)

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

33 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het omgaan met meldingen van slecht functionerende seinen" (nr. 11921)

Sprekers: **Steven Vandeput**

33 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nieuwe stopplaats Beringen en de toegankelijkheid voor reizigers met een beperkte mobiliteit" (nr. 11922)

Sprekers: **Steven Vandeput**

33 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het potentieel van de spoorverbinding Genk-As-Maasmechelen" (nr. 11923)

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

34 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de tuchtmaatregelen bij wilde stakingen bij de NMBS-Groep" (nr. 11933)

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

35 Samengevoegde vragen van 35

35 - de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de achterstand bij de medische dienst van de NMBS-Holding op vlak van psychotechnische tests" (nr. 11937)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les conducteurs de train mis en disponibilité" (n° 11945) 36
Orateurs: **Tanguy Veys, Steven Vandeput, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes
- Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le livre *Calatrava Stations Liège* de Robertina Calatrava" (n° 11948) 37
Orateurs: **Steven Vandeput, 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 sécurisation de l'ancien bâtiment de la gare de Sint-Katelijne-Waver" (n° 11971) 38
Orateurs: **Tanguy Veys, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de treinbestuurders die op non-actief staan" (nr. 11945) 36
Sprekers: **Tanguy Veys, Steven Vandeput, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden
- Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het boek *Calatrava Stations Liège* van Robertina Calatrava" (nr. 11948) 37
Sprekers: **Steven Vandeput, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden
- Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de beveiliging van het oude stationsgebouw van Sint-Katelijne-Waver" (nr. 11971) 38
Sprekers: **Tanguy Veys, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

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

du

MARDI 29 MAI 2012

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 29 MEI 2012

Namiddag

La discussion des questions est ouverte à 14 h 41 par Mme Sabien Lahaye-Battheu, présidente.

01 Question de Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les chiffres de ponctualité livrés par Infrabel pour le mois de février 2012" (n° 10697)

01.01 Linda Musin (PS): Infrabel a fourni son rapport de ponctualité pour février 2012. Comment expliquer la suppression de 2 617 trains ce mois-là, suppressions en constante augmentation depuis 2008?

Les trains supprimés ne sont pas pris en compte dans le taux global de ponctualité. Si c'était le cas, quel serait le taux de ponctualité réel pour février? Pourtant le tableau communiqué par Infrabel, *Ponctualité globale des trains de voyageurs; trains à l'heure ou avec un retard de moins de 6 minutes*, comprend un intitulé: *y compris trains supprimés* avec un pourcentage de 84,7 %. Dès lors comment les trains supprimés interviennent-ils dans les chiffres de ponctualité? On justifie ces retards par l'hiver rigoureux. Comment la SNCB évalue-t-elle l'efficacité de son plan "hiver"?

La différence de ponctualité entre les heures creuses et les heures de pointe ne révèle-t-elle pas la saturation du réseau durant ces dernières? Malgré cela, peut-on imaginer une ponctualité améliorée à court ou moyen terme en heures pleines?

De behandeling van de vragen vangt aan om 14.41 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.

01 Vraag van mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de door Infrabel voor de maand februari 2012 meegedeelde stiptheidscijfers" (nr. 10697)

01.01 Linda Musin (PS): Infrabel heeft zijn stiptheidsrapport voor februari 2012 gepubliceerd. Hoe verklaart u dat er die maand 2.617 treinen werden afgeschaft? Het aantal afgeschafte treinen neemt sinds 2008 trouwens hand over hand toe.

De afgeschafte treinen worden niet in de globale stiptheidscijfers opgenomen. Als dat wel het geval was, wat zou dan het effectieve stiptheidscijfer voor februari zijn? De tabel van Infrabel *Globale stiptheid van het reizigersverkeer; Stipte treinen of met een vertraging van minder dan 6 minuten* bevat nochtans een kopje 'Met inbegrip van de afgeschafte treinen' met een percentage van 84,7 procent. Hoe worden de afgeschafte treinen nu eigenlijk verwerkt in de stiptheidscijfers? De vertragingen zouden aan de strenge winter te wijten zijn. Hoe beoordeelt de NMBS de doeltreffendheid van haar winterplan?

Wijst het verschil in stiptheid tussen de dal- en de piekuren er niet op dat het spoorwegnet in de spitsuren verzadigd is? Is een betere stiptheid in de spitsuren desondanks op korte of middellange termijn haalbaar?

01.02 Paul Magnette, ministre (*en français*): La suppression de 2 617 trains en février 2012 pour 1 166 en février 2011 s'explique par le climat rude et les avaries qu'il a occasionnées.

L'hiver a eu des effets apocalyptiques sur bon nombre d'équipements extérieurs.

Les mesures à prendre en cas de conditions climatiques extrêmes sont reprises dans le plan *Système alerte météo*. Il fut mis en oeuvre en février 2012 et a permis, selon la SNCB, d'éviter une situation plus grave encore.

Plusieurs indices mesurent la ponctualité, selon l'angle considéré. Certains ne reprennent pas les trains supprimés et d'autres les assimilent à des trains en retard.

Vu la saturation du réseau, le moindre incident en heures de pointe provoque plus de retard qu'en heures creuses. Mais, tout est mis en oeuvre pour limiter l'impact des incidents sur le trafic ferroviaire. En outre, je veille à intégrer dans le plan pluriannuel d'investissement 2013-2025 les dépenses en infrastructure et matériel roulant pour améliorer la ponctualité.

01.03 Linda Musin (PS): Je garde espoir dans le plan pluriannuel 2013-2025, souhaitant l'amélioration de la situation pour la réputation de la SNCB.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 10926 de Mme Galant est reportée.

02 Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le site web scotty.be" (n° 11245)

02.01 Steven Vandeput (N-VA): Le site internet scotty.be est un nouveau planificateur d'itinéraires qui compare l'ensemble des moyens de transport pour recommander le trajet le plus rapide. La version définitive de ce site est prévue pour le début de l'année prochaine. L'entreprise qui a conçu cet outil, Go-Mobile, est une coentreprise entre Be-Mobile, c'est-à-dire Touring Mobilis, et Syntigo, la filiale de TIC de la SNCB-Holding.

01.02 Minister Paul Magnette (Frans): Het verschil tussen de 2.617 afgeschafte treinen in februari 2012 en de 1.166 in februari 2011 moet toegeschreven worden aan de barre weersomstandigheden en de daardoor veroorzaakte schade aan het spoorwegmaterieel.

Heel wat buiteninrichtingen hebben zwaar te lijden gehad onder het winterweer.

De bij extreme weersomstandigheden te nemen maatregelen zijn vervat in het winterplan. In februari 2012 werd dat plan in werking gesteld en zo kon volgens de NMBS nog erger voorkomen worden.

Verscheidene indicatoren geven een beeld van de stiptheid, vanuit een bepaalde invalshoek. Voor bepaalde indicatoren worden de afgeschafte treinen niet meegeteld, voor andere worden ze beschouwd als treinen met vertraging.

Door de verzadiging van het netwerk leidt het geringste incident tijdens de spitsuren tot meer vertragingen dan buiten de spitsuren. Alles wordt echter in het werk gesteld om de gevolgen van incidenten voor het spoorverkeer te beperken. Met het oog op een betere stiptheid zie ik er voorts op toe dat in het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 de nodige uitgaven voor infrastructuur en rollend materieel worden opgenomen.

01.03 Linda Musin (PS): Ik hoop dat het meerjarenplan 2013-2025 soelaas zal bieden en dat de toestand zal verbeteren, want de reputatie van de NMBS staat op het spel.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 10926 van mevrouw Galant wordt uitgesteld.

02 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de website scotty.be" (nr. 11245)

02.01 Steven Vandeput (N-VA): De website scotty.be is een nieuwe routeplanner die alle vervoersmiddelen vergelijkt om de snelste route aan te bevelen. De definitieve versie ervan wordt gepland begin 2013. Het bedrijf erachter, Go-Mobile, is een joint venture tussen Be-Mobile, dat is Touring Mobilis, en Syntigo, de ICT-dochter van de NMBS-Holding.

Le ministre peut-il donner davantage de précisions sur la structure de ce projet? Quelles sont les participations? Qu'ont convenu les partenaires? Quelle personne siège au conseil d'administration de Go-Mobile au nom de Syntigo ou de la Holding? Quel est le montant annuel des indemnités versées aux administrateurs? Les activités de Go-Mobile correspondent-elles au contrat de gestion conclu avec la SNCB-Holding? Quel est le mode de collaboration entre Go-Mobile et B-Mobility? Quels services B-Mobility fournit-il à Go-Mobile et quel est le montant facturé pour ce faire?

Existe-t-il d'autres flux financiers entre Go-Mobile et la SNCB-Holding, Syntigo ou une des autres filiales de la Holding? À quel montant s'élève l'investissement total dans scotty.be?

Quel est le modèle d'entreprise de scotty.be? Ce projet devra-t-il être rentable à terme ou considère-t-on qu'il s'agit d'un service d'intérêt public?

02.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Syntigo est une filiale de la SNCB-Holding et, en tant que société anonyme de droit privé, n'est pas un service public. Comme entreprise autonome, la SNCB-Holding peut gérer ce type d'activités comme elle l'entend. Go-Mobile est une joint venture commerciale entre Syntigo et Be-Mobile, mieux connue sous le nom de Touring Mobilis. Le but est de développer des applications qui fournissent des informations en temps réel en matière de mobilité. La société a été constituée avec un capital social de 150 000 euros, Syntigo détenant 51 % des parts et Go-Mobile 49 %. MM. Erik Sclep et Giovanni Palmieri siègent au conseil d'administration sur proposition de Syntigo, sans aucune rémunération.

Le premier exercice de Go-Mobile n'est pas encore clôturé, mais l'on s'attend à un résultat légèrement positif. L'entreprise prépare l'intégration du site internet B-Mobility dans le portail Scotty; grâce à cette intégration, B-Mobility jouira d'une plus grande notoriété auprès d'un public plus large. Go-Mobile fournit l'hébergement du site internet B-Mobility pour un montant annuel de 2 500 euros. Les sites de B-Parking et Blue Mobility ont été intégrés au portail de Scotty. Go-Mobile verse des droits de licence pour l'utilisation du logiciel de Syntigo et le budget relatif au développement du site est d'environ 600 000 euros.

Scotty sert d'enseigne à Go-Mobile pour commercialiser des produits et plusieurs entreprises et médias utilisent dès à présent des produits de Go-Mobile. En échange des revenus ainsi perçus, l'entreprise versera une indemnité à la SNCB-Holding. Par le biais de Scotty, la SNCB-Holding

Kan de minister de structuur van dit project nader toelichten? Wie participeert hierin? Wat zijn de afspraken tussen de partners? Wie zit namens Syntigo of de Holding in de raad van bestuur van Go-Mobile? Welke totale jaarlijkse vergoedingen krijgen de bestuursleden? Past dit in het beheerscontract met de NMBS-Holding? Op welke manier werkt Go-Mobile samen met B-Mobility? Welke diensten levert B-Mobility aan Go-Mobile en hoeveel wordt daarvoor aangerekend?

Zijn er andere financiële stromen tussen Go-Mobile en de NMBS-Holding, Syntigo of een van de andere dochters van de Holding? Hoeveel bedraagt de totale investering in scotty.be?

Wat is het businessmodel van scotty.be? Moet dit op termijn rendabel zijn of beschouwt met dit als een dienst van openbaar nut?

02.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Syntigo is een dochtermaatschappij van NMBS-Holding en is als nv van privaatrecht geen openbare dienst. Als autonoom bedrijf kan de NMBS-Holding dit soort activiteiten naar eigen inzichten beheren. Go-Mobile is een commerciële joint venture tussen Syntigo en Be-Mobile, beter bekend als Touring Mobilis. Het doel is om toepassingen te ontwikkelen die in real time informatie geven inzake mobiliteit. De vennootschap werd opgericht met een maatschappelijk kapitaal van 150.000 euro, waarbij Syntigo 51 procent bezit van de aandelen en Be-Mobile 49 procent. De heren Erik Sclep en Giovanni Palmieri zitten in de raad van bestuur op voordracht van Syntigo, dit zonder enige vergoeding.

Het eerste boekjaar van Go-Mobile is nog niet afgesloten, maar men verwacht een licht positief resultaat. Het bedrijf werkt aan de integratie van de B-Mobilitywebsite onder de Scottyportalsite, waardoor B-Mobility meer bekendheid krijgt bij een breder publiek. Go-Mobile levert de hosting van de B-Mobilitywebsite tegen een jaarlijkse bijdrage van 2.500 euro. De sites van B-Parking en Blue Mobility werden geïntegreerd in de portalsite van Scotty. Go-Mobile betaalt licentievergoedingen voor het gebruik van software van Syntigo en het budget voor de ontwikkeling van de site bedraagt ongeveer 600.000 euro.

Scotty is voor Go-Mobile een uithangbord om producten te commercialiseren en nu al werken verscheidene ondernemingen en media met producten van Go-Mobile. In ruil voor de aldus verkregen inkomsten zal het bedrijf een vergoeding betalen aan de NMBS-Holding. Via Scotty wil de

veut favoriser le transport ferroviaire. La SNCB-Holding percevra également un pourcentage dans les ventes des produits Go-Mobile à des clients tiers.

02.03 Steven Vandeput (N-VA): Je me réjouis que dans ce cas, les membres du conseil d'administration ne perçoivent aucune rémunération. Il n'en reste pas moins que grâce à ce montage, l'État est, par l'intermédiaire de la SNCB-Holding, actionnaire à 51 % d'une entreprise privée. Il est donc légal d'exercer un contrôle sur cette participation de l'État.

L'incident est clos.

03 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 liaison ferroviaire Diabolo et le report du nouveau plan de transport de la SNCB" (n° 11315)

03.01 Steven Vandeput (N-VA): Le 26 janvier 2011, votre prédécesseur déclarait que le projet Diabolo ne serait finalisé qu'en 2013, justifiant ainsi le report à décembre 2013 du nouveau plan transport.

Le Roi a pourtant invité l'ensemble des membres de notre commission à l'inauguration officielle du projet, qui a donc été achevé 18 mois avant l'échéance prévue.

Les entrepreneurs percevront-ils une indemnisation spéciale pour cette finalisation accélérée? Le projet Diabolo constituant le principal motif du report du nouveau plan transport, pouvons-nous considérer que l'application de ce dernier sera également anticipée?

03.02 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): La mise en service de Diabolo avait déjà été fixée au 10 juin 2012 en 2007. Le projet Diabolo constitue un partenariat public-privé (un PPS), formule choisie notamment pour les garanties qu'elle offrait pour une réception dans les délais. C'est effectivement ce qui s'est produit. Aucun bonus pour une mise en œuvre accélérée n'avait été convenu avec le partenaire privé.

La SNCB utilisera la nouvelle infrastructure Diabolo dès juin 2012. À l'occasion de la mise en œuvre du nouveau plan transport en décembre 2013, de nouvelles formules de voyage seront proposées. La mise en œuvre du plan n'est pas liée à la mise en service de la desserte Diabolo et ne sera donc pas

NMBS-Holding het spoorvervoer bevorderen. De NMBS-Holding zal ook een aandeel krijgen in de verkoop van de Go-Mobileproducten aan andere klanten.

02.03 Steven Vandeput (N-VA): Ik ben blij dat men in dit geval geen vergoedingen uitbetaalt aan de leden van de raad van bestuur. Wel is de Staat in deze constructie, via de NMBS-Holding, voor 51 procent aandeelhouder in een privébedrijf. Daarop mag dus controle zijn.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Diaboloverbinding en het uitstel van het nieuwe vervoersplan van de NMBS" (nr. 11315)

03.01 Steven Vandeput (N-VA): Op 26 januari 2011 verklaarde de toenmalige minister dat het Diaboloproject pas in 2013 afgerond zou zijn, wat ook de reden was waarom het nieuwe transportplan met twee jaar was uitgesteld, tot december 2013.

Vorige week werden alle commissieleden nochtans uitgenodigd op de plechtige opening van Diabolo door koning Albert II. Het project werd dus anderhalf jaar vroeger afgerond.

Krijgen de aannemers een bijzondere vergoeding voor die versnelde afwerking? Mogen we er nu vanuit gaan dat, aangezien Diabolo de reden was voor het uitstel van het nieuwe vervoersplan, dat plan ook vroeger zal worden ingevoerd?

03.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): De indienstneming van Diabolo werd in 2007 al op 10 juni 2012 gepland. Diabolo is deels een publiek-private samenwerking (PPS). Een van de redenen om voor een PPS te kiezen, is de garantie op een tijdige oplevering, wat hier ook gerealiseerd werd. Met de private partner waren geen bonussen afgesproken voor een eventueel snellere afwerking.

De NMBS zal vanaf juni 2012 gebruik maken van de nieuwe Diabolo-infrastructuur. Bij de invoering van het nieuwe vervoersplan in december 2013 zullen bijkomende reismogelijkheden worden aangeboden. De invoering van het plan is niet met de start van de Diabolobediening verbonden en

anticipée.

wordt dus niet vervroegd.

03.03 Steven Vandeput (N-VA): La SNCB campe donc sur ses positions en ce qui concerne l'instauration de son nouveau plan de transport d'ici 2013 mais il s'agit d'un report qu'elle a obtenu en usant de ruse.

03.03 Steven Vandeput (N-VA): De NMBS houdt zich dus aan de invoering van het nieuwe vervoersplan tegen 2013, een uitstel dat ze op slinkse manier heeft verworven.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de M. Damien Thiéry au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le projet de gare SNCB sous l'aéroport de Charleroi" (n° 11392)

04 Vraag van de heer Damien Thiéry aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het plan voor een NMBS-station onder de luchthaven van Charleroi" (nr. 11392)

04.01 Damien Thiéry (FDF): L'abandon du projet de gare sous l'aéroport de Charleroi constituerait un frein important au développement de cet aéroport, qui constitue un pivot du redéploiement économique de la Wallonie.

04.01 Damien Thiéry (FDF): Indien het station onder de luchthaven van Charleroi er niet zou komen, zou dat de ontwikkeling van die luchthaven fruisen en zou de economische heropleving van heel Wallonië op de helling komen te staan.

Préférez-vous, comme certains le prétendent, l'investissement à la gare de formation de Monceau, au détriment de celui de la gare de l'aéroport de Charleroi?

Klopt het dat uw voorkeur uitgaat naar investeringen in het vormingsstation van Monceau, ten koste van de luchthaven van Charleroi, zoals sommigen beweren?

04.02 Paul Magnette, ministre (en français): J'ai répondu à la même question, posée par M. Dufrane, le 3 mai en séance plénière.

