



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

12-06-2012

Après-midi

Dinsdag

12-06-2012

Namiddag

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

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

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

SOMMAIRE

INHOUD

Questions jointes de	1	Samengevoegde vragen van	1
- M. David Clarinval au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le nouvel incident de signalisation sur la ligne 154 à hauteur de Godinne" (n° 12220)	1	- de heer David Clarinval aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het nieuwe incident met de seininrichting op lijn 154 ter hoogte van Godinne" (nr. 12220)	1
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les interruptions de travail et les opérations escargot sur la ligne ferroviaire 154 Namur-Dinant" (n° 12230)	1	- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de werkonderbrekingen en langzaam-aan-acties op spoorlijn 154 Namen-Dinant" (nr. 12230)	1
- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la polémique autour de la sécurité sur la ligne 154" (n° 12236)	1	- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de polemiek omtrent de veiligheid op lijn 154" (nr. 12236)	1
- Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le rapport sur l'accident de Godinne" (n° 12352)	1	- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het rapport over het ongeval te Godinne" (nr. 12352)	1
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les signalements de signaux défectueux dans les jours précédant l'accident de Godinne" (n° 12363)	1	- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de meldingen van seinstorings in de dagen voorafgaand aan het ongeval in Godinne" (nr. 12363)	1
- M. André Frédéric au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le rapport du conseil d'administration de la SNCB concernant l'accident en gare de Godinne" (n° 12410)	1	- de heer André Frédéric aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het rapport van de raad van bestuur van de NMBS betreffende het ongeval in het station Godinne" (nr. 12410)	1
- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la polémique entre Infrabel et la SNCB à propos du contexte de la collision ferroviaire de Godinne" (n° 12431)	2	- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de onenigheid tussen Infrabel en de NMBS over de omstandigheden van de treinbotsing in Godinne" (nr. 12431)	2
<i>Orateurs:</i> David Clarinval, Valérie De Bue, Paul Magnette , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes, Ronny Balcaen, Steven Vandeput		<i>Sprekers:</i> David Clarinval, Valérie De Bue, Paul Magnette , minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden, Ronny Balcaen, Steven Vandeput	
Question de Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur	6	Vraag van mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote	6

"l'instauration d'une nouvelle méthode de travail à Termonde" (n° 12269)

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

Steden, over "de invoering van een nieuwe werkmethode in Dendermonde" (nr. 12269)

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

Questions jointes de

8

Samengevoegde vragen van

8

- M. André Frédéric au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le transfert du centre de tri de bpost de Waimes à Bullange" (n° 12287)

8

- de heer André Frédéric aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de verhuizing van het sorteercentrum van bpost van Weismes naar Bullange" (nr. 12287)

8

- Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les délégués syndicaux de bpost à Liège et à Luxembourg" (n° 12358)

8

- mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de vakbondsafgevaardigden van bpost in Luik en Luxemburg" (nr. 12358)

8

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

Sprekers: **André Frédéric, Miranda Van Eetvelde, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Questions jointes de

9

Samengevoegde vragen van

9

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'impossibilité pour la SNCB de délivrer des titres de transport le 5 juin 2012" (n° 12292)

10

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de onmogelijkheid tot verkoop van NMBS-vervoerbewijzen op 5 juni 2012" (nr. 12292)

10

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les pannes informatiques subies par les distributeurs de tickets aux guichets des gares" (n° 12359)

10

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de informaticapannes aan de ticketapparaten in de loketten van de stations" (nr. 12359)

10

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

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

Questions jointes de

11

Samengevoegde vragen van

11

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la critique de TreinTramBus au sujet du prix et de l'offre de la liaison ferroviaire Diabolo" (n° 12304)

11

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de kritiek van TreinTramBus op de kostprijs en het aanbod van de Diabolo-spoorverbinding" (nr. 12304)

11

- 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 de la nouvelle liaison Diabolo pour les voyageurs de la gare de Nekkerspoel" (n° 12316)

11

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gevolgen van de nieuwe Diabolo-verbinding voor de treinreizigers van het station Nekkerspoel" (nr. 12316)

11

<i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, Paul Magnette , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> Tanguy Veys, Paul Magnette , minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	
Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le droit de réponse de Marc Descheemaecker et Richard Gayetot dans Knack" (n° 12313)	12	Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het recht van antwoord van Marc Descheemaecker en Richard Gayetot in Knack" (nr. 12313)	12
<i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, Paul Magnette , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> Tanguy Veys, Paul Magnette , minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	
Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la collaboration à l'expo TRACK dans le cadre du projet Hotel Gent" (n° 12317)	14	Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de samenwerking aan TRACK voor het project 'Hotel Gent'" (nr. 12317)	14
<i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, Paul Magnette , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> Tanguy Veys, Paul Magnette , minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	
Question de M. Christophe Bastin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'avenir de la ligne ferroviaire 132 Charleroi-Couvin" (n° 12334)	15	Vraag van de heer Christophe Bastin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toekomst van de spoorlijn 132 Charleroi-Couvin" (nr. 12334)	15
<i>Orateurs:</i> Christophe Bastin, Paul Magnette , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> Christophe Bastin, Paul Magnette , minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	
Questions jointes de	15	Samengevoegde vragen van	15
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les salaires des managers du Groupe SNCB" (n° 12351)	16	- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de lonen van het management van de NMBS-Groep" (nr. 12351)	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 ponctualité croissante des trains et ses conséquences sur la rémunération variable des trois administrateurs délégués du Groupe SNCB" (n° 12407)	16	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het verhogen van de stiptheid van de treinen en de gevolgen hiervan voor de variabele verloning van de drie gedelegeerd bestuurders van de NMBS-Groep" (nr. 12407)	16
<i>Orateurs:</i> Steven Vandeput, Tanguy Veys, Paul Magnette , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> Steven Vandeput, Tanguy Veys, Paul Magnette , minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	
Questions jointes de	18	Samengevoegde vragen van	18
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la	18	- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en	18

Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le franchissement de signal à Lot près de Buizingen" (n° 12344)		Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de seinvoorbijrijding in Lot bij Buizingen" (nr. 12344)	
- M. Christophe Bastin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'incident ferroviaire de Lot" (n° 12345)	18	- de heer Christophe Bastin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het treinincident te Lot" (nr. 12345)	18
- M. Ben Weyts au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le franchissement de signal à Lot (Beersel)" (n° 12353)	18	- de heer Ben Weyts aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de seinoverschrijding in Lot (Beersel)" (nr. 12353)	18
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le franchissement de signal à Lot (Beersel)" (n° 12360) <i>Orateurs: Steven Vandeput, Christophe Bastin, Tanguy Veys, Paul Magnette,</i> ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes, Ben Weyts	18	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de seinoverschrijding in Lot (Beersel)" (nr. 12360) <i>Spreekers: Steven Vandeput, Christophe Bastin, Tanguy Veys, Paul Magnette,</i> minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden, Ben Weyts	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'offre ferroviaire à la gare de Deinze" (n° 12346) <i>Orateurs: Tanguy Veys, Paul Magnette,</i> ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes	20	Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het treinaanbod in het station van Deinze" (nr. 12346) <i>Spreekers: Tanguy Veys, Paul Magnette,</i> minister 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'avenir de la ligne ferroviaire entre Adinkerke et Leffrinckoucke" (n° 12347) <i>Orateurs: Tanguy Veys, Paul Magnette,</i> 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 toekomst van de spoorweg tussen Adinkerke en Leffrinckoucke" (nr. 12347) <i>Spreekers: Tanguy Veys, Paul Magnette,</i> minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	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'aménagement d'une 3 ^{ème} et d'une 4 ^{ème} voie à la hauteur de Hansbeke" (n° 12386) <i>Orateurs: Tanguy Veys, Paul Magnette,</i> 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 aanleg van het 3de en het 4de spoor ter hoogte van Hansbeke" (nr. 12386) <i>Spreekers: Tanguy Veys, Paul Magnette,</i> minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	21
Questions jointes de	22	Samengevoegde vragen van	22

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'audit de la Cour des comptes sur les flux financiers au sein des entités et filiales du Groupe SNCB" (n° 12400) 22
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de audit van het Rekenhof naar de financiële stromen binnen de entiteiten en filialen van de NMBS-Groep" (nr. 12400) 22
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'endettement du Groupe SNCB" (n° 12401) 22
- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de schuldsituatie van de NMBS-Groep" (nr. 12401) 22
- Orateurs:* **Tanguy Veys, David Geerts, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - *Sprekers:* **Tanguy Veys, David Geerts, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven -
Politique scientifique - Coopération au développement - 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 présence de la police des chemins de fer au central d'appels du Groupe SNCB" (n° 12406) 25
- Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanwezigheid van de spoorwepolitie in de centrale meldkamer van de NMBS-Groep" (nr. 12406) 25
- Orateurs:* **Tanguy Veys, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - *Sprekers:* **Tanguy Veys, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven -
Politique scientifique - Coopération au développement - Wetenschapsbeleid
Grandes Villes - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden
- Question de M. André Frédéric au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la situation de la ligne 44 reliant Pepinster et Spa-Géronstère" (n° 12422) 26
- Vraag van de heer André Frédéric aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de situatie met betrekking tot lijn 44 tussen Pepinster en Spa-Géronstère" (nr. 12422) 26
- Orateurs:* **André Frédéric, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - *Sprekers:* **André Frédéric, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven -
Politique scientifique - Coopération au développement - Wetenschapsbeleid
Grandes Villes - 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 "la suppression de trains sur la ligne Erquelines-Charleroi durant les congés scolaires et les futures suppressions attendues à la fin de cette année" (n° 12423) 27
- Vraag van de heer Anthony Dufrane aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de afschaffing van treinen op de lijn Erquelines-Charleroi in de schoolvakanties en de voorgenomen afschaffing van een aantal treinen tegen het einde van het jaar" (nr. 12423) 27
- Orateurs:* **Anthony Dufrane, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - *Sprekers:* **Anthony Dufrane, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven -
Politique scientifique - Coopération au développement - Wetenschapsbeleid
Grandes Villes - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden
- 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 "l'augmentation substantielle des tarifs Thalys sur le trajet ferroviaire entre Bruxelles et Paris" (n° 12433) 28
- Vraag van de heer Damien Thiéry aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanzienlijke stijging van de Thalysarieven voor het spoortraject Brussel-Parijs" (nr. 12433) 28
- Orateurs:* **Damien Thiéry, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - *Sprekers:* **Damien Thiéry, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven -
Politique scientifique - Coopération au développement - Wetenschapsbeleid
Grandes Villes - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

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

du

MARDI 12 JUIN 2012

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 12 JUNI 2012

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14 h 23 sous la présidence de M. Jef Van den Bergh.

De openbare vergadering wordt geopend om 14.23 uur en voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

01 Questions jointes de

- M. David Clarinval au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le nouvel incident de signalisation sur la ligne 154