04.02 Minister Paul Magnette (Frans): Ik heb hierop al geantwoord, toen de heer Dufrane me hierover op 3 mei een vraag stelde in de plenaire vergadering.

Le président du conseil d'administration et l'administrateur délégué de la SNCB-Holding m'ont transmis leur projet de plan d'investissement le 27 avril, en m'indiquant que trois investissements ferroviaires restaient prioritaires, à savoir l'engagement formel (pris en 2005 au sein du comité de concertation) pour le raccordement de l'aéroport de Gosselies, qui doit être inscrit dans le plan pluriannuel; la recherche d'une solution pour résoudre les problèmes de capacité à la jonction Nord-Midi et une attention particulière pour le deuxième accès au port d'Anvers et pour la réactivation du Rhin d'acier.

De voorzitter van de raad van bestuur en de gedelegeerd bestuurder van de NMBS-Holding hebben me op 27 april hun ontwerpinvesteringsplan overgezonden. Ze wezen erop dat drie investeringen prioritair blijven: vooreerst is er de formele verbintenis – die in 2005 in het overlegcomité werd aangegaan – om de luchthaven van Gosselies aan te sluiten op het spoornet; die verbintenis moet in het meerjarenplan worden opgenomen; vervolgens moet er een oplossing worden gevonden voor de capaciteitsproblemen in de Noord-Zuidverbinding; ten slotte moet er bijzondere aandacht gaan naar een tweede toegang tot de Antwerpse haven en naar de reactivatie van de IJzeren Rijn.

Il s'agit d'un document de travail qui doit encore fortement évoluer.

Dit is een sneuveltekst, die nog vele vijlstreken nodig heeft.

Concernant le projet de raccordement de la gare de Gosselies, j'ai demandé au Groupe SNCB de réactualiser son étude pour aboutir à une solution financièrement raisonnable et qui engendre le moins de nuisances possible pour les riverains.

Wat de plannen voor het station van Gosselies betreft, heb ik de NMBS-Groep gevraagd haar studie te updaten teneinde een financieel haalbare oplossing uit te werken met zo weinig mogelijk hinder voor de omwonenden.

04.03 Damien Thiéry (FDF): On investit beaucoup en Flandre. Il serait logique d'en faire autant en Wallonie.

L'incident est clos.

05 Question de Mme Reinilde Van Moer au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la formulation des adresses sur les envois postaux" (n° 11395)

05.01 Reinilde Van Moer (N-VA): Le site de bpost recommande d'éviter l'emploi multilingue du nom de rue, mais ne fournit aucune indication sur l'éventuelle traduction d'un nom de rue dans une autre langue nationale, alors que cette pratique existe.

La recommandation qui apparaît sur le site internet est-elle conforme à la loi sur l'emploi des langues en matière administrative?

05.02 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): bpost n'est responsable ni des inscriptions, ni du contenu des envois.

Les recommandations affichées sur le site internet sont uniquement destinées à assurer le déroulement optimal de la lecture automatique des adresses dans les centres de tri.

Face à une adresse incomplète ou erronée, bpost cherchera une solution pour garantir la distribution de l'envoi.

05.03 Reinilde Van Moer (N-VA): Que se passe-t-il lorsqu'un facteur ne comprend pas un nom de rue traduit?

La **présidente**: Le ministre n'a pas d'autre réponse à apporter.

L'incident est clos.

06 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 "les réformes dans les ateliers de la SNCB" (n° 11425)

06.01 Steven Vandeput (N-VA): Le projet B-Lean de restructuration des ateliers de la SNCB a été développé par des entreprises de consultance externes. Un rapport d'avancement est-il prévu et si

04.03 Damien Thiéry (FDF): In Vlaanderen wordt er volop geïnvesteerd. Het zou logisch zijn dat dat ook in Wallonië zou gebeuren.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van mevrouw Reinilde Van Moer aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de adresformulering op poststukken" (nr. 11395)

05.01 Reinilde Van Moer (N-VA): De site van bpost beveelt aan om meertalig gebruik van de straatnaam te vermijden. Over het vertalen van een straatnaam naar een andere landstaal staat er niets, hoewel die praktijk wordt toegepast.

Is de aanbeveling op de website in overeenstemming met de wet op het gebruik van de talen in bestuurszaken?

05.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): bpost is niet verantwoordelijk voor de opschriften en de inhoud van de zendingen.

De aanbevelingen op de website dienen alleen om de automatische lezing van de adressen in de sorteercentra optimaal te laten verlopen.

Ook bij onvolledige of foutieve adressen zal bpost blijven zoeken naar een oplossing om de distributie mogelijk te maken.

05.03 Reinilde Van Moer (N-VA): Wat gebeurt er als een postbode een vertaalde straatnaam niet begrijpt?

De **voorzitter**: De minister heeft geen verder antwoord.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de hervormingen in de werkplaatsen van de NMBS" (nr. 11425)

06.01 Steven Vandeput (N-VA): Externe consultancybedrijven hebben het project B-Lean voor de herstructurering van de werkplaatsen van de NMBS ontwikkeld. Is er een

oui, dans quel délai? Les principes théoriques de B-Lean sont-ils effectivement applicables sur le terrain? Une concertation a-t-elle eu lieu avec les syndicats et les organisations de voyageurs?

Les plans théoriques peuvent-ils être adaptés? Est-il tenu compte, à cet égard, de la motivation des travailleurs dans un environnement de travail modifié? Les travailleurs concernés ont-ils été entendus et a-t-on tenu compte de leur avis dans le cadre de la mise en œuvre des plans de réforme? Existe-t-il un point de contact?

06.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Le projet B-Lean a été mis en place en avril dans deux ateliers pour ensuite être étendu, à l'été 2011, à deux autres ateliers et aux services centraux. Le système sera intégralement implanté dans l'ensemble des ateliers pour la mi-2014.

L'un des principaux piliers de ce projet est la communication. SNCB Technics informe tous les intéressés de ses objectifs et du déroulement du projet, notamment par le biais d'une lettre d'information et de sessions d'information, auxquelles les représentants syndicaux ont également été conviés.

La mise en œuvre de B-Lean s'accompagne de nombreuses concertations et de fréquents rapports en présence des syndicats. De plus, les organisations syndicales seront informées systématiquement sur B-Lean pendant la concertation paritaire au niveau central.

La motivation du personnel est l'un des objectifs prioritaires de B-Lean. Chaque niveau est associé à l'analyse de la situation actuelle, à l'amélioration du matériel et aux décisions.

L'incident est clos.

07 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 "les dysfonctionnements dans l'attribution des voitures aux différents ateliers" (n° 11426)

07.01 Steven Vandeput (N-VA): Il semble que l'attribution des voitures aux différents ateliers de SNCB Technics n'est pas toujours logique et cohérente et ces erreurs prolongent ainsi inutilement la durée des réparations au détriment du déploiement du matériel. La motivation du personnel expérimenté souffre de cette situation.

voortgangsrapportage gepland en op welke termijn? Zijn de theoretische principes van B-Lean ook effectief toepasbaar op het terrein? Werd er overlegd met de vakbonden en de reizigersorganisaties?

Kunnen de theoretische plannen worden bijgestuurd? Wordt er daarbij rekening gehouden met de motivatie van de werknemers in een veranderde werkomgeving? Werden de betrokken werknemers gehoord en werd daarmee rekening gehouden bij de implementatie van de hervormingsplannen? Bestaat er een meldpunt?

06.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): Het project B-Lean werd in april geïntroduceerd in twee werkplaatsen. Na de zomer van 2011 kwamen twee andere werkplaatsen en de centrale diensten aan de beurt. Het systeem zal midden 2014 in alle werkplaatsen volledig ingeburgerd zijn.

Een van de belangrijkste pijlers is communicatie. NMBS Technics informeert iedereen over haar doelstellingen en over het verloop van het project, onder meer via een nieuwsbrief en informatiesessies, waarop ook de vakbondsvertegenwoordigers werden uitgenodigd.

De implementatie van B-Lean gaat gepaard met veel overleg en met een frequente rapportering in aanwezigheid van de vakbonden. De syndicale organisaties worden ook telkens geïnformeerd over B-Lean tijdens het paritair overleg op centraal niveau.

Het motiveren van het personeel is een van de hoofddoelstellingen van B-Lean. Elk niveau wordt betrokken bij de analyse van de huidige toestand, de verbetering van de toestellen en de beslissingen.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het wanbeheer bij de toewijzing van rijtuigen aan de diverse werkplaatsen" (nr. 11426)

07.01 Steven Vandeput (N-VA): De toewijzing van rijtuigen aan de verschillende werkplaatsen van NMBS Technics zou soms niet logisch en coherent gebeuren. Herstellingen duren daardoor somsodeloos lang en de inzetbaarheid van het materieel lijdt daaronder. De motivatie van personeel met expertise zakt daardoor.

Le personnel est en outre accablé sous les réglementations administratives et les théories d'efficacité énoncées par des entreprises de consultance dont il ne perçoit pas toujours l'utilité.

Quels sont les critères d'attribution des travaux de réparation à un atelier déterminé? Une fusion d'ateliers ou une réduction des effectifs sont-elles envisagées dans le cadre de B-Lean ou de la poursuite de l'assainissement entrepris chez SNCB Technics? Dans quelle mesure l'expertise acquise est-elle prise en considération?

07.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Les travaux d'entretien et de réparation des voitures sont attribués sur la base du plan de transport retenu, des capacités de garage des installations, de l'infrastructure disponible dans les ateliers et les postes d'entretien, du savoir-faire technique du personnel et de l'effectif des différents ateliers.

Il n'existe aucun projet de transfert d'ateliers. La SNCB tient à utiliser au mieux les moyens disponibles, ce qui explique les transferts de certains types de matériel entre les différents ateliers.

Les mêmes efforts sont demandés à chaque atelier. Il est tenu compte de la spécialité, de l'expertise, de la motivation et de l'expérience des agents employés dans les ateliers.

07.03 Steven Vandeput (N-VA): Cette réponse fournie par le ministre est parfaitement logique et normale. Je suis néanmoins au regret de l'informer que SNCB Technics procède manifestement à ces attributions en fonction d'autres facteurs.

L'incident est clos.

08 Question de Mme Valérie Warzée-Caverenne au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gestion de crise sur le rail" (n° 11439)

08.01 Valérie Warzée-Caverenne (MR): Le 27 juin 2011, des incidents exceptionnels ont perturbé le trafic ferroviaire. L'affluence d'élèves en voyage scolaire et les fortes chaleurs ont rendu l'attente pénible. L'intervention de services de secours a été nécessaire. Votre prédécesseur a demandé une enquête pour déterminer la nature des problèmes survenus ce jour-là.

Een bijkomend probleem is dat het personeel wordt overstelpt met administratieve regelgeving en efficiëntietheorieën van consultancybedrijven waarvan het nut niet inzielt.

Volgens welke criteria wordt een herstelling aan een bepaalde werkplaats toegewezen? Wordt er in het kader van B-Lean of van een verdere sanering van NMBS Technics overwogen om werkplaatsen samen te voegen of om met minder personeel te werken? In welke mate wordt er rekening gehouden met het verworven vakmanschap?

07.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Het onderhoud en de herstelling van de voertuigen worden toegewezen afhankelijk van het vooropgestelde transportplan, de uitwijkcapaciteiten van de installaties, de beschikbare infrastructuur in de werkplaatsen en de onderhoudsposten, de technische knowhow van het personeel en de personeelscapaciteit van de verschillende werkplaatsen.

Er zijn geen plannen om werkplaatsen over te hevelen. De NMBS wil haar middelen zo efficiënt mogelijk benutten, waardoor bepaalde materieeltypen soms tussen de verschillende werkplaatsen getransfereerd worden.

Van elke werkplaats wordt dezelfde inspanning verwacht. Bij inzet van het personeel in de werkplaatsen wordt rekening gehouden met specialiteit, kennis, motivatie en ervaring.

07.03 Steven Vandeput (N-VA): Het antwoord is volstrekt logisch en normaal. Het spijt me de minister te moeten meedelen dat er bij de toewijzingen van NMBS Technics klaarblijkelijk toch andere factoren spelen.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van mevrouw Valérie Warzée-Caverenne aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het crisisbeheer bij het spoor" (nr. 11439)

08.01 Valérie Warzée-Caverenne (MR): Op 27 juni 2011 werd het treinverkeer door een reeks uitzonderlijke incidenten verstoord. Het wachten in de stilstaande treinen werd nog bemoeilijkt door de hitte en de aanwezigheid van een groot aantal leerlingen die op schoolreis waren. Er diende een beroep te worden gedaan op de hulpdiensten. Uw voorganger heeft gevraagd dat er zou worden onderzocht wat er die dag allemaal verkeerd is

gegaan.

En octobre 2011, les conclusions de l'enquête ont permis de suggérer 76 mesures pour améliorer la prise en charge des voyageurs en cas de crise. Quelle a été la suite réservée par les sociétés du Groupe SNCB à ces recommandations? Quelles mesures a-t-on prises pour éviter des incidents?

In oktober 2011 konden er op grond van de bevindingen van dat onderzoek 76 maatregelen worden voorgesteld, die het zouden moeten mogelijk maken de reizigers in een crisissituatie beter op te vangen. Hebben de entiteiten van de NMBS-Groep gevolg aan die aanbevelingen gegeven en zo ja, hoe? Welke maatregelen werden er genomen om incidenten te voorkomen?

08.02 Paul Magnette, ministre (*en français*): Le rapport de l'enquête indépendante établi par le SPF Mobilité et Transports a fait l'objet d'une séance publique dans cette commission il y a un peu plus d'un mois. Les éléments de ce rapport ont été présentés par ses auteurs. Les sociétés du Groupe SNCB ont exposé leur plan d'action. Un débat a eu lieu avec les membres de la commission. Je vous renvoie au compte rendu de cette séance pour les détails de votre question.

08.02 Minister Paul Magnette (Frans): Het verslag van het onafhankelijk onderzoek dat werd opgesteld door de FOD Mobiliteit en Vervoer werd iets meer dan een maand geleden tijdens een openbare vergadering van deze commissie besproken. De auteurs hebben het verslag voorgesteld. De entiteiten van de NMBS-Groep hebben hun actieplan uiteengezet. Er volgde een debat met de commissieleden. In het verslag van die vergadering kan u de antwoorden op uw vragen terugvinden.

08.03 Valérie Warzée-Caverenne (MR): Jeudi, j'ai pris le train, ce que je fais rarement et je me suis rendu compte de ce qu'avaient pu vivre les voyageurs le 27 juin 2011. S'il n'y a pas de matériel adéquat disponible, il vaudrait mieux éviter aux écoles de faire des réservations et leur demander de trouver un autre moyen de transport.

08.03 Valérie Warzée-Caverenne (MR): Vorige donderdag heb ik de trein genomen, wat ik zelden doe, en heb ik me min of meer kunnen voorstellen wat de reizigers op 27 juni 2011 moeten doorgemaakt hebben. Als er geen geschikt materieel beschikbaar is, zou men de reserveringen voor scholen beter afschaffen en ze vragen voor een ander vervoermiddel te kiezen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Questions jointes de

- Mme Muriel Gerkens au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la fermeture de bureaux de poste et de Points Poste à Liège" (n° 11539)
- Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'accessibilité des bureaux de poste et des Points Poste sur le territoire de Liège" (n° 11788)

09 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Muriel Gerkens aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de sluiting van postkantoren en PostPunten te Luik" (nr. 11539)
- mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toegankelijkheid van de postdienst op het Luikse grondgebied" (nr. 11788)

09.01 Muriel Gerkens (Ecolo-Groen): Liège, grande ville de 200 000 habitants, ne compte plus que huit bureaux de poste et une petite trentaine de Points Poste.

09.01 Muriel Gerkens (Ecolo-Groen): Luik, een grootstad met 200.000 inwoners, telt nog slechts 8 postkantoren en een dertigtal PostPunten.

Quelle évaluation faites-vous de la restructuration des bureaux de poste et des Points Poste actuellement en cours? Quelles sont les procédures en place pour assurer l'accessibilité des services postaux? Les distances physiques et la densité de la population ont été prises en compte mais je suis pas certaine qu'on ait tenu compte de l'accessibilité

Hoe evalueert u de herstructurering van de postkantoren en de PostPunten die momenteel aan de gang is? Welke procedures zorgen ervoor dat de toegankelijkheid van de postdiensten gewaarborgd blijft? Er werd rekening gehouden met de fysieke afstand en de bevolkingsdichtheid, maar ik ben er niet zeker van dat er aan de bereikbaarheid met het

par les transports en commun. Manifestement, cela ne rencontre pas les besoins de la population. Même les autorités communales commencent à s'interroger. Comment comptez-vous améliorer les choses?

09.02 Linda Musin (PS): En février 2011, j'attirais en vain l'attention de Mme Vervotte sur les conséquences néfastes de fermetures définitives de bureaux de poste dans le centre de Liège. La situation ne s'améliore pas car certains bureaux de poste ont été fermés et d'autres n'ont pas été installés. Cela peut devenir un problème pour les personnes les plus précarisées. Il convient de tout mettre en œuvre pour assurer la continuité du service postal dans tous les quartiers.

Quelles mesures seront mises en place pour donner satisfaction aux utilisateurs et rendre au service public sa mission première? Un conseil communal liégeois a proposé qu'un bus circule suivant un calendrier dont la population serait informée au préalable. J'avais relayé cette proposition avec enthousiasme mais sans obtenir de résultat. bpost pourrait-elle réexaminer cette proposition? Sinon, d'autres solutions sont-elles étudiées?

09.03 Paul Magnette, ministre (en français): Quant aux cas relevés par la presse, en ce qui concerne le quartier de Saint-Léonard, la fermeture du Point Poste, situé dans un AD Delhaize qui va faire l'objet de travaux de rénovation, est temporaire. Durant cette période, les clients de bpost ont été invités à se rendre au bureau de poste de Liège Perron qui est juste à l'autre bout de la rue Hors-Château, ce n'est quand même pas au bout du monde. En ce qui concerne la situation à Grivegnée, dès l'annonce par le groupe Delhaize de l'arrêt des activités postales, bpost s'est mis à la recherche d'un nouveau partenaire dans les environs immédiats et l'a trouvé avant la fermeture du Point Poste du Delhaize. De plus, il existe un deuxième Point Poste dans l'entité de Grivegnée et un troisième, à cheval avec l'entité de Bressoux.

La transformation du réseau de points de vente de bpost s'est réalisée dans le cadre du contrat de gestion conclu avec l'État.

Pour ce qui est de la situation à Liège, bpost considère que le réseau suffit pour répondre aux besoins des clients.

Par ailleurs, bpost m'informe qu'entre 2006 et 2011, le réseau des bureaux de poste et des Points Poste a connu une hausse de 42 % en termes d'heures

ouvertures. Le réseau de bureaux de poste et de Points Poste a connu une hausse de 42 % en termes d'heures

09.02 Linda Musin (PS): In februari 2011 heb ik vergeefs de aandacht van mevrouw Vervotte gevestigd op de nefaste gevolgen van de definitieve sluiting van postkantoren in het centrum van Luik. De toestand is er niet op verbeterd, want sommige postkantoren zijn gesloten terwijl andere nog niet zijn geopend. Dat kan een probleem worden voor de allerzwaksten in onze samenleving. Men moet dan ook alles in het werk stellen om de continuïteit van de postdienst in alle wijken te verzekeren.

Welke maatregelen zullen er genomen worden om de klanten tevreden te stellen en de openbare dienstverlening weer in ere te herstellen? Een Luiks gemeenteraadslid stelde voor om een bus te laten rijden volgens een dienstregeling waarvan de bevolking voorafgaandelijk op de hoogte zou worden gesteld. Ik had dat voorstel enthousiast doorgespeeld, maar zonder resultaat. Zou bpost dat voorstel opnieuw in overweging kunnen nemen? Zo niet, worden er andere oplossingen bestudeerd?

09.03 Minister Paul Magnette (Frans): Wat de in de pers besproken gevallen betreft, is de sluiting van het PostPunt in de wijk Saint-Léonard tijdelijk. Dat PostPunt bevindt zich namelijk in een AD Delhaize waar er renovatiewerken zullen worden uitgevoerd. De klanten van bpost worden gedurende die periode verzocht naar het postkantoor van Luik Perron te gaan, dat zich net aan de andere kant van de rue Hors-Château bevindt, wat toch niet overdreven ver weg is. Wat de situatie in Grivegnée betreft, is bpost onmiddellijk na de aankondiging van Delhaize Groep dat de postactiviteiten zouden worden stopgezet, op zoek gegaan naar een nieuwe partner, die werd gevonden voordat het PostPunt in de Delhaize dichtging. Bovendien is er een tweede PostPunt in de deelgemeente Grivegnée en een derde op de grens met de deelgemeente Bressoux.

Het netwerk van verkooppunten van bpost werd omgevormd in het kader van het beheerscontract met de Staat.

Wat de situatie in Luik betreft, meent bpost dat het netwerk volstaat om aan de behoeften van de klanten te voldoen.

Volgens bpost zijn de openingsuren van de postkantoren en PostPunten tussen 2006 en 2011 met 42 procent toegenomen.

d'ouverture.

En ce qui concerne la satisfaction des clients, elle s'élève à 85 % pour 2011 contre 81 % en 2009. Pour les Points Poste, elle est de 88,8 % pour 2011 contre 86,1 % en 2009. En mars 2012, elle a même atteint le taux record de 92,6 %.

Enfin, en ce qui concerne la proposition d'un bus itinérant offrant des services postaux, bpost m'indique qu'ils n'envisagent pas une telle solution puisque les bureaux en question devront être réouverts.

09.04 Muriel Gerkens (Ecolo-Groen): Comment est menée l'enquête de satisfaction à laquelle fait référence bpost? En effet, les gens qui répondent aux enquêtes menées via les enveloppes appartiennent à une catégorie de personnes particulièrement réactives. Il serait intéressant de disposer d'un processus davantage collectif. J'ai peine à comprendre la coexistence d'un tel taux de satisfaction et des fréquentes réclamations.

09.05 Linda Musin (PS): J'entends que bpost est en conformité et que le territoire de Liège est correctement desservi. Il conviendrait tout de même d'insister sur le quartier de Sainte-Marguerite dont les 16 000 habitants doivent se rendre à la place du Marché pour atteindre le service bpost. Pour certains, c'est très éloigné.

L'incident est clos.

10 Question de M. Anthony Dufrane au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le droit, pour le personnel de la SNCB, d'infliger des sanctions administratives" (n° 11547)

10.01 Anthony Dufrane (PS): Les agressions du personnel de la SNCB sont quotidiennes. En 2011, elles ont augmenté de 5 % par rapport à 2010. Vous avez envisagé des mesures pour lutter contre cette violence. Dès 2008, l'on avait déjà proposé de permettre au personnel de la SNCB d'imposer des sanctions administratives pour certaines infractions.

Où en sont ces mesures? Quels membres du personnel de la SNCB seront-ils "aptés" à délivrer ces amendes administratives? Si les accompagnateurs y sont autorisés, ne risque-t-on pas une augmentation de l'agressivité des navetteurs en infraction?

De klanttevredenheid bedroeg in 2011 85 procent, tegenover 81 procent in 2009. Voor de PostPunten bedroeg ze in 2011 88,8 procent tegenover 86,1 procent in 2009. In maart 2012 steeg ze zelfs tot een recordhoogte van 92,6 procent.

Wat het voorstel betreft om een rondrijdende bus in te leggen die postdiensten zou aanbieden: bpost denkt niet aan een dergelijke oplossing, omdat de kantoren waarvan eerder sprake opnieuw zouden worden geopend.

09.04 Muriel Gerkens (Ecolo-Groen): Waarin bestaat dat tevredenheidsonderzoek waarnaar bpost verwijst precies? Mensen die deelnemen aan papieren enquêtes die ze in een omslag thuis krijgen, behoren immers tot een zeer beperkte categorie die geneigd is om te antwoorden. Het lijkt me interessant om voor een ruimer onderzoek te gaan. Ik begrijp niet hoe dergelijke tevredenheidscijfers te rijmen vallen met de vele klachten.

09.05 Linda Musin (PS): U zegt dat bpost de afspraken nakomt en dat de postdiensten op het Luikse grondgebied voldoende toegankelijk zijn. Voor 16.000 inwoners van de Sainte-Margueritewijk is er echter wel degelijk een probleem, want zij moeten helemaal naar de place du Marché en dat is voor sommigen heel ver.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Anthony Dufrane aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het recht, voor het NMBS-personeel, om administratieve sancties op te leggen" (nr. 11547)

10.01 Anthony Dufrane (PS): Agressie tegen NMBS-personeelsleden is schering en inslag. In 2011 steeg het aantal gevallen van agressie met 5 procent in vergelijking met 2010. U hebt maatregelen overwogen om deze vorm van geweld te bestrijden. Al sinds 2008 wil men het personeel van de NMBS toelaten voor bepaalde overtredingen administratieve sancties op te leggen.

Hoe staat het met deze maatregelen? Welke NMBS-personeelsleden zullen administratieve sancties kunnen opleggen? Als treinbegeleiders daarvoor de toestemming krijgen, zal de agressie bij pendelaars die in overtreding zijn dan niet toenemen?

10.02 Paul Magnette, ministre (*en français*): Le gouvernement a décidé de renforcer la sécurité dans les transports en commun, notamment en augmentant les effectifs de police.

Lors de l'élaboration du projet, il faudra éviter une augmentation de l'agressivité à l'encontre des accompagnateurs de train. J'attirerai l'attention de la ministre de l'Intérieur à ce sujet.

10.03 Anthony Dufrane (PS): Nous serons attentifs aussi, pour éviter que ces accompagnateurs ne se transforment en vigiles.

L'incident est clos.

11 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'étude relative à la nécessité de la mise en place d'un passage ferroviaire souterrain à la gare de Turnhout" (n° 11570)

11.01 Tanguy Veys (VB): Le gouvernement flamand a adopté un *masterplan* pour les environs de la gare de Turnhout. Pour accroître la capacité, la SNCB-Holding souhaiterait y aménager le trafic ferroviaire en sous-sol.

Quelles en sont les raisons exactes? Le gouvernement flamand veut toutefois que cette solution soit examinée en détail. Quand disposerons-nous des résultats de cette enquête? Quel est le calendrier prévu?

11.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Dès que l'accord de collaboration sera signé par toutes les parties, l'étude relative à l'aménagement des environs de la gare de Turnhout pourra débiter.

Infrabel est compétente pour l'éventuel passage ferroviaire souterrain. Cette solution n'est pas à l'ordre du jour pour l'instant car aucun problème de capacité ne se pose, pas même sur la ligne vers Herentals.

11.03 Tanguy Veys (VB): Pourquoi la SNCB a-t-elle toujours présenté les choses différemment? Tout ceci ne contribue pas à la transparence du dossier.

L'incident est clos.

12 Question de M. Tanguy Veys au ministre des

10.02 Minister **Paul Magnette** (*Frans*): De regering heeft beslist de veiligheid op het openbaar vervoer te verhogen, met name door het personeelsbestand van de politie uit te breiden.

Bij de uitwerking van dit plan zal moeten worden vermeden dat de agressie tegen treinbegeleiders toeneemt. Ik zal dit onder de aandacht brengen van de minister van Binnenlandse Zaken.

10.03 Anthony Dufrane (PS): Ook wij zullen dat met aandacht volgen, opdat de treinbegeleiders geen bewakers worden.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het onderzoek naar de noodzaak voor een ondergrondse inpassing van de spoorweg aan het station van Turnhout" (nr. 11570)

11.01 Tanguy Veys (VB): De Vlaamse regering keurde een masterplan goed voor de stationsomgeving in Turnhout. Om de capaciteit te verhogen zou de NMBS-Holding het spoorverkeer er ondergronds willen inpassen.

Wat is de precieze motivering hiervoor? De Vlaamse regering wil echter dat dit grondig onderzocht wordt. Wanneer mogen we resultaten van dat onderzoek verwachten? Wat is de verdere planning?

11.02 Minister **Paul Magnette** (*Nederlands*): Zodra de samenwerkingsovereenkomst door alle partijen is ondertekend, kan de studie met betrekking tot de stationsomgeving van Turnhout van start gaan.

Infrabel is bevoegd voor het eventueel ondergronds brengen van het spoorwegverkeer. Momenteel is dat niet aan de orde, want er doen zich geen capaciteitsproblemen voor, ook niet op de lijn naar Herentals.

11.03 Tanguy Veys (VB): Waarom heeft de NMBS het dan altijd anders voorgesteld? Tot de duidelijkheid draagt dit allemaal niet bij.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de

Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les conséquences du réaménagement des alentours de la gare d'Izegem pour le parking de la SNCB" (n° 11587)

minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gevolgen van de herinrichting van de stationsomgeving van Izegem voor de NMBS-parking" (nr. 11587)

12.01 Tanguy Veys (VB): Les abords de la gare d'Izegem vont faire l'objet d'un réaménagement complet. Le parc de stationnement de la SNCB est actuellement gratuit.

12.01 Tanguy Veys (VB): De stationsomgeving van Izegem wordt volledig heringericht. Momenteel is het NMBS-parkeerterrein gratis.

Cette gratuité sera-t-elle maintenue à l'issue des travaux?

Blijft dat zo na de herinrichting?

12.02 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): Le réaménagement des abords de la gare est prévu pour 2016-2017. Aucune décision n'a encore été prise quant à la question de savoir si les nouvelles aires de stationnement seront payantes.

12.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): De herinrichting van de stationsomgeving staat gepland voor 2016-2017. Of het nieuwe parkeerterrein betalend zal zijn, is nog niet beslist.

12.03 Tanguy Veys (VB): J'espère que cette décision sera prise dans les meilleurs délais de sorte que l'administration communale puisse prendre cet élément en considération dans le cadre de son plan de mobilité.

12.03 Tanguy Veys (VB): Ik hoop dat er snel een beslissing wordt genomen, zodat het stadsbestuur daar rekening mee kan houden in het kader van het mobiliteitsplan.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 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 conséquences des résultats financiers de la SNCB pour l'année 2011" (n° 11602)
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les résultats annuels 2011 de la SNCB" (n° 11606)
- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les résultats de l'exercice 2011 de la SNCB" (n° 11646)

13 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gevolgen van de financiële resultaten van de NMBS voor het jaar 2011" (nr. 11602)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de jaarresultaten 2011 van de NMBS" (nr. 11606)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de resultaten voor het boekjaar 2011 van de NMBS" (nr. 11646)

13.01 Tanguy Veys (VB): La SNCB aurait accusé en 2011 un déficit de 514,6 millions d'euros, soit le double de 2010. Comme le cash-flow reste négatif et que l'entreprise dépense donc plus d'argent qu'elle n'en gagne, ses dettes continuent de s'accumuler. Interrogé en séance plénière le 10 mai, le ministre s'est voulu rassurant. Il a indiqué que les mauvais résultats de la SNCB s'expliquent surtout par la décote de la participation dans la SNCB Logistics à concurrence de 279 millions d'euros et que les règles comptables

13.01 Tanguy Veys (VB): De NMBS zou in 2011 een verlies geleden hebben van 514,6 miljoen euro, dubbel zoveel als in 2010. Aangezien de cashflow negatief blijft en het bedrijf dus meer geld uitgeeft dan er binnenkomt, blijven de schulden toenemen. Op 10 mei antwoordde de minister in de plenaire vergadering geruststellend. Hij zei dat de slechte cijfers van de NMBS vooral te wijten waren aan de afwaardering van de participatie van NMBS Logistics met 279 miljoen euro en dat volgens de boekhoudregels de echte economische waarde van

commanderaient de prendre en compte la valeur économique réelle de cette participation. Or il semble aujourd'hui que, là aussi, un déficit important apparaisse. À l'époque, le ministre a également parlé d'EBITDA négatifs de 78 millions alors qu'au départ, l'objectif était de terminer l'année 2012 sur un résultat positif de 150 millions d'euros. Les propos rassurants selon lesquels nous maintenons le cap et récolterons les fruits des économies, soulèvent de sérieux doutes.

Quelles sont les conséquences de cette situation financière pour le fonctionnement de la SNCB et pour les économies projetées? Quelles mesures ont été prises?

13.02 Steven Vandeput (N-VA): Les résultats annuels de la SNCB sont connus. La SNCB a réussi à augmenter de près de 50 millions d'euros les EBITDA mais, à cause de la décote de sa filiale SNCB Logistics, un déficit net de 514,6 millions d'euros est enregistré. Infrabel a fait état d'EBITDA de 13 millions d'euros.

Le résultat de 2010 est ainsi pratiquement réduit de moitié. Les résultats consolidés du Groupe SNCB et de la Holding ne sont pas encore disponibles. Au niveau du groupe, l'objectif fixé pour 2012 est un cash-flow positif de 150 millions d'euros, ce qui est insuffisant pour stabiliser la dette. Un effort supplémentaire de 45 millions d'euros serait requis.

Le ministre pourrait-il commenter les résultats? Quand pouvons-nous escompter les autres résultats? Un effort supplémentaire de 45 millions d'euros est-il requis?

13.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Étant donné que les chiffres ont déjà été cités, je me bornerai à poser mes questions.

Quand pouvons-nous escompter le résultat global du Groupe SNCB pour 2011? Comment la SNCB gère-t-elle sa perte opérationnelle et comment tente-t-elle de l'infléchir? Des gains d'efficacité supplémentaires sont-ils encore possibles ou d'autres économies seront-elles réalisées? Le ministre partage-t-il l'avis du conseil d'administration de SNCB Logistics selon lequel un équilibre financier consolidé reste possible d'ici 2013? Quelle est la teneur du plan de redressement d'IFB, car cette filiale a également accusé une perte nette de 15 millions d'euros en 2011?

13.04 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): La SNCB a publié ses résultats pour 2011. Il convient d'opérer une distinction entre le résultat de

de participation in aanmerking moet worden genomen. Nu blijkt dat er zich ook daar een aanzienlijk verlies voordoet. De minister had het toen ook over negatieve EBITDA van 78 miljoen, alhoewel het oorspronkelijk de bedoeling was om in 2012 te eindigen met positief resultaat van 150 miljoen euro. De geruststellende woorden dat wij op koers zitten en dat de besparingen hun vruchten zullen afwerpen, roepen ernstige vragen op.

Welke gevolgen heeft de financiële situatie voor de werking van de NMBS en voor de geplande besparingen? Welke maatregelen werden er genomen?

13.02 Steven Vandeput (N-VA): De jaarresultaten van de NMBS zijn bekend. De NMBS slaagde erin de EBITDA te vermeerderen met bijna 50 miljoen euro, maar door de waardevermindering op dochter NMBS Logistics is er een nettotekort van 514,6 miljoen euro. Infrabel heeft een EBITDA bekendgemaakt van 13 miljoen euro.

Dat is bijna een halvering van het resultaat in 2010. Op de geconsolideerde resultaten van de NMBS-Groep en de Holding is het nog even wachten. Op groepsniveau is de doelstelling voor 2012 een positieve bedrijfskasstroom van 150 miljoen euro, niet voldoende om de schuld te stabiliseren. Een extra inspanning van 45 miljoen euro zou hiervoor nodig zijn.

Kan de minister de resultaten toelichten? Wanneer mogen we de andere resultaten verwachten? Is er nog een bijkomende inspanning nodig van 45 miljoen euro?

13.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Aangezien de cijfers hier al werden aangehaald, beperk ik mij tot het stellen van mijn vragen.

Wanneer mogen wij het globale resultaat van de NMBS-Groep voor 2011 verwachten? Hoe vangt de NMBS haar operationeel verlies op en hoe tracht zij dit verlies om te buigen? Zijn er nog bijkomende efficiëntiewinsten mogelijk of volgen er nog besparingen? Deelt de minister de mening van de raad van bestuur van NMBS Logistics dat een geconsolideerd financieel evenwicht mogelijk blijft tegen 2013? Wat houdt het herstelplan voor IFB in, want ook die dochteronderneming boekte een nettoverlies van 15 miljoen euro in 2011?

13.04 Minister Paul Magnette (Nederlands): De NMBS heeft haar resultaten voor 2011 gepubliceerd. Men moet een onderscheid maken

l'activité, à savoir l'EBITDA, qui correspond grosso modo à l'excédent brut d'exploitation, et le résultat net, qui prend également en considération les éléments financiers et exceptionnels. Pour l'année 2011, le résultat opérationnel affiche une perte de 108 millions d'euros, qui représente une amélioration par rapport à l'an passé. Les mesures d'économie ont donc porté leurs fruits. Le déficit reste cependant encore important et le plan d'économies d'octobre 2011 devrait améliorer cet EBITDA négatif d'année en année de façon à atteindre un résultat positif en 2015. Un EBITDA négatif de 78 millions est prévu pour l'année en cours.

Les pertes nettes globales atteignent 515 millions d'euros, alors qu'elles ne s'élevaient qu'à 216 millions d'euros en 2010. La principale raison de cette évolution réside dans la dépréciation de SNCB Logistics. Selon les règles comptables, la valeur économique réelle de cette participation doit être prise en considération. La dépréciation constitue une opération purement comptable qui n'a aucune influence sur la marge brute d'autofinancement. SNCB Logistics est cependant une SA de droit privé qui ne fournit aucun service public et ne relève d'aucun contrat de gestion. La direction proposera toutefois prochainement une étude stratégique au conseil d'administration en vue de repositionner les activités de SNCB Logistics.

L'élément essentiel est l'équilibre financier du Groupe SNCB. Les résultats consolidés du groupe ne sont cependant pas encore connus.

13.05 Tanguy Veys (VB): En ce qui concerne SNCB Logistics, le ministre répète la réponse qu'il a déjà fournie le 10 mai. Il se retranche à nouveau derrière l'autonomie de l'entreprise, alors même que les résultats ont une incidence sur l'ensemble de la SNCB.

Alors que la SNCB avait prévu un EBITDA positif de 150 millions d'euros pour 2012, le délai est à présent prolongé jusqu'à 2015. Les obligations budgétaires ne permettront plus de financer les investissements prévus et cette situation entraînera une nouvelle détérioration des résultats.

13.06 Steven Vandeput (N-VA): À en croire le ministre, rien ne devrait empêcher l'entreprise d'atteindre les objectifs fixés, mais il semble que dès le départ, SNCB Logistics a été largement surévaluée. Le gouvernement propriétaire-actionnaire devrait peut-être étudier la question. Une dépréciation de 279 millions d'euros est

tussen het resultaat van de gewone bedrijfsuitoefening, samengevat in de zogenaamde EBITDA, de bedrijfskasstroom, en het nettoresultaat, dat ook rekening houdt met financiële en uitzonderlijke gebeurtenissen. Het operationele resultaat voor het jaar 2011 toont een verlies van 108 miljoen euro. Dat is beter dan het vorige jaar en de besparingen hebben dus resultaat. Er blijft echter een groot tekort en het besparingsplan van oktober 2011 moet de negatieve EBITDA jaar na jaar verbeteren, zodat ze tegen 2015 positief wordt. Voor 2012 wordt een negatieve EBITDA van 78 miljoen euro verwacht.

Het globale nettoverlies loopt op tot 515 miljoen euro. In 2010 was dat nog 216 miljoen euro. De voornaamste oorzaak ligt in de afwaardering van NMBS Logistics. Volgens de boekhoudregels moet de echte economische waarde van die participatie in aanmerking worden genomen. De afwaardering is een zuiver boekhoudkundige operatie die geen invloed heeft op de cashflow. NMBS Logistics is echter een privaatrechtelijke nv die geen openbare dienst levert en niet onder enig beheerscontract valt. Het management zal echter binnenkort een strategische studie om de activiteiten van NMBS Logistics te herpositioneren, voorstellen aan de raad van bestuur.

Wat vooral belangrijk is, is het financiële evenwicht van de NMBS-Groep. De geconsolideerde resultaten van de NMBS-Groep zijn echter nog niet bekend.

13.05 Tanguy Veys (VB): Wat NMBS Logistics betreft, herhaalt de minister zijn antwoord van 10 mei. Hij verschuift zich opnieuw achter de autonomie van het bedrijf, maar de resultaten hebben wel een impact op de hele NMBS.

Er waren tegen 2012 positieve EBITBA van 150 miljoen euro vooropgesteld voor de NMBS, maar nu wordt de termijn blijkbaar verlengd tot 2015. De geplande investeringen worden onbetaalbaar door de budgettaire verplichtingen en dat zal uiteindelijk tot nog slechtere resultaten leiden.

13.06 Steven Vandeput (N-VA): Volgens de minister is alles nog op schema om de doelstellingen te halen, maar blijkbaar is bij de start van NMBS Logistics een ernstige overwaardering gebeurd. Misschien moet de overheid als eigenaar-aandeelhouder van de NMBS dat eens onder de loep nemen. Een afwaardering van

énorme et ne manquera pas d'avoir des conséquences sur la solvabilité de la société mère. Pour éviter de découvrir d'autres cadavres dans les placards, il serait peut-être judicieux de réexaminer la valorisation des différentes entités du groupe.

13.07 Jef Van den Bergh (CD&V): La SNCB respecte manifestement le calendrier des économies arrêtées et doit persévérer dans ce sens. En ce qui concerne SNCB Logistics, le statut de droit privé de l'entreprise et ses conséquences sur le contrôle parlementaire continuent à me turlupiner.

L'incident est clos.

14 Questions jointes de

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la liaison ferroviaire directe entre Roulers et Bruxelles" (n° 11626)
- Mme Bercy Slegers au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les liaisons ferroviaires directes avec Bruxelles" (n° 11638)

La **présidente**: La question n° 11638 de Mme Slegers est supprimée.

14.01 Tanguy Veys (VB): D'après le bourgmestre de Roulers, la SNCB et le gouvernement flamand estiment tous deux qu'une liaison ferroviaire directe entre Roulers et Bruxelles est importante.

La SNCB est-elle favorable à une liaison ferroviaire directe? Quel en est le coût total? Quel est le coût par partenaire participant? Quelles mesures ont déjà été prises? Des négociations ont-elles déjà eu lieu? Quels accords concrets ont été conclus?

14.02 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): La SNCB n'a pas l'intention de proposer une liaison ferroviaire directe entre Roulers et Bruxelles dans le cadre de l'adaptation annuelle des horaires en décembre 2012.

La SNCB travaille intensivement, en concertation étroite avec Infrabel, à la préparation du nouveau plan de transport d'ici décembre 2013. Dans ce contexte, l'aménagement éventuel d'une liaison directe entre Roulers et Bruxelles est également envisagé. Toutefois, aucune décision n'a encore été prise à ce jour la concernant.

14.03 Tanguy Veys (VB): Je crains que les

279 miljoen euro is enorm. Dat kan niet zonder gevolgen blijven voor de kredietwaardigheid van de moedermaatschappij. Misschien moeten we de waardering van de verschillende onderdelen van de groep opnieuw bekijken om te voorkomen dat er nog lijken uit de kast vallen.

13.07 Jef Van den Bergh (CD&V): De NMBS zit blijkbaar nog op schema wat de besparingen betreft en moet er alles aan doen om dat zo te houden. Wat NMBS Logistics betreft, blijf ik worstelen met het privaatrechtelijke statuut en de gevolgen die dat heeft voor de parlementaire controle.

Het incident is gesloten.

14 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "een rechtstreekse treinverbinding vanuit Roeselare naar Brussel" (nr. 11626)
- mevrouw Bercy Slegers aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de rechtstreekse treinverbindingen naar Brussel" (nr. 11638)

De **voorzitter**: Vraag nr. 11638 van mevrouw Slegers vervalt.

14.01 Tanguy Veys (VB): Volgens de Roeselaarse burgemeester vinden zowel de NMBS als de Vlaamse regering een rechtstreekse treinverbinding tussen Roeselare en Brussel belangrijk.

Is de NMBS voorstander van een rechtstreekse treinverbinding? Wat is de totale kostprijs? Wat is de kostprijs per participerende partner? Welke stappen werden al gezet? Werd er al over onderhandeld? Wat werd er concreet afgesproken?

14.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): De NMBS heeft niet de intentie om bij de jaarlijkse aanpassing van de dienstregeling in december 2012 een rechtstreekse treinverbinding tussen Roeselare en Brussel aan te bieden.

De NMBS werkt in nauw overleg met Infrabel intensief aan de voorbereiding van het nieuw vervoersplan voor december 2013. In dat kader wordt ook een mogelijke rechtstreekse verbinding onderzocht tussen Roeselare en Brussel. Op dit ogenblik zijn er nog geen beslissingen genomen.

14.03 Tanguy Veys (VB): Ik vrees dat de inwoners

habitants de Roulers, qui espèrent disposer de cette liaison ferroviaire en 2016 ou 2017, soient déçus.

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 fermeture du guichet de la gare de Harelbeke" (n° 11650)

15.01 Tanguy Veys (VB): Depuis le 7 mai, en raison de l'absence prolongée d'un employé pour cause de maladie, le guichet de la gare d'Harelbeke n'est plus ouvert que de 5 h 45 à 13 heures. La fermeture du guichet l'après-midi bloque également le fonctionnement de l'escalier roulant. Près de 1 000 navetteurs embarquent néanmoins quotidiennement en gare d'Harelbeke. Tout cela ressemble fort aux prémices d'une fermeture définitive.

Ces informations sont-elles exactes? Comment l'entreprise compte résoudre le problème de personnel à court terme et de manière plus structurelle et en mettant l'escalier roulant hors service, ne pénalise-t-elle pas les voyageurs à mobilité réduite?

15.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Le guichet de la gare d'Harelbeke n'apparaît pas sur la liste des guichets dont la fermeture est prévue. Il est provisoirement fermé l'après-midi en raison de l'absence prolongée d'un employé pour cause de maladie. La région de Courtrai souffre de plus d'une pénurie de personnel et la SNCB étudie comment remédier au problème par le biais de détachements et/ou de mutations de personnel vers cette région.

Les clients peuvent acheter leurs titres de transport aux guichets ou aux distributeurs automatiques d'une autre gare, sur internet ou dans le train sans aucun surcoût.

Le fonctionnement de l'escalier roulant est bloqué en dehors des heures d'ouverture du guichet pour des raisons de sécurité. Il est en effet impossible aux voyageurs d'avertir un préposé en cas de défaillance de l'escalier roulant.

15.03 Tanguy Veys (VB): Je me réjouis d'apprendre que la fermeture définitive du guichet de la gare d'Harelbeke n'est pas à l'ordre du jour, mais un mois plus tard, aucune solution n'a été trouvée. Les navetteurs ont droit à un service de base et la SNCB manque à ses devoirs. Pour le reste, je m'étonne d'apprendre que la sécurité de

van Roeselare, die hopen op deze treinverbinding in 2016 of 2017, op hun honger zullen blijven.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de sluiting van het loket in het station van Harelbeke" (nr. 11650)

15.01 Tanguy Veys (VB): Wegens de langdurige ziekte van een bediende is het loket in het station van Harelbeke sinds 7 mei enkel nog open van 5.45 uur tot 13 uur. Omdat het loket in de namiddag niet bemand is, werkt ook de roltrap niet. Nochtans stappen in Harelbeke dagelijks zo'n 1.000 pendelaars op de trein. Dit doet vermoeden dat het de voorbode is van een definitieve sluiting.

Klopt dit? Hoe zal het personeelsprobleem op korte termijn en structureel opgelost worden? Wordt er door het stilleggen van de roltrap niet onvoldoende rekening gehouden met de minder mobiele treinreizigers?

15.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Het loket in het station van Harelbeke staat niet op de lijst van de te sluiten loketten. Het is tijdelijk na de middag gesloten wegens de langdurige ziekte van een bediende. De regio Kortrijk kampt bovendien met personeelstekort. De NMBS bestudeert hoe zij dat kan verhelpen via detacheringen en/of overplaatsingen naar deze regio.

De klanten kunnen vervoerbewijzen kopen via de loketten of verkoopautomaten in een ander station, via internet of in de trein zelf, zonder meerprijs.

De roltrap wordt buiten de openingsuren van het loket stilgelegd om veiligheidsredenen. Reizigers kunnen dan niet altijd iemand waarschuwen wanneer er een probleem is met de roltrap.

15.03 Tanguy Veys (VB): Het is goed dat men niet de intentie heeft het loket in het station van Harelbeke definitief te sluiten, maar na een maand is er nog altijd geen oplossing. Pendelaars hebben recht op een basisdienstverlening en de NMBS biedt die slechts in zeer beperkte mate aan. Het verwondert mij overigens dat de veiligheid in dat

cette gare est tributaire de ce seul guichetier.

L'incident est clos.

16 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'instauration chez bpost de nouvelles normes qui aboutiront à la prestation d'heures supplémentaires (non rémunérées)" (n° 11654)
- 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 mouvement de grève chez bpost à Ostende" (n° 11775)
- M. Wouter De Vriendt au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les mouvements de protestation chez bpost" (n° 11777)

La **présidente**: Mme Van Eetvelde n'est pas présente; sa question n° 11775 est supprimée.

16.01 Tanguy Veys (VB): Le 11 mai dernier, le personnel du bureau distributeur d'Ostende a débrayé en signe de protestation contre les nouvelles normes de distribution du courrier. Les facteurs craignent de voir encore augmenter la durée de leur tournée. L'instauration des nouvelles normes vient d'être reportée au 16 juillet. Le plan sera d'abord réexaminé.

Est-il exact que bpost prévoit d'imposer de nouvelles normes qui entraîneront la prestation d'heures supplémentaires? Quelle est la raison d'être de ces nouvelles normes? Est-il exact que les facteurs sont payés pour 7 heures et 36 minutes de prestations mais que dans la pratique, ils travaillent souvent neuf à dix heures et que ces heures supplémentaires ne sont pas payées?

16.02 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen): Après les protestations du personnel, les négociations sur les nouvelles normes dans le cadre du projet Georoute sont reparties de zéro. Aujourd'hui déjà, des heures supplémentaires doivent systématiquement être effectuées pour accomplir le travail qui est censé être finalisé en 7 heures et 36 minutes.

Quels sont les critères de calcul des tournées Georoute? Comment se fait-il que dans de nombreux cas, le temps imparti est insuffisant? Ne serait-il pas opportun de procéder à un nouveau calcul, plus social, du volume des tournées? Le

station afhangt van die ene bediende aan het loket.

Het incident is gesloten.

16 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de invoering van nieuwe normen bij bpost die tot (onbetaald) overwerk zullen leiden" (nr. 11654)
- mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stakingsactie bij bpost Oostende" (nr. 11775)
- de heer Wouter De Vriendt aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "protesten bij bpost" (nr. 11777)

De **voorzitter**: Mevrouw Van Eetvelde is niet aanwezig en dus vervalt haar vraag nr. 11775.

16.01 Tanguy Veys (VB): Op 11 mei legde het personeel van het uitreikingskantoor in Oostende het werk neer uit onvrede over de nieuwe postbedelingsnormen. De postmannen vrezen dat ze nog langer zullen moeten werken. De invoering van de nieuwe normen is nu uitgesteld tot 16 juli. Het plan zal eerst worden herbekeken.

Klopt het dat bpost nieuwe normen wil opleggen die voor extra overwerk zullen zorgen? Waarom moeten die nieuwe normen er komen? Klopt het dat postmannen betaald worden voor 7 uren en 36 minuten, maar in de praktijk vaak negen à tien uur werken en dat dit overwerk niet betaald wordt?

16.02 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen): Na de protesten van het personeel werden de onderhandelingen over de nieuwe normen in het kader van het Georoute-project opnieuw opgestart. Nu al moet er systematisch worden overgewerkt om het werk af te krijgen dat normaal gezien 7 uur en 36 minuten mag duren.

Op basis van welke criteria worden de Georoutes berekend? Hoe komt het dat in veel gevallen de voorziene tijd niet volstaat? Is een nieuwe, socialere berekening van de zwaarte van de rondes niet noodzakelijk? Heeft de minister al iets ondernomen

ministre a-t-il déjà entrepris des démarches pour améliorer la situation? Quel est, pour l'heure, le résultat des négociations sociales?

16.03 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): À la suite de l'instauration d'une nouvelle organisation du service, le mail center d'Ostende a fait grève le 11 mai dernier.

Le personnel a repris le travail après que la direction s'est engagée à reporter d'un mois l'instauration des mesures. Dans l'intervalle, les détails sont examinés encore une fois avec les syndicats et des adaptations sont envisageables.

La nouvelle organisation des services est le résultat de plusieurs adaptations apportées aux volumes postaux constatés, au tri par tournée, à de nouvelles normes et à la fusion des bureaux de poste distributeurs d'Ostende, d'Oudenburg, de Bredene, de Gistel et de Middelkerke.

Les normes ont effectivement été revues. Les opérations lors des distributions ont été à nouveau minutées. Ces nouvelles valeurs ont été intégrées aux calculs des services.

Tant le mode de calcul de Georoute que les nouvelles normes permettent de réaliser le travail dans un délai moyen de 7 heures 36 minutes. Le délai peut parfois être plus long, mais aussi légèrement plus court certains jours.

16.04 Tanguy Veys (VB): Le mécontentement est apparu à la suite de la décision prise sur la base de deux projets pilotes d'instaurer le nouveau système avant qu'ils aient été évalués ou que les organisations syndicales aient pu y réagir.

Le personnel craint surtout d'être tenu d'effectuer systématiquement des heures supplémentaires. Il se peut que le travail soit un peu plus long certains jours que d'autres, mais il me semble que les longues journées soient surtout les plus nombreuses. Il est donc positif que le plan soit réexaminé.

16.05 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen): Les difficultés sont plus grandes que le ministre ne le laisse entendre. Les facteurs ont de plus en plus de mal à répondre aux nouvelles normes qui sont introduites régulièrement. Ils sont vraiment à bout. J'espère que le ministre examinera ce problème en profondeur.

L'incident est clos.

17 Questions jointes de

om een en ander beter te laten functioneren? Wat is de voorlopige uitkomst van de sociale onderhandelingen?

16.03 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Als gevolg van de invoering van een nieuwe dienstorganisatie werd op 11 mei het werk neergelegd in het mailcentrum van Oostende.

Het personeel ging opnieuw aan het werk nadat de directie beloofd had de invoering met een maand uit te stellen. In tussentijd worden de details nog eens met vakbonden besproken en zijn er bijstellingen mogelijk.

De nieuwe dienstorganisatie is het gevolg van aanpassingen aan de vastgesteld postvolumes, aan de sortering op ronde, aan nieuwe normen en aan een samenvoeging van de uitreikingskantoren Oostende, Oudenburg, Bredene, Gistel en Middelkerke.

De normen zijn inderdaad vernieuwd. De handelingen op de uitreikingsrondes werden opnieuw getimed. Deze nieuwe waarden werden in de berekeningen van de diensten geïntegreerd.

Zowel de berekeningswijze van de Georoute als de nieuwe normen laten toe om het werk binnen een gemiddelde werktijd van 7 uur en 36 minuten af te handelen. Dat kan soms wat langer zijn, maar op andere dagen wat korter.

16.04 Tanguy Veys (VB): De onvrede is ontstaan nadat op basis van twee proefprojecten werd beslist het nieuwe systeem in te voeren, nog voor die projecten waren geëvalueerd of de vakbonden erop hadden kunnen reageren.

De grootste vrees van het personeel is, dat er structureel meer overuren moeten worden geklopt. Het kan wel zijn dat het werk de ene dag wat langer duurt dan de andere, maar ik heb de indruk dat er vooral dagen zijn waarop het werk wat langer duurt. Het is dus goed dat het plan wordt herbekeken.

16.05 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen): De problemen zijn groter dan de minister laat uitschijnen. De postbodes hebben het steeds moeilijker om te blijven voldoen aan de nieuwe normen die om de zoveel tijd worden ingevoerd. Zij zitten echt op hun tandvlees. Ik hoop dat de minister zich eens grondig buigt over dit probleem.

Het incident is gesloten.

17 Samengevoegde vragen van

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les mesures de sécurité prises à la gare de Boom à la suite d'un tragique accident survenu le 13 mai 2012" (n° 11671)

- 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 mortel de Boom" (n° 11683)

La **présidente**: M. Geerts étant absent, sa question n° 11683 est caduque.

17.01 Tanguy Veys (VB): Le dimanche 13 mai 2012, un jeune homme de quinze ans a perdu la vie à proximité de la gare de Boom. Après s'être hissé sur le toit d'un wagon de marchandises en stationnement, il a été victime d'une électrocution. Par le passé déjà, les riverains avaient réclamé l'installation de clôtures plus efficaces en raison de l'attrait exercé sur les enfants par les wagons en stationnement.

Des mesures ont-elles été prises à la suite de cet accident? Ce site est-il signalé sur la carte d'Infrabel comme un point dangereux normalement fermé par une clôture? Pourquoi Infrabel n'a-t-il pas clôturé ce site?.

17.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Je déplore cet incident et présente mes sincères condoléances aux parents de la victime.

Les abords des voies ferroviaires sont dangereux et la SNCB déploie régulièrement des campagnes pour rappeler les risques. La SNCB et Infrabel n'ont pas manqué de le faire à la suite de cet accident.

Infrabel n'est pas obligée de clôturer son domaine. Les biens comme les voies ferrées qui appartiennent à la voie publique ne sont pas soumis aux règles de copropriété.

Les voies des entreprises de chemin de fer ne sont pas accessibles au public et il est de même interdit de circuler dans les zones non publiques des gares. Escalader les voitures ou s'y cramponner est interdit.

L'infrastructure et l'exploitation ferroviaires étant trop complexes pour les tiers, une interdiction claire et nette est indispensable. La présence des passages à niveau et d'arrêts pour les trains de voyageurs où l'accès sera toujours possible rend l'option de la clôture des sites et des lignes

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de veiligheidsmaatregelen aan het station van Boom naar aanleiding van een tragisch ongeval op 13 mei 2012" (nr. 11671)

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het dodelijk ongeval te Boom" (nr. 11683)

De **voorzitter**: Vraag nr. 11683 van de heer Geerts verval, omdat hij niet aanwezig is.

17.01 Tanguy Veys (VB): Op zondag 13 mei kwam een vijftienjarige jongen om het leven nabij het station van Boom. Hij werd geëlectrocuteerd nadat hij op een stilstaande goederenwagon was geklommen. Al eerder vroegen de buurtbewoners om de sporen beter af te sluiten omdat de geparkeerde wagons aantrekking uitoefenen op kinderen.

Werden naar aanleiding van het bewuste ongeval maatregelen getroffen? Staat deze locatie op de kaart van Infrabel met gevaarlijke punten die normaal een afsluiting krijgen? Waarom heeft Infrabel nog geen afsluiting op deze locatie geplaatst?

17.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): Ik betreur dit ongeluk en ik betuig mijn medeleven aan de ouders van het jonge slachtoffer.

De spoorwegomgeving is gevaarlijk en de NMBS voert geregeld campagnes om daaraan te herinneren. Naar aanleiding van dit ongeluk hebben NMBS en Infrabel dat ook gedaan.

Infrabel is niet verplicht om haar domeinen af te sluiten. Goederen die tot de openbare weg behoren, waaronder sporen, zijn niet onderworpen aan de regels van de mede-eigendom.

De sporen van de spoorwegmaatschappij zijn niet toegankelijk voor het publiek en het is ook verboden te vertoeven in niet-publieke delen van het station. Het is verboden rijtuigen te beklimmen of zich eraan vast te klampen.

Een duidelijk verbod is nodig omdat de spoorweginfrastructuur en de spoorwegexploitatie te complex zijn voor derden. De afsluiting van de spoorwegsites en -lijnen is niet realistisch, onder andere door de aanwezigheid van overwegen en stopplaatsen voor reizigerstreinen waardoor

ferroviaires totalement irréaliste.

17.03 Tanguy Veys (VB): Des centaines d'arrêtés royaux peuvent être pris pour empêcher les gens de circuler sur les voies mais tant qu'aucune mesure structurelle n'est prise, des incidents continueront à se produire. Les "points noirs" où de nombreuses personnes se sont déjà suicidées, ne peuvent être gérés efficacement que par le biais de l'infrastructure.

Il va de soi que l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire ne peut être clôturée ou surveillée mais aux endroits sensibles, le ministre doit prendre des mesures. Je déplore que tout n'ait pas été mis en œuvre pour éviter l'incident du 13 mai.

L'incident est clos.

18 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'état d'avancement du master plan urbanistique des abords de la gare du Midi à Bruxelles et le déménagement éventuel de la VRT en ces lieux" (n° 11672)

18.01 Tanguy Veys (VB): Dans le cadre de la rénovation profonde de la gare du Midi à Bruxelles, un *masterplan* urbanistique a été élaboré pour les abords de la gare. Selon les médias, la VRT envisagerait un déménagement vers un des bâtiments près de la gare du Midi.

Quel est l'état d'avancement du *masterplan* urbanistique? Avec quelles organisations un accord a-t-il déjà été conclu concernant la location/la vente de bureaux dans le cadre de ce projet? Avec quelles organisations des négociations sont-elles encore en cours? Des pourparlers ont-ils eu lieu avec la VRT concernant un déménagement éventuel vers un des bâtiments de la SNCB sur ce site? Avec quel résultat?

18.02 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): Jusqu'à présent, il n'y a pas eu de négociations formelles avec la VRT.

18.03 Tanguy Veys (VB): Ceci ne répond pas à mes autres questions.

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

indringing steeds mogelijk blijft.

17.03 Tanguy Veys (VB): Er mogen honderden koninklijke besluiten zijn om mensen te verbieden op de sporen te komen, zolang er geen structurele maatregelen worden genomen zullen zich incidenten blijven voordoen. Men kan zwarte punten, waar al veel mensen zelfmoord hebben gepleegd, alleen via de infrastructuur aanpakken.

Natuurlijk kan niet de heel spoorweginfrastructuur worden afgesloten of bewaakt, maar ter hoogte van gevoelige locaties moet de minister iets doen. Ik betreur dat men niet alles heeft gedaan om het incident van 13 mei te vermijden.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stand van zaken van het stedenbouwkundig masterplan voor de stationsomgeving van het Brusselse Zuidstation en de eventuele verhuis van de VRT ernaar" (nr. 11672)

18.01 Tanguy Veys (VB): Voor de grondige renovatie van het Brusselse Zuidstation werd een stedenbouwkundig masterplan voor de stationsomgeving uitgewerkt. Volgens de media zou de VRT geïnteresseerd zijn in een verhuizing naar een van die gebouwen aan het station Brussel-Zuid.

Wat is de stand van zaken van het stedenbouwkundig masterplan? Met welke organisaties kwam men reeds tot een akkoord over de huur/verkoop van kantoren in het raam van dit project? Met welke organisaties wordt daarover nog onderhandeld? Waren er al gesprekken met de VRT over een eventuele verhuizing naar een van de gebouwen van de NMBS daar? Met welk resultaat?

18.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): Tot nu toe zijn er geen formele onderhandelingen geweest met de VRT.

18.03 Tanguy Veys (VB): Daarmee heb ik nog geen antwoord gekregen op mijn andere vragen.

Het incident is gesloten.

19 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en

des Grandes Villes, sur "le problème des emplois vacants de distributeurs à pourvoir chez bpost, plus particulièrement dans le Brabant flamand et le Pays de Waas" (n° 11674)

Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de problematiek van het aantal niet-ingevulde vacatures voor uitreikers bij bpost in het bijzonder in het Waasland en in Vlaams-Brabant" (nr. 11674)

19.01 Tanguy Veys (VB): Quelles régions doivent faire face à un nombre important de postes vacants non pourvus de distributeurs? Quelles régions ont été confrontées récemment à une augmentation importante de ce nombre? Quelle en est la raison? Quelles mesures ont été prises? En dépit des mesures prises, pourquoi les habitants du Pays de Waes se plaignent-ils toujours de la distribution irrégulière voire déficiente du courrier? Pourquoi le nombre de postes non pourvus de distributeurs est-il reparti à la hausse en Brabant flamand depuis septembre 2011? Quelles mesures a-t-on prises? Comment la situation a-t-elle évolué depuis lors?

19.01 Tanguy Veys (VB): Welke regio's kampen met een ernstig aantal niet-ingevulde vacatures voor uitreikers? Welke regio's kampen met een recente en ernstige stijging? Wat is hiervan de reden? Welke maatregelen werden genomen? Waarom zijn er ondanks maatregelen nog steeds klachten over onregelmatige of zelfs foute postbedeling in het Waasland? Waarom stijgt in Vlaams-Brabant sinds september 2011 het aantal niet-ingevulde vacatures voor uitreikers opnieuw? Welke maatregelen heeft men genomen? Wat is sindsdien de evolutie?

19.02 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): Les retards récents dans la distribution du courrier à Saint-Nicolas et Sint-Gillis-Waas sont liés en premier lieu à un concours de circonstances. Lors de l'introduction d'une nouvelle organisation du service, le volume postal était exceptionnellement important et les travailleurs en congé de maladie étaient un peu plus nombreux que de coutume.

19.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): De recente vertragingen in de postbedeling in Sint-Niklaas en Sint-Gillis-Waas hadden in de eerste plaats te maken met een samenloop van omstandigheden. Bij de invoering van een nieuwe dienstorganisatie was er ook een uitzonderlijk hoog postvolume en het aantal zieken was iets hoger dan normaal.

De plus, bpost doit faire face à des difficultés de recrutement dans le Pays de Waas comme dans le Brabant flamand. Les causes de cette situation ont déjà été exposées précédemment.

Ook heeft bpost het in het Waasland – net als in Vlaams-Brabant – moeilijk om personeel te werven. De redenen hiervoor werden bij een vorige gelegenheid reeds toegelicht.

Du personnel est recruté en permanence dans ces régions. À cet effet, les canaux internes sont utilisés en premier lieu. Il est aussi fait appel aux bureaux d'intérim en permanence. Les campagnes de recrutement qui sont menées actuellement ont le succès escompté. Trois postes sont vacants aujourd'hui dans le Brabant flamand, contre 56 à la fin de l'an dernier.

Er wordt in deze regio's permanent personeel geworven. Hiervoor worden in de eerste plaats de eigen kanalen gebruikt. Er wordt tevens permanent een beroep gedaan op interimkantoren. De wervingscampagnes die nu worden georganiseerd hebben het beoogde succes. Er zijn momenteel 3 openstaande vacatures in Vlaams-Brabant tegenover 56 eind vorig jaar.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

20 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'ancienne maison du garde-barrière de la gare de Schaerbeek" (n° 11675)

20 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het voormalig huis van de bareelwachter aan het station van Schaarbeek" (nr. 11675)

20.01 Tanguy Veys (VB): Le 11 mai 2012, un homme a perdu la vie au cours d'un grave incendie survenu dans une maison inoccupée de la SNCB située près de la gare de Schaerbeek. Selon des

20.01 Tanguy Veys (VB): Op 11 mei 2012 is een man om het leven gekomen tijdens een zware brand in een leegstaand huis van de NMBS nabij het station van Schaarbeek. Volgens

voisins, le bâtiment était déjà squatté depuis longtemps.

Pourquoi cette maison est-elle inoccupée depuis 2010? Depuis quand sait-on qu'elle est squattée et quelles mesures ont été prises pour empêcher cette situation? Quels sont les projets de la SNCB concernant cette maison?

20.02 **Paul Magnette**, ministre (*en néerlandais*): Ce logement a été donné en location jusqu'en 2010, mais il a été mis fin au bail en raison de la volonté de transformer la maison en musée des chemins de fer. Selon la SNCB-Holding, l'habitation était en effet squattée, mais les intéressés ne causaient aucune nuisance. Il était difficile de les expulser tant que les travaux n'avaient pas commencé. Il est évidemment extrêmement regrettable qu'une personne ait perdu la vie.

20.03 **Tanguy Veys** (VB): Il est trop simple de se retrancher derrière les problèmes liés à une expulsion. Une protection adéquate ou une poursuite temporaire de la location aurait peut-être permis d'éviter ce problème. La SNCB est trop laxiste lorsqu'il s'agit de son patrimoine.

L'incident est clos.

21 **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'absence de facilités en faveur des moins valides dans la nouvelle gare de Beringen" (n° 11721)**

21.01 **Tanguy Veys** (VB): Une nouvelle gare sera aménagée à Beringen mais elle ne sera pas accessible aux personnes moins valides.

Pour quelle raison? Comment les personnes moins valides de Beringen pourront-elles néanmoins voyager en train?

21.02 **Paul Magnette**, ministre (*en néerlandais*): Sur la base de la répartition géographique, de l'importance de la gare, de la présence de personnel et de l'infrastructure disponible, cent gares ont été choisies pour devenir intégralement accessibles. D'ici à 2028, il faudra toujours une gare accessible à tous dans un rayon de 15 kilomètres.

Étant donné que Beringen ne dispose pas de personnel pour aider les utilisateurs de chaise roulante et que le succès de cette gare n'est pas encore avéré, il a été décidé de ne pas construire

buurtbewoners verbleven er al geruime tijd krakers in het pand.

Waarom staat dat huis leeg sinds 2010? Sinds wanneer heeft men weet van krakers en wat is daartegen ondernomen? Wat zijn de plannen met dat huis?

20.02 Minister **Paul Magnette** (*Nederlands*): De woning werd verhuurd tot in 2010, maar de huur werd opgezegd omdat men het huis wou verbouwen tot een spoorwegmuseum. Volgens de NMBS-Holding waren er inderdaad krakers, maar die zorgden niet voor overlast. Uitzetting is moeilijk zolang er nog geen werken zijn gestart. Het is natuurlijk zeer te betreuren dat er een dodelijk slachtoffer is gevallen.

20.03 **Tanguy Veys** (VB): Schermen met problemen bij de uitzetting is wat al te makkelijk: een adequate beveiliging of een verdere tijdelijke verhuur had het probleem misschien kunnen voorkomen. De NMBS springt wat al te laks om met haar patrimonium.

Het incident is gesloten.

21 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de afwezigheid van faciliteiten voor mindervaliden in het nieuwe treinstation van Beringen" (nr. 11721)**

21.01 **Tanguy Veys** (VB): Er komt een nieuw station in Beringen, maar dat zal niet toegankelijk zijn voor mindervaliden.

Waarom niet? Hoe kunnen mindervaliden uit Beringen toch met de trein reizen?

21.02 Minister **Paul Magnette** (*Nederlands*): Op basis van de geografische spreiding, het belang van het station, de aanwezigheid van personeel en de beschikbare infrastructuur werden honderd stations uitgekozen die integraal toegankelijk gemaakt zullen worden. Tegen 2028 moet er in een straal van 15 kilometer altijd een station zijn dat toegankelijk is voor iedereen.

Vermits er in Beringen geen personeel aanwezig is om rolstoelgebruikers op de trein te helpen en het succes van deze halte nog moet blijken, werd er beslist om momenteel geen liften of hellingen naar

d'ascenseurs ou de rampes vers les quais pour l'instant. Les voyageurs à mobilité réduite de Beringen peuvent se rendre dans les gares de Mol, Neerpelt, Diest, Hasselt et Genk. La SNCB offre une assistance si celle-ci est demandée par le biais du centre d'appels 24 heures à l'avance.

21.03 Tanguy Veys (VB): Le succès de la gare n'est pas encore avéré mais, pour les personnes moins valides, il ne sera en tout cas pas au rendez-vous. Je déplore particulièrement l'absence d'ascenseur.

L'incident est clos.

22 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la nécessité d'une application pour smartphone conviviale pour la demande d'une compensation en cas de retard de train" (n° 11722)

22.01 Tanguy Veys (VB): En cas de retards de trains, les voyageurs peuvent, sous certaines conditions, obtenir une compensation de la SNCB et doivent remplir un formulaire à cet effet. L'année dernière, le service clientèle de la SNCB a versé un montant d'environ un million d'euros à quelque 69 000 voyageurs mécontents. Toutefois, le nombre de voyageurs susceptible de prétendre à une compensation est probablement bien supérieur. De nombreuses rubriques doivent en effet être complétées sur le formulaire. Or, je me demande si la complexité de ces formulaires de demande procède d'une politique délibérée visant à réduire le nombre de demandes.

C'est précisément en raison de la complexité de cette procédure de demande de compensation en cas de retard de train que des ingénieurs ont développé une application conviviale pour smartphone ("app"), qui recherche les données pour l'utilisateur et envoie ensuite par e-mail une demande de compensation au service de médiation de la SNCB. Cette application est très favorablement accueillie par les médias et les utilisateurs.

La SNCB est-elle disposée à proposer cette application sur son propre site web ou compte-t-elle développer et proposer une application propre?

22.02 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): Dans le cadre de la simplification administrative, la SNCB s'est engagée à proposer une application web d'ici la fin de cette année.

de perrons te bouwen. Reizigers met een beperkte mobiliteit uit Beringen kunnen terecht in de stations van Mol, Neerpelt, Diest, Hasselt en Genk. De NMBS biedt assistentie aan als dat via het callcenter 24 uur op voorhand gevraagd wordt.

21.03 Tanguy Veys (VB): Het succes van de halte moet nog blijken, maar voor mindervaliden zal het alvast geen succes zijn. Ik vind het bijzonder jammer dat er geen lift komt.

Het incident is gesloten.

22 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nood aan een gebruiksvriendelijke smartphone-applicatie om compensatie bij treinvertragingen aan te vragen" (nr. 11722)

22.01 Tanguy Veys (VB): Reizigers kunnen bij vertragingen onder bepaalde voorwaarden een compensatie krijgen van de NMBS. Daarvoor moeten ze een formulier invullen. Vorig jaar heeft de klantendienst van de NMBS ongeveer 1 miljoen euro uitbetaald aan ongeveer 69.000 misnoegde reizigers. Het aantal reizigers dat in aanmerking komt, zal echter veel hoger liggen, want er moeten heel veel gegevens ingevuld worden op het formulier. Ik vraag me af of het een bewuste politiek is om die aanvraagformulieren moeilijk te maken zodat er minder aanvragen binnen komen.

Net omdat die aanvraagprocedure voor een compensatie bij een treinvertraging te ingewikkeld is, hebben ingenieurs een gebruiksvriendelijke smartphone applicatie, of kortweg app, ontwikkeld die de gegevens voor de gebruiker opzoekt, waarna een e-mail verstuurd wordt met een aanvraag voor compensatie naar de ombudsdienst van de NMBS. Die app scoort heel goed in de media en bij gebruikers.

Is de NMBS bereid om die app op de eigen website aan te bieden of zal de NMBS een eigen app ontwikkelen en aanbieden?

22.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): De NMBS heeft zich geëngageerd om, in het raam van de administratieve vereenvoudiging, tegen eind dit jaar een webtoepassing aan te bieden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

23 Questions jointes de

- M. Frank Wilrycx au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gare de Noorderkempen" (n° 11733)
- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gare de Noorderkempen" (n° 11824)

23 Samengevoegde vragen van

- de heer Frank Wilrycx aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het station Noorderkempen" (nr. 11733)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het station Noorderkempen" (nr. 11824)

23.01 Frank Wilrycx (Open Vld): La gare Noorderkempen à Brecht est un grand succès.

23.01 Frank Wilrycx (Open Vld): Het station Noorderkempen in Brecht is een groot succes.

Est-il envisageable d'augmenter la fréquence sur la ligne Anvers-Brecht pendant les heures de pointe? Qu'en est-il des projets pour un train IC Bruxelles-Anvers-Brecht-Breda? Des contacts ont-ils été noués avec la province néerlandaise de Brabant septentrional? La circulation de marchandises pourrait-elle être autorisée sur cette ligne jusqu'à la zone de transport à Meer?

Kan de frequentie van de lijn Antwerpen-Brecht tijdens de spitsuren worden verhoogd? Hoe staat het met de plannen voor een IC-trein Brussel-Antwerpen-Brecht-Breda? Zijn er al contacten geweest met de Nederlandse provincie Noord-Brabant? Bestaat de mogelijkheid om op deze lijn goederenverkeer toe te laten tot aan de transportzone te Meer?

23.02 Jef Van den Bergh (CD&V): La construction du bâtiment de la gare figure-t-elle dans le plan d'investissement pluriannuel? Les travaux commenceront-ils effectivement en 2016? Quel est l'état d'avancement des travaux au parking et qu'en est-il du rapport relatif aux effets sur la mobilité? Qu'en est-il de l'homologation et du déploiement des automotrices Desiro? Le dossier concernant la liaison avec les Pays-Bas a-t-il évolué depuis fin 2011? Quelles sont, de l'avis du ministre, les perspectives à cet égard?

23.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Is de oprichting van het stationsgebouw opgenomen in het meerjareninvesteringsplan? Zal de bouw effectief starten in 2016? Wat is de stand van zaken met betrekking tot de werken aan de parking en het mobiliteitseffectenrapport? Hoe ver staat het met de homologatie en de inzet van de Desiro-trein? Deden zich ontwikkelingen voor sinds einde 2011 met betrekking tot de verbinding richting Nederland? Welk perspectief ziet de minister?

23.03 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): La SNCB procède à une évaluation permanente des besoins des voyageurs et, selon ses chiffres, l'offre actuelle satisfait la demande.

23.03 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): De NMBS evalueert permanent de behoeften van de reizigers. Volgens de NMBS-cijfers beantwoordt het huidige aanbod aan de vraag.

En novembre 2011, devant la Deuxième Chambre du Parlement des Pays-Bas, la ministre néerlandaise a fait part de ses intentions à propos de la liaison La Haye-Bruxelles et de l'alternative Breda-Anvers. Les deux transporteurs analysent actuellement la faisabilité logistique et financière, de manière à permettre aux deux ministres de prendre une décision commune. L'éventuelle desserte de Breda est étudiée avec les parties concernées. La SNCB ne consulte pas la province du Brabant septentrional dans ce dossier.

Minister Schultz heeft in november 2011 in de Tweede Kamer haar intenties bekendgemaakt aangaande de verbinding Den Haag-Brussel en het alternatief Breda-Antwerpen. De logistieke en financiële haalbaarheid wordt momenteel onderzocht door beide vervoerders, om beide ministers in staat te stellen hierin gezamenlijk een beslissing te nemen. De eventuele bediening van Breda wordt met de belanghebbende partijen onderzocht. De provincie Noord-Brabant wordt hierin niet geraadpleegd door de NMBS-diensten.

Les rames bi-tension Desiro ont pour l'instant été homologuées sur la ligne 11-4, ECS-niveau 1. Elles

De Desiro-tweespanningsstellen zijn momenteel gehomologeerd op de lijn 11-4, ECS-niveau 1. Het

sont au nombre de 95 et seront livrées entre 2012 et 2015.

Aucune disposition concernant le transport de marchandises n'a encore été prise sur cette ligne à grande vitesse 4.

Le comité d'investissements du Groupe SNCB m'a transmis un plan d'investissement pluriannuel pour la période 2013-2025. Je le présenterai prochainement au Conseil des ministres et je rencontrerai les représentants des Régions pour identifier des projets prioritaires dans les limites des maigres marges budgétaires disponibles.

Il est prématuré de parler d'une nouvelle gare à Noorderkempen. Le remplacement des voies d'accès et de sortie par un nouvel aménagement situé à environ 60 mètres devrait améliorer l'accès au parking. Le nouvel aménagement proposera trois voies d'accès et de sortie. Les travaux sont en cours d'adjudication et leur exécution est programmée pour la fin 2012. Une extension du nombre de places de stationnement est prévue pour 2013-2014. Nous voudrions conclure un accord à ce sujet avec les autorités communales dans le courant de l'année 2012.

23.04 Frank Wilrycx (Open Vld): Associée à quinze communes, la province d'Anvers a effectué une étude de mobilité pour la zone concernée qui met en évidence la place importante occupée par la gare de Noorderkempen pour le transport de voyageurs et de marchandises. Lors de l'établissement de la liste des priorités, cette étude ne devra pas être oubliée.

23.05 Jef Van den Bergh (CD&V): L'étude de la liaison Breda-Anvers traîne. Quand une décision tombera-t-elle finalement?

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 11739 de M. Veys a déjà été traitée. La question n° 11763 de M. Geerts est transformée en question écrite. La question n° 11774 de Mme Van Eetvelde est reportée.

24 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 lettre adressée par les bourgmestres de Herentals, Turnhout, Lierre et Kasterlee à la SNCB relative à une liaison ferroviaire directe entre leurs gares et Malines-Bruxelles" (n° 11795)

betreft 95 stellen die worden geleverd tussen 2012 en 2015.

Er zijn op deze hogesnelheidslijn 4 geen voorzieningen getroffen voor goederenverkeer.

Het investeringscomité van de NMBS-Groep heeft mij een project van meerjareninvesteringsplan voor 2013-2025 doorgestuurd. Binnenkort zal ik de ministerraad inlichten en de Gewesten ontmoeten om binnen de beperkte budgettaire marges ruimte te vinden om prioritaire projecten te identificeren.

Momenteel is het te vroeg om over een nieuw station in de Noorderkempen te spreken. De toegankelijkheid van de parking wordt verbeterd door de in- en uitrit te vervangen door een nieuwe inrichting op circa 60 meter. De nieuwe toegang zal in de toekomst drie in- en uitritten bevatten. De werken zitten in de aanbestedingsfase. De uitvoering is gepland einde 2012. Een uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen is gepland in 2013-2014. Men wil hierover een consensus met de gemeente bereiken in de loop van 2012.

23.04 Frank Wilrycx (Open Vld): De provincie Antwerpen maakt in samenwerking met vijftien gemeenten een gebiedsgerichte mobiliteitsstudie. Daaruit blijkt het belang van het station Noorderkempen, zowel voor personen- als voor goederenvervoer. Men moet rekening houden met deze studie wanneer de prioriteitenlijst wordt opgesteld.

23.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Het onderzoeken van de verbinding Breda-Antwerpen blijft aanslepen. Wanneer komt er eindelijk een beslissing?

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 11739 van de heer Veys werd reeds behandeld. Vraag nr. 11763 van de heer Geerts wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 11774 van mevrouw Van Eetvelde wordt uitgesteld.

24 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de brief van de burgemeesters van Herentals, Turnhout, Lier en Kasterlee aan de NMBS voor de rechtstreekse treinverbinding tussen hun stations met Mechelen-Brussel"

(nr. 11795)

24.01 Tanguy Veys (VB): Je renvoie à ma question du 2 mai, posée dans cette commission. Entre-temps, dans une lettre envoyée conjointement, les bourgmestres de Herentals, Turnhout, Lier et Kasterlee ont demandé à la SNCB qu'une liaison directe soit assurée le week-end et les jours fériés entre les gares de leur commune et l'axe Malines-Bruxelles. La ligne Turnhout-Bruxelles est une des plus fréquentées de la région et une desserte en week-end serait même avantageuse sur le plan commercial pour l'opérateur ferroviaire. Il semble en outre indiqué d'en tenir compte dès l'ajustement des horaires fin 2013.

La demande des bourgmestres a-t-elle déjà été examinée? Quelles mesures seront-elles prises? Une telle liaison est-elle commercialement avantageuse? Faudra-t-il attendre l'entrée en vigueur du plan de transport de décembre 2013 pour la mise en place de cette liaison directe?

24.02 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): La demande d'un train direct pendant les week-ends et jours fériés entre les gares précitées et l'axe Malines-Bruxelles est examinée dans le cadre de l'élaboration d'un nouveau plan de transport prévu pour la fin 2013. Cette étude est en cours. Elle se base sur les mouvements de passagers attendus et les coûts de chaque liaison. La NMBS doit également tenir compte de la disponibilité de sillons et de matériel roulant.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 11799 de M. Devriendt est transformée en question écrite.

25 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la remise en service de la ligne 20 comme alternative au plan Spartacus" (n° 11845)

25.01 Tanguy Veys (VB): En mars, le ministre a déclaré que la SNCB ne voulait pas entendre parler d'une réactivation de la ligne 20 Hasselt-Maastricht en remplacement du plan Spartacus.

Les actuels patrons de la SNCB ne connaissent pas l'étude des années 90 sur la liaison eurocity Anvers – Hasselt – Maastricht – Aix-La-Chapelle – Cologne et c'est partant de l'étude Stimuli de 2004 que la SNCB a jugé que la liaison ferroviaire ne présentait pas un potentiel de voyageurs suffisant. Sans

24.01 Tanguy Veys (VB): Ik verwijs naar mijn vraag hierover op 2 mei in deze commissie. Thans hebben de burgemeesters van Herentals, Turnhout, Lier en Kasterlee in een gezamenlijke brief aan de NMBS een rechtstreekse treinverbinding tussen hun stations met Mechelen-Brussel op weekend- en feestdagen gevraagd. De verbinding Turnhout-Brussel is een van de sterkste lijnen van de regio en een weekendverbinding zou voor de NMBS zelfs commercieel voordelig zijn. Bovendien lijkt het aangewezen hiermee rekening te houden bij de bijsturing van de dienstregeling eind 2013.

Werd de vraag van de burgemeesters al onderzocht? Welke maatregelen worden getroffen? Zijn er commerciële voordelen? Komt de rechtstreekse treinverbinding pas ter sprake bij het vervoersplan van december 2013?

24.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): De vraag om een rechtstreekse treinverbinding tussen de genoemde stations met Mechelen-Brussel op weekend- en feestdagen wordt onderzocht in het kader van een nieuw transportplan eind 2013. Deze studie is bezig. Hierbij wordt uitgegaan van de verwachte reizigersstromen en de kosten van elke treinverbinding. De NMBS moet ook rekening houden met de beschikbaarheid van rijpaden en rollend materieel.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 11799 van de heer Devriendt wordt omgezet in een schriftelijke vraag

25 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de heractivering van lijn 20 als alternatief voor het Spartacusplan" (nr. 11845)

25.01 Tanguy Veys (VB): De minister verklaarde in maart dat de NMBS er niet voor te vinden is lijn 20 Hasselt-Maastricht als alternatief voor het Spartacusplan te heractiveren.

De studie uit jaren 90 over de eurocityverbinding Antwerpen – Hasselt – Maastricht – Aken – Keulen is niet bekend bij de huidige NMBS. Op basis van de Stimulistudie uit 2004 heeft de NMBS geoordeeld dat de treinverbinding onvoldoende reizigerspotentieel heeft. Daar komt bij dat de

compter le risque de fiabilité que représente le pont-levis ferroviaire au-dessus de la Meuse. C'est pour ces différentes raisons qu'Infrabel n'a jamais effectué d'étude détaillée sur les coûts d'investissement. Pour ce tronçon, aucune étude similaire n'a été réalisée avec De Lijn et seules les lignes 18 et 19 ont été sélectionnées pour l'étude sur le rail léger.

Le pont surplombant la Meuse est extrêmement moderne et n'est plus levé qu'en cas de forte crue. De plus, en cas d'utilisation en période de forte crue, lors du passage du train la circulation fluviale peut être interrompue.

L'étude Stimuli concernant les besoins en terme de mobilité de la province du Limbourg réalisée à la demande du ministre président flamand de l'époque Patrick Dewael et du ministre fédéral de la Mobilité Steve Stevaert n'a jamais été publiée et est restée dans les tiroirs. Elle est en tout cas controversée. Elle ne mentionnait par ailleurs aucun chiffre sur le taux d'occupation de la ligne Hasselt-Maastricht et il est dès lors impossible de tirer la moindre conclusion sur le nombre potentiel de voyageurs.

Plusieurs organisations syndicales et de défense des intérêts des voyageurs ont estimé que la ligne 20 s'inscrivait parfaitement dans l'axe Ouest-Est flamand et assure la liaison internationale entre Lille, Courtrai, Gand, Anvers, Hasselt, Maastricht.

L'étude de la Région flamande sur le contrat de gestion de novembre 2005 renvoyait à des prévisions pour 2012 extraites de l'étude Stimuli annonçant une moyenne de 33 voyageurs à peine en heure de pointe. La SNCB a participé à l'élaboration du modèle de simulation dont les points de référence étaient Turnhout, Hasselt, Maastricht.

Où en est l'étude Stimuli? Pourquoi n'a-t-elle jamais été publiée et suivie officiellement? Comment le ministre peut-il dès lors baser des conclusions sur une telle étude? Comment a-t-on obtenu le modèle de simulation appliqué pour la ligne 20 et comment est-on arrivé à cette conclusion?

Pourquoi a-t-on opté pour Turnhout? Pourquoi n'a-t-on pas choisi les points de référence Anvers-Hasselt-Maastricht et éventuellement Aix? Les prévisions n'auraient-elles pas été meilleures?

Pourquoi n'a-t-on pas tenu compte de l'étude de qualité relative aux trois sociétés ferroviaires Deutsche Bahn, Nederlandse Spoorwegen et SNCB réalisée en 1980, et de l'étude réalisée en 2002 par

ophaalspoorwegbrug over de Maas een betrouwbaarheidsrisico vormt. Om die reden heeft Infrabel nooit een detailstudie over de investeringskosten uitgevoerd. Er is geen vergelijkbare studie uitgevoerd met De Lijn voor dit baanvak. Voor de studie over light rail werden alleen de lijnen 18 en 19 geselecteerd.

De brug over de Maas is tegenwoordig heel modern en wordt alleen nog opgehaald bij heel hoge waterstand. Bij gebruik bij hoge waterstand kan de scheepvaart bovendien stilgelegd worden wanneer de trein erover moet.

De Stimuli-studie, in opdracht van toenmalig minister-president Patrick Dewael en de federale minister van Mobiliteit Steve Stevaert, omtrent de mobiliteitsnoden in de provincie Limburg, werd nooit vrijgegeven en er werd nooit iets mee gedaan. Ze is in elk geval omstreden. Bovendien werden daarin geen cijfers over de bezettingsgraad Hasselt-Maastricht gepubliceerd en kunnen er dus geen conclusies getrokken worden over het reizigerspotentieel.

Verscheidene vakbonden en belangenorganisaties vonden dat lijn 20 past in de Vlaamse West-Oostas en Rijsel, Kortrijk, Gent, Antwerpen, Hasselt, Maastricht internationaal met elkaar verbindt.

In de studie VG Beheerscontract van november 2005 wordt verwezen naar prognoses voor 2010 uit de Stimuli-studie met gemiddeld slechts 33 reizigers per trein tijdens de piek. Aan het gebruikte simulatiemodel met als referentiepunt Turnhout, Hasselt, Maastricht, heeft de NMBS meegewerkt.

Wat is de status van de Stimuli-studie? Waarom werd ze nooit officieel vrijgegeven en opgevolgd? Hoe kan de minister er dan conclusies op baseren? Hoe is men tot het toegepaste simulatiemodel voor lijn 20 en tot het besluit gekomen?

Waarom werd voor Turnhout gekozen? Waarom heeft men niet gekozen voor de referentiepunten Antwerpen-Hasselt-Maastricht en eventueel Aken? Zou dat niet veel betere prognoses hebben opgeleverd?

Waarom werd geen rekening gehouden met de degelijke studie uit 1980 van de drie spoorwegmaatschappijen Deutsche Bahn, Nederlandse Spoorwegen en NMBS en de studie

la société régionale d'investissement du Limbourg sur la ligne 20 en tant que liaison interrégionale et donc pas en tant que liaison locale?

L'étude relative au contrat de gestion de la Communauté flamande réalisée en novembre 2005 tient-elle compte, non seulement de l'étude Stimuli mais également des utilisateurs qui considèrent le tronçon Hasselt-Maastricht comme seulement une partie du parcours?

25.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): L'étude Stimuli a été réalisée à la demande du gouvernement flamand et a été confiée, par le biais de la société limbourgeoise de développement stratégique (LISOM), à un consortium temporaire de bureaux d'étude.

Étant donné que les autorités fédérales n'avaient pas commandé l'étude Stimuli, je ne peux fournir aucune précision ni sur le modèle de trafic utilisé ni sur les conclusions. La SNCB était simplement observateur.

La SNCB a toutefois utilisé l'étude comme base de travail et reproduit les chiffres de l'étude Stimuli. Il s'est avéré qu'un service bihoraire Hasselt-Diepenbeek-Lanaken-Maastricht fournit au total 130 voyageurs par heure de pointe dans les deux sens conjointement, soit seulement 33 voyageurs en moyenne par train pendant les heures de pointe en 2010.

La SNCB en a conclu que le potentiel d'une liaison ferroviaire Hasselt-Diepenbeek-Lanaken-Maastricht est limité mais s'est entièrement basée sur les mauvais chiffres figurant dans l'étude Stimuli.

25.03 Tanguy Veys (VB): Je conteste les conclusions de De Lijn. Les résultats de l'étude sont en réalité un plaidoyer pour le plan Spartacus. Nous connaissons aujourd'hui le coût de ce plan et également la situation financière de la société De Lijn.

Je maintiens qu'il existe assurément un potentiel de voyageurs pour la ligne 20 et que celle-ci devrait être réactivée parce que son incidence en termes d'infrastructure et de financement serait moindre.

Vous pouvez difficilement vous distancier de cette étude puisqu'elle servira de base à certaines décisions.

Je vous ai apporté un exemplaire de l'étude datant des années 80 sur la liaison Eurocity Anvers – Hasselt – Maastricht – Aix-la-Chapelle – Cologne,

van GOM-Limburg uit 2002 over lijn 20 als interregionale verbinding en dus niet als lokale verbinding?

Werd in de studie VG Beheerscontract november 2005, behalve met de Stimuli-studie, ook rekening gehouden met de gebruikers die Hasselt-Maastricht beschouwen als slechts een deel van een traject?

25.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): De Stimuli-studie werd uitgevoerd in opdracht van de Vlaamse regering en werd via LISOM – Limburgse Strategische Ontwikkelingsmaatschappij – uitbesteed aan een tijdelijke vereniging van studiebureaus.

Doordat de federale overheid geen opdrachtgever was van de Stimuli-studie kan ik geen verduidelijking geven over het gebruikte verkeersmodel of de conclusies. De NMBS was enkel waarnemer.

De NMBS heeft de studie wel als basis gebruikt en kopieerde de cijfers uit de Stimuli-studie. Daaruit bleek dat een halfuurdienst Hasselt-Diepenbeek-Lanaken-Maastricht in totaal 130 treinreizigers per piekuur oplevert in beide richtingen, samen of gemiddeld slechts 33 reizigers per trein tijdens de piekuren in 2010.

De conclusie van de NMBS dat er maar een gering potentieel is voor een treinverbinding Hasselt-Diepenbeek-Lanaken-Maastricht is dus volledig gebaseerd op de lage cijfers vermeld in de Stimuli-studie.

25.03 Tanguy Veys (VB): Ik betwist de conclusies van De Lijn. De resultaten van de studie zijn eigenlijk een pleidooi voor het Spartacusplan. Ondertussen kennen we het prijskaartje daarvan en ook de financiële situatie van de Lijn.

Ik blijf erbij dat er wel degelijk reizigerspotentieel is voor lijn 20 en dat die opnieuw geactiveerd zou moeten worden omdat dat infrastructureel en financieel minder ingrijpend is.

De minister kan zich moeilijk van de studie distantiëren als er toch beslissingen worden op gebaseerd.

Ik heb voor de minister een exemplaar mee van de studie uit de jaren tachtig over de Eurocityverbinding Antwerpen – Hasselt –

dont l'actuelle SNCB n'aurait pas connaissance. Ainsi, vous pourrez à l'avenir rayer les réponses faciles des réponses toutes prêtes que vous nous livrez.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 11851 de Mme Jadin est transformée en question écrite.

26 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'adaptation quasi hebdomadaire des horaires chez bpost et la communication défailante entre l'entreprise et ses chauffeurs" (n° 11901)

26.01 Tanguy Veys (VB): Le 22 mai, les chauffeurs du centre de tri postal Gent X ont mené une action de grève sauvage. Ils dénoncent le fait que leurs horaires sont constamment modifiés "par un programme informatique" et sans concertation, ce qui leur pose de nombreux problèmes familiaux et sociaux.

Pourquoi ces changements d'horaires à répétition? Pourquoi bpost communique-t-il si mal à leur sujet? Comment résoudra-t-on ce problème?

26.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Un élément important du plan stratégique est la poursuite de la centralisation et de l'automatisation dans les cinq centres de tri industriels d'Anvers, de Gand, de Bruxelles, de Liège et de Charleroi. Le schéma de transport doit donc être adapté également à chaque fois. Tant que la phase de transition vers un tri entièrement automatisé est en cours, de telles adaptations resteront nécessaires. Tout est mis en œuvre pour limiter l'incidence de ces adaptations. bpost est d'ailleurs également soumis aux règles relatives aux temps de conduite et de repos.

Cette situation demande un effort particulier de la part des chauffeurs pour concilier vie professionnelle et vie privée. C'est la raison pour laquelle chaque adaptation leur est communiquée le mieux possible. Ces efforts seront encore renforcés. Les adaptations des horaires pourront être communiquées plus tôt aux travailleurs et aux partenaires sociaux par des lignes de communication plus courtes.

26.03 Tanguy Veys (VB): En associant étroitement le personnel à ces réformes et moyennant une communication claire et rapide, on

Maastricht – Aken – Keulen, die bij de huidige NMBS niet bekend zou zijn. In de toekomst kan hij dan alvast gemakkelijksantwoorden uit zijn voorbereide antwoorden schrappen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 11851 van mevrouw Jadin wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

26 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de bijna wekelijkse aanpassing van de dienstroosters bij bpost en de slechte communicatie van bpost met zijn chauffeurs" (nr. 11901)

26.01 Tanguy Veys (VB): Op 22 mei had een wilde stakingsactie plaats van de chauffeurs van het postsorteercentrum Gent X. Zij klagen aan dat hun dienstroosters om de haverklap 'door een computerprogramma' en zonder overleg aangepast worden, wat voor heel wat familiale en sociale problemen zorgt.

Vanwaar die herhaaldelijke aanpassingen? Waarop loopt de communicatie daarover zo slecht? Hoe zal men dit aanpakken?

26.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Een belangrijk element van het strategisch plan is de verdere centralisatie en automatisering in de vijf industriële sorteercentra Antwerpen, Gent, Brussel, Luik en Charleroi. Dit betekent ook dat het transportschema telkens aangepast moet worden. Zolang deze omschakeling naar volledige automatische sortering duurt, zullen dergelijke aanpassingen dus nodig blijven. Alles wordt in het werk gesteld om de impact beperkt te houden. bpost is trouwens ook onderhevig aan de regels inzake rust- en rijtijden.

Dit alles vraagt een bijzondere inspanning van de chauffeurs om hun beroepsleven en hun privéleven op elkaar af te stemmen. Daarom wordt elke aanpassing zo goed mogelijk gecommuniceerd. Die inspanningen zullen nog worden opgedreven. Met kortere communicatielijnen kunnen de aanpassingen in het rittenschema vroeger worden meegedeeld aan de werknemers en de sociale partners.

26.03 Tanguy Veys (VB): Door het personeel nauw bij zulke hervormingen te betrekken en door snel en duidelijk te communiceren, creëert men een

obtiendra une adhésion plus large de sa part.

groter draagvlak.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

27 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 frais d'hébergement extrêmement élevés du siège central de la SNCB" (n° 11906)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les locaux de la SNCB situés à la Porte de Hal, près de Bruxelles-Midi" (n° 11916)

27 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de extreem hoge huisvestingskost van de hoofdzetel van de NMBS" (nr. 11906)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de huisvesting van de NMBS aan de Hallepoort in de buurt van Brussel-Zuid" (nr. 11916)

27.01 Tanguy Veys (VB): Pour son siège principal de 42 000 m², situé près de la porte de Hal, la SNCB paie un loyer annuel extrêmement élevé de 187 euros/m² ainsi que des frais de consommation annuels de 122 euros/m² qui couvrent l'électricité, le chauffage, l'eau, l'entretien, le nettoyage, la sécurité, l'internet et le téléphone. Selon le journal *De Tijd*, ce prix est considérablement plus élevé que les loyers payés actuellement par d'autres entreprises et institutions. En cas de rupture du contrat, la SNCB serait redevable de quelque 12,5 millions d'euros, mais dans cette hypothèse, elle pourrait en revanche diviser par deux sa facture annuelle vu les prix du marché actuels.

27.01 Tanguy Veys (VB): De NMBS betaalt voor haar hoofdzetel van 42.000 m² aan de Hallepoort een extreem hoge jaarlijkse huurprijs van 187 euro per vierkante meter en jaarlijkse gebruikskosten van 122 euro per vierkante meter, zijnde kosten van elektriciteit, verwarming, water, onderhoud, schoonmaak, beveiliging, internet en telefoon. Volgens *De Tijd* is dit een beduidend hogere prijs dan wat andere bedrijven en instellingen momenteel betalen. Een verbrekingsvergoeding zou de NMBS op zowat 12,5 miljoen euro komen te staan, maar gezien de huidige marktprijzen, zou de NMBS haar jaarfactuur dan wel kunnen halveren.

Comment expliquer ces frais de logement extrêmement élevés? Que fera-t-on pour en réduire le montant?

Vanwaar die extreem hoge huisvestingskosten en hoe wil men dit voortaan goedkoper doen?

27.02 Steven Vandeput (N-VA): Le bâtiment a été vendu à un fonds américain dans le cadre d'une opération de *sale-and-leaseback*, ce qui est à l'origine du contrat de location.

27.02 Steven Vandeput (N-VA): Het gebouw werd in het kader van een *sale-and-leaseback* operatie verkocht aan een Amerikaans fonds, wat aanleiding gaf tot het huurcontract.

Comment le prix du contrat, plus élevé que le prix du marché, a-t-il été déterminé? Ne conviendrait-il pas de renégocier ce contrat? Des moyens destinés au service public peuvent-ils sans plus être transférés à la SNCB-Holding? Le ministre pourrait-il préciser les obligations et les dispositions contractuelles? La SNCB-Holding envisage-t-elle de rompre le contrat avec le fonds américain?

Hoe heeft men de prijs bepaald, die hoger is dan de marktprijs? Moet dit contract niet opnieuw worden onderhandeld? Kan men zomaar gelden voor de openbare dienstverlening doorschuiven naar de NMBS-Holding? Kan de minister de contractuele verplichtingen en bepalingen toelichten? Overweegt de NMBS-Holding het contract met het Amerikaanse fonds alsnog te verbreken?

27.03 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): Il s'agit de la location du bâtiment Atrium et il n'est pas question en l'occurrence de bureaux purs et simples mais de la mise à disposition de services complémentaires, comme du matériel de bureau avec logiciel et connexions de réseau sécurisées, ainsi que le tri et la distribution du courrier interne et

27.03 Minister Paul Magnette (Nederlands): Het gaat hier om de huur van het Atriumgebouw en daar spreken we niet over loutere kantoorruimtes, maar over de terbeschikkingstelling van aanvullende diensten, zoals kantoorbenodigdheden met software en veilige netwerkverbindingen, en de sortering en bedeling van de interne en externe

externe. La SNCB entrevoit la possibilité d'économiser sur les frais locatifs en améliorant la gestion de l'espace et en réalisant des économies supplémentaires sur les missions et les services fournis. La lutte contre les dépenses inutiles fera également partie de la future réforme du Groupe SNCB et les CEO seront invités désormais à rationaliser leurs coûts d'une part et à optimiser la gestion des moyens d'autre part.

27.04 Tanguy Veys (VB): Cette réponse d'un cynisme extrême provient probablement du Holding lui-même. Il ne s'agit pas, en effet, de quelques économies de-ci de-là mais bien d'un loyer exorbitant réclamé par le Holding à la SNCB. Cette tâche n'incombe pas à un futur CEO, car il faut s'attaquer au problème dès maintenant.

27.05 Steven Vandeput (N-VA): Cette réponse succincte, qui a manifestement été préparée par le parti du ministre, me paraît assez arrogante. Elle n'explique aucunement le prix fort. Un calcul du prix de revient prouverait que l'indemnité de rupture serait récupérée en trois ans si l'on se contenait de déménager vers un autre bâtiment.

Je me demande également dans quelle mesure l'excédent versé pour le bâtiment Atrium sera compensé par les bénéfices générés par le bâtiment Eurostation qui, à l'époque avait en fait été construit pour la SNCB? Je déposerai une question à ce sujet.

L'incident est clos.

28 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la communication concernant le passage à niveau à la Zeebruggelaan à Uitkerke (Blankenberge)" (n° 11908)

28.01 Tanguy Veys (VB): Du 21 au 24 mai, la Zeebruggelaan a été fermée à Uitkerke en raison de travaux menés à la demande d'Infrabel. La circulation a été déviée. La communication a été particulièrement déficiente.

Pourquoi Infrabel a-t-elle omis d'informer les riverains à temps? Pourquoi avoir délégué la communication à la police?

28.02 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): Infrabel a des procédures pour informer les riverains dans pareils cas, et ce le plus

post. De NMBS ziet wel besparingen mogelijk op de huurkosten door een beter beheer van de ruimte en door bijkomende besparingen op de geleverde opdrachten en diensten. Die strijd tegen onnodige kosten zit ook vervat in de toekomstige hervorming van de NMBS-Groep en de CEO's zullen voortaan worden gevraagd om hun kosten te rationaliseren en de middelen zo goed mogelijk te beheren.

27.04 Tanguy Veys (VB): Dit is een bijzonder cynisch antwoord, vermoedelijk afkomstig van de Holding zelf. Het gaat immers niet zomaar over wat besparingen hier en daar, maar om een exorbitante huurprijs die de Holding aanrekent aan de NMBS. Dit is geen taak voor een toekomstige CEO, want het probleem moet nu worden aangepakt.

27.05 Steven Vandeput (N-VA): Dit antwoord is kort, duidelijk voorbereid door de partij van de minister en komt ook behoorlijk arrogant over. Zo krijgen we geen verklaring voor die hoge prijs. Een kostprijsberekening zou uitwijzen dat de verbrekingsvergoeding in drie jaar zou zijn terugverdiend als men gewoon zou verhuizen naar een ander pand.

Ik vraag me ook af in hoeverre hetgeen teveel wordt betaald voor het Atriumgebouw, wordt gecompenseerd door wat men verdient met het Eurostationgebouw, dat destijds eigenlijk is gebouwd voor de NMBS? Ik zal daarover een vraag indienen.

Het incident is gesloten.

28 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de communicatie omtrent de werken aan de spoorovergang aan de Zeebruggelaan in Uitkerke (Blankenberge)" (nr. 11908)

28.01 Tanguy Veys (VB): De Zeebruggelaan in Uitkerke werd van 21 tot 24 mei afgesloten voor werken in opdracht van Infrabel. Het verkeer werd omgelegd. Hierover werd bijzonder gebrekkig gecommuniceerd.

Waarom heeft Infrabel de bevolking niet tijdig geïnformeerd? Waarom liet men de communicatie aan de politie over?

28.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): Infrabel heeft procedures om omwonenden in zulke gevallen zo goed en tijdig mogelijk te informeren.

adéquatement possible et dans les meilleurs délais. Apparemment, ces procédures n'ont pas fonctionné correctement en l'occurrence et je le regrette. Concernant l'information des usagers, Infrabel signale que l'entrepreneur a demandé très longtemps à l'avance à la police locale l'autorisation requise pour les travaux, autorisation qui a d'ailleurs été accordée.

28.03 Tanguy Veys (VB): La police délivre l'autorisation mais elle n'est pas censée s'occuper de la communication. Cette tâche incombait à Infrabel, tant pour les riverains que pour les usagers du passage à niveau en question. Il faudra faire mieux dans le futur.

L'incident est clos.

29 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 gestion des avis signalant des signaux défectueux" (n° 11921)

29.01 Steven Vandeput (N-VA): Pour gagner du temps, je transformerai cette question en une question écrite.

L'incident est clos.

30 Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le nouvel arrêt de Beringen et l'accessibilité aux voyageurs à mobilité réduite" (n° 11922)

30.01 Steven Vandeput (N-VA): Je transformerai aussi cette question en question écrite.

L'incident est clos.

31 Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le potentiel de la liaison ferroviaire Genk-As-Maasmechelen" (n° 11923)

31.01 Steven Vandeput (N-VA): Le 13 mars 2012, j'ai interrogé le ministre au sujet des déclarations du porte-parole de la SNCB, M. Bart Krols. Ce dernier avait affirmé que le potentiel de voyageurs était trop limité pour envisager une réouverture du tronçon Genk-As-Maasmechelen. À l'époque, le ministre a

Dat heeft nu blijkbaar niet goed gefunctioneerd, wat ik betreurt. Wat de communicatie aan de gebruikers betreft, deelt Infrabel mee dat er voor die werken ruim op voorhand door de aannemer aan de lokale politiedienst een vergunning werd gevraagd en verkregen.

28.03 Tanguy Veys (VB): De politie verleent de vergunning, maar moet niet instaan voor de communicatie. Dat was een taak van Infrabel, zowel voor omwonenden als voor gebruikers van die overweg. Dit moet beter in de toekomst.

Het incident is gesloten.

29 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het omgaan met meldingen van slecht functionerende seinen" (nr. 11921)

29.01 Steven Vandeput (N-VA): Om tijd te winnen zet ik deze vraag om in een schriftelijke vraag.

Het incident is gesloten.

30 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nieuwe stopplaats Beringen en de toegankelijkheid voor reizigers met een beperkte mobiliteit" (nr. 11922)

30.01 Steven Vandeput (N-VA): Ook deze vraag zet ik om in een schriftelijke vraag.

Het incident is gesloten.

31 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het potentieel van de spoorverbinding Genk-As-Maasmechelen" (nr. 11923)

31.01 Steven Vandeput (N-VA): Op 13 maart 2012 ondervroeg ik de minister over de uitspraken van de NMBS-woordvoerder Bart Krols. Die had gezegd dat er te weinig reizigerspotentieel was voor de reactivering van het spoortraject Genk-As-Maasmechelen. De minister antwoordde toen erg

répondu de manière très évasive.

Sur quelle étude la SNCB se base-t-elle pour affirmer que le potentiel de voyageurs est trop limité? Pourquoi la liaison Genk-As-Maasmechelen n'a-t-elle pas été examinée dans le cadre de l'étude sur le Light Rail? Sur quels nombres de voyageurs cette étude se base-t-elle?

31.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Le deuxième avenant de l'année 2000 au deuxième contrat de gestion de la SNCB prévoyait la réalisation d'une étude sur la faisabilité de la réouverture de six tronçons mis hors service, dont la ligne 21A Genk-Maasmechelen. Selon les calculs d'un bureau d'études indépendant, 3 500 voyageurs au maximum auraient utilisé cette ligne les jours ouvrables en 2005.

La ligne Genk-Maasmechelen ne faisait pas partie de l'étude sur le Light Rail parce que le plan Spartacus de la société De Lijn prévoyait un concept de tram rapide pour cette liaison.

31.03 Steven Vandeput (N-VA): Il me semble qu'on mène une politique de "deux poids, deux mesures". Si nous devions fermer toutes les lignes qui ne totalisent que 3 500 voyageurs par jour, notre entreprise ferroviaire serait très efficace. Depuis 2000, beaucoup de changements sont en outre intervenus: Maasmechelen est devenu un pôle d'attraction commercial majeur. Les voies ont été posées. Dès lors, ne serait-il pas judicieux d'étudier l'utilité potentielle d'une liaison ferroviaire ordinaire? Si la province de Limbourg, qui ne tardera pas à devenir inaccessible, disposait d'une offre ferroviaire correcte, la SNCB pourrait y réaliser un chiffre d'affaires considérable.

L'incident est clos.

32 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 "les mesures disciplinaires en cas de grève sauvage au sein du Groupe SNCB" (n° 11933)

32.01 Steven Vandeput (N-VA): Le 25 janvier dernier, le ministre évoquait ici-même la question des sanctions en cas de grève sauvage. Il est étonnant que ce soient précisément les grèves sauvages, dont l'impact sur le trafic ferroviaire est le plus grand, qui demeurent impunies.

Des mesures disciplinaires ont-elles été prises après les grèves sauvages des 20 et 21 décembre 2011 et du 1^{er} février 2012? Les sanctions

ontwijkend.

Op welke studie baseert de NMBS zich om te zeggen dat er te weinig reizigerspotentieel is? Waarom werd de verbinding Genk-As-Maasmechelen niet onderzocht in het kader van de lightrailstudie? Welke reizigersaantallen worden gebruikt in die studie?

31.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Het tweede bijvoegsel uit 2000 bij het tweede beheerscontract van de NMBS voorzag in een haalbaarheidsstudie voor de heropening van zes buiten dienst gestelde baanvakken, waaronder de lijn 21A Genk-Maasmechelen. Een onafhankelijk studiebureau berekende dat op werkdagen in 2005 maximaal 3.500 treinreizigers deze lijn zouden gebruiken.

De lijn Genk-Maasmechelen maakte geen deel uit van de lightrailstudie omdat het Spartacusplan van De Lijn voor deze verbinding in een sneltramconcept voorziet.

31.03 Steven Vandeput (N-VA): Er wordt met twee maten en twee gewichten gewerkt. Als we alle lijnen met maar 3.500 reizigers per dag zouden sluiten, zou ons spoorwegbedrijf heel efficiënt zijn. Sinds 2000 is er bovendien veel veranderd: Maasmechelen is een belangrijke commerciële attractiepool geworden. De treinsporen liggen er. Is het dan niet zinvol te onderzoeken hoe nuttig een gewone treinverbinding zou zijn? Als er in Limburg, een welhaast onontsloten provincie, een fatsoenlijk treinbaanbod zou zijn, zou de NMBS er serieuze omzetcijfers kunnen boeken.

Het incident is gesloten.

32 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de tuchtmaatregelen bij wilde stakingen bij de NMBS-Groep" (nr. 11933)

32.01 Steven Vandeput (N-VA): Op 25 januari had de minister het hier over sancties bij wilde spoorstakingen. Het is echter merkwaardig dat net de wilde stakingen die de zwaarste impact op het treinverkeer hebben, onbestraft blijven.

Werden er tuchtmaatregelen genomen na de wilde stakingen van 20 en 21 december 2011 en 1 februari 2012? Werd er de voorbije zes maanden

disciplinaires prises au cours des six derniers mois se sont-elles référées aux critères énoncés par le ministre? Les grèves des 10 janvier et 14 mai 2012 ont-elles été considérées comme plus graves, dans la mesure où toutes les autres n'ont pas été suivies de sanctions?

32.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Le 22 décembre 2011, le front commun syndical de la fonction publique a organisé une action contre la réforme des pensions. Les 20 et 21 décembre 2011, des actions ponctuelles sans préavis ont été menées ci et là. Ceux qui y ont participé ont été privés du salaire correspondant aux heures non prestées. Et des mesures disciplinaires ont également été prises, même si la question du préavis est sujette à interprétation, en ce sens que les actions s'inscrivaient dans le cadre de l'action annoncée du 22 décembre et que les questions de pension ne ressortissent pas à la concertation sociale au sein des chemins de fer.

La procédure disciplinaire relative aux interruptions de travail illégitimes du 10 janvier 2012 dans la cabine de signalisation d'Anvers-Berchem est en cours. Des propositions de sanctions pour les 16 participants à l'action ont été présentées. Cette action a été menée face à une crainte de pénurie de personnel au cours de la période de Noël et de nouvel-an. La direction estime inacceptable que le personnel de la cabine de signalisation soit parti spontanément en grève à un moment où du personnel prévu en renfort était en formation.

Des propositions de sanctions ont été initialement envisagées à l'égard du personnel d'accompagnement des trains de Bruxelles-Midi pour leur arrêt de travail non annoncé du 1^{er} février 2012. Ces propositions ont été ajournées dans l'attente de la concertation sociale relative au nouvel accord social sur les arrêts de travail.

Selon la direction, la grève du 14 mai 2012 était attribuable au mécontentement des conducteurs de train, ces derniers n'étant pas disposés à subir des épreuves psychotechniques en vue de leur recertification. La direction ne suit pas le point de vue du SACT, qui estime que cette action constituait une réaction émotionnelle après l'accident du 11 mai à Godinne. Cette grève n'a en effet pas suivi immédiatement l'accident et avait été organisée.

L'incident est clos.

33 Questions jointes de
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la

bij het opleggen van tuchtsancties rekening gehouden met de door de minister opgesomde criteria? Werden de stakingen van 10 januari en 14 mei 2012 als 'zwaarder' beschouwd, aangezien de andere niet werden bestraft?

32.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): Op 22 december 2011 organiseerde het gemeenschappelijk vakbondsfront van de openbare sector een actie over de pensioenhervorming. Op 20 en 21 december 2011 braken hier en daar onaangekondigde acties uit. Deelnemers werden niet betaald voor de niet-gepresteerde uren. Er werden tuchtmaatregelen genomen niettegenstaande de stakingsaanzegging voor interpretatie vatbaar was. De acties kaderden immers in de aangekondigde actie van 22 december en de pensioenproblematiek valt niet binnen het sociaal overleg binnen de Spoorwegen.

De tuchtprocedure betreffende de onrechtmatige werkonderbreking van 10 januari 2012 in het seinhuis van Antwerpen-Berchem is bezig. Er werden strafvoorstellen ingediend voor de 16 deelnemers. Deze actie was het gevolg van een vermeend personeelstekort in de kerst- en nieuwjaarsperiode. De directie vindt het niet aanvaardbaar dat het personeel van het seinhuis spontaan het werk neerlegde op een moment waarop het extra personeel nog in opleiding was.

Wat de onaangekondigde werkonderbreking van 1 februari 2012 bij het treinbegeleidingspersoneel te Brussel-Zuid betreft, werden aanvankelijk strafvoorstellen overwogen. Deze werden na overleg on hold gezet in afwachting van het sociaal overleg inzake het nieuw sociaal akkoord met betrekking tot de werkonderbrekingen.

De werkonderbreking van 14 mei 2012 is volgens de directie het gevolg van het ongenoegen bij de treinbestuurders omdat zij psychotechnische proeven moeten ondergaan bij hercertificatie. De directie volgt het standpunt van het ASTB niet als zou deze actie een emotionele reactie zijn op het treinongeval van 11 mei te Godinne. De actie volgde immers niet onmiddellijk op het ongeval en was georganiseerd.

Het incident is gesloten.

33 Samengevoegde vragen van
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en

Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'arriéré au service médical de la SNCB-Holding au niveau des tests psychotechniques" (n° 11937)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les conducteurs de train mis en disponibilité" (n° 11945)

La **présidente**: J'ai aussi déjà posé une question à ce sujet en séance plénière.

33.01 Tanguy Veys (VB): Le ministre avait alors fourni une réponse des plus succinctes.

Une directive européenne oblige les conducteurs de trains à se soumettre tous les dix ans à un test psychologique. La transposition de la directive par la Belgique prévoit toutefois un test tous les trois ans. Pourquoi?

Selon le Syndicat indépendant des Cheminots (SIC), le service compétent n'était pas préparé à la nouvelle réglementation, de sorte que certains conducteurs de trains n'ont pu passer le test qu'après l'expiration de leur permis. Des dizaines de conducteurs de trains seraient actuellement inactifs dans les dépôts parce que leur permis n'a pas été renouvelé. Leurs collègues sont rappelés de vacances en raison d'un risque de pénurie de conducteurs. On craint même de devoir bientôt supprimer des trains.

Le service chargé de faire passer les tests psychotechniques est-il toujours confronté à un arriéré? Si oui, à quoi cet arriéré est-il dû? Quelles mesures sont prises pour le résorber? Quelles conséquences a-t-il?

33.02 Steven Vandeput (N-VA): Combien de conducteurs de trains sont-ils actuellement en disponibilité? Pourquoi le service médical de la SNCB-Holding était-il insuffisamment préparé à cette situation? Comment les problèmes seront-ils résolus? Le risque de voir des trains supprimés parce que trop de conducteurs sont en disponibilité est-il réel?

33.03 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): Le 16 avril 2012, le service *Corporate Prevention Services* (CPS) a été informé qu'il serait chargé de l'organisation périodique de tests psychologiques. Les premières demandes datent du 25 avril. CPS était prêt et a démarré les premiers tests le 26 avril.

Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de achterstand bij de medische dienst van de NMBS-Holding op vlak van psychotechnische tests" (nr. 11937)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de treinbestuurders die op non-actief staan" (nr. 11945)

De **voorzitter**: Ik heb hierover ook al een vraag gesteld in de plenaire vergadering.

33.01 Tanguy Veys (VB): Het antwoord van de minister was toen erg beknopt.

Een Europese richtlijn verplicht treinbestuurders om de tien jaar een psychologische test af te leggen. De Belgische omzetting van die richtlijn bepaalt echter dat er om de drie jaar een test moet worden afgelegd. Waarom?

Volgens de Onafhankelijke Vakbond voor Spoorwegpersoneel (OVS) was de bevoegde dienst niet voorbereid op de nieuwe regelgeving, waardoor sommige treinbestuurders hun test pas konden afleggen toen hun rijbewijs al vervallen was. Er zouden momenteel tientallen treinbestuurders werkloos in het depot zitten omdat hun rijbewijs nog niet verlengd is. Hun collega's worden teruggeroepen uit vakantie omdat er anders een tekort aan treinbestuurders is. Er wordt zelfs gevreesd dat er binnenkort treinen moeten worden afgeschaft.

Kampt de dienst waar de psychotechnische proeven worden afgenomen nog steeds met vertraging? Hoe komt dat? Welke maatregelen worden genomen om de achterstand weg te werken? Wat zijn de gevolgen van de achterstand?

33.02 Steven Vandeput (N-VA): Hoeveel treinbestuurders staan op non-actief? Waarom was de medische dienst van de NMBS-Holding hierop onvoldoende voorbereid? Hoe wordt dit opgelost? Bestaat er een risico dat er treinen afgeschaft moeten worden omdat er bestuurders op non-actief staan?

33.03 Minister Paul Magnette (Nederlands): Op 16 april 2012 werd de dienst *Corporate Prevention Services* (CPS) op de hoogte gebracht over de periodieke psychologische keuringen. De eerste aanvragen dateren van 25 april. CPS was voorbereid en startte op 26 april met het afnemen van de testen.

Les premiers tests présentaient un pourcentage de réussite de 97,5 %. Les candidats malheureux devaient se présenter chez un psychologue pour un examen approfondi. À ce jour, tout le monde a réussi à l'issue de cet examen.

Tous les conducteurs de trains se sont vu attribuer immédiatement une date d'examen. Si nécessaire, CPS peut organiser des journées d'examen supplémentaires. CPS n'est au demeurant pas confronté à un problème de pénurie de personnel.

Un article paru dans la presse fait état de 20 conducteurs mis en disponibilité. Sur ces 20 personnes, cinq sont en vacances ou en congé de maladie de longue durée, dix ont dans l'intervalle obtenu leur brevet et cinq présenteront les tests cette semaine-ci.

33.04 Tanguy Veys (VB): Je ne perçois toujours pas clairement pourquoi, dans notre pays, ces tests sont organisés tous les trois ans, alors que la directive européenne prévoit des tests tous les dix ans. Je comprends que de tels tests sont nécessaires, mais on aurait dû communiquer plus adéquatement avec les conducteurs. Il est normal que ces derniers aient peur des répercussions sur leur travail.

L'incident est clos.

34 Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le livre Calatrava Stations Liège de Robertina Calatrava" (n° 11948)

34.01 Steven Vandeput (N-VA): Cet ouvrage consacré aux gares constitue une édition de qualité. Il est certes agréable de se voir offrir des livres mais, compte tenu de la situation financière de la SNCB, cette pratique suscite des interrogations.

À combien d'exemplaires cet ouvrage a-t-il été tiré? Àuprès de qui a-t-il été diffusé? Quel a été le coût du projet? Quelle certitude le ministre a-t-il que des fonds publics destinés aux services publics ne soient pas affectés à de tels projets? Le ministre peut-il m'expliquer pourquoi cet ouvrage a été rédigé en anglais et en français, mais ne comporte pas un seul mot de néerlandais?

34.02 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): Robertina Calatrava, l'épouse de l'ingénieur architecte Santiago Calatrava, a lancé une maison d'édition consacrée aux réalisations de son époux. La première oeuvre de cette collection porte sur la

Het slaagpercentage van de eerste test bedraagt 97,5 procent. De niet-geslaagden moeten zich bij de psycholoog aanbieden voor verder onderzoek. Tot op heden is iedereen na dat onderzoek geslaagd.

Alle treinbestuurders hebben onmiddellijk een onderzoeksdatum gekregen. Als het nodig is kan CPS bijkomende onderzoeksdagen inrichten. CPS kampt niet met capaciteitsproblemen.

Een artikel in de media heeft het over twintig treinbestuurders die op non-actief staan. Daarvan zijn vijf bestuurders met vakantie of langdurig ziek, tien hebben ondertussen hun brevet ontvangen en vijf zullen deze week de test afleggen.

33.04 Tanguy Veys (VB): Ik begrijp nog steeds niet goed waarom deze proeven in ons land om de drie jaar worden afgenomen, terwijl het van de Europese richtlijn slechts om de tien jaar moet. Ik begrijp de noodzakelijkheid van dit soort proeven, maar er had beter over kunnen worden gecommuniceerd met de treinbestuurders. Het is maar normaal dat zij bang zijn voor de gevolgen voor hun werk.

Het incident is gesloten.

34 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het boek Calatrava Stations Liège van Robertina Calatrava" (nr. 11948)

34.01 Steven Vandeput (N-VA): Dit boek is een mooie uitgave over stations. Het is altijd fijn boeken te krijgen, maar gezien de situatie van de NMBS roept het vragen op.

Wat is de oplage ervan, aan wie werd het verspreid en hoeveel kost het project? Hoe kan de minister er zeker van zijn dat er geen overheidsgeld voor openbare diensten naar dergelijke projecten vloeit? Kan de minister mij uitleggen waarom er in het boek wel Engels en Frans, maar geen Nederlands wordt gebruikt?

34.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): Robertina Calatrava, de echtgenote van ingenieur en architect Santiago Calatrava, heeft een uitgeverij opgestart die gewijd is aan zijn verwezenlijkingen. Het eerste werk van die collectie gaat over het

gare de Liège-Guillemins. La responsabilité rédactionnelle du livre relève de la compétence exclusive de cette maison d'édition. Eurogare a acheté un certain nombre de livres qu'elle a offerts à des personnalités, dont des membres de cette commission. Eurogare les proposera également en vente sur son site web.

34.03 Steven Vandeput (N-VA): Le ministre n'a pas répondu à mes questions essentielles: combien cette opération coûtera-t-elle à Eurogare et comment peut-il être certain que des deniers publics destinés à des trains plus ponctuels et plus sûrs ne sont pas affectés à ce type de projets?

L'incident est clos.

35 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la sécurisation de l'ancien bâtiment de la gare de Sint-Katelijne-Waver" (n° 11971)

35.01 Tanguy Veys (VB): L'ancien bâtiment de la gare de Sint-Katelijne-Waver a récemment été cambriolé à deux reprises. Le propriétaire, qui a acquis ce bâtiment dans le cadre d'un bail emphytéotique, demande une extension du système de vidéosurveillance à proximité de l'emplacement pour vélos, sinon il mettra fin à son projet de gare.

Dans quelle mesure la SNCB-Holding est-elle disposée à réaliser cette extension du système de vidéosurveillance?

35.02 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): La SNCB-Holding, qui est propriétaire de l'ancienne gare de Sint-Katelijne-Waver, a conclu avec le locataire du bâtiment un bail emphytéotique. C'est donc à l'emphytéote, en sa qualité de gestionnaire du bâtiment, qu'il appartient de prendre des mesures de sécurisation.

De plus, en vertu de la loi de 2007 sur la vidéosurveillance, la SNCB-Holding n'est pas autorisée à installer des caméras de surveillance dans des bâtiments dont elle n'assure pas elle-même la gestion.

L'incident est clos.

La réunion publique est levée à 17 h 33.

station van Luik-Guillemins. De redactionele verantwoordelijkheid van het boek is de exclusieve bevoegdheid van die uitgeverij. Eurogare heeft een aantal boeken gekocht en geschonken aan persoonlijkheden, waaronder de leden van deze commissie. Eurogare zal ze ook verkopen via haar website.

34.03 Steven Vandeput (N-VA): De minister heeft niet geantwoord op mijn kernvragen: hoeveel zal dit kosten aan Eurogare en hoe kan hij er zeker van zijn dat er geen overheidsgeld naar dergelijke projecten vloeit in plaats van naar een stipter en veiliger treinverkeer.

Het incident is gesloten.

35 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de beveiliging van het oude stationsgebouw van Sint-Katelijne-Waver" (nr. 11971)

35.01 Tanguy Veys (VB): Er werd onlangs twee keer ingebroken in het oude stationsgebouw van Sint-Katelijne-Waver. De eigenaar die de erfpacht heeft verworven, wil een uitbreiding van het camerasysteem aan de fietsenstalling of hij zet zijn stationsproject stop.

In welke mate is de NMBS-Holding bereid tot die uitbreiding?

35.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): De NMBS-Holding, eigenaar van het oude stationsgebouw van Sint-Katelijne-Waver, sloot een erfpachtovereenkomst met de erfpachthouder van het gebouw. Het komt dus aan laatstgenoemde, als beheerder van het gebouw, toe de nodige beveiligingsmaatregelen te treffen.

De camerawet van 2007 laat de NMBS-Holding bovendien niet toe camera's te plaatsen in gebouwen die men niet zelf beheert.

Het incident is gesloten.

De openbare vergadering wordt gesloten om 17.33 uur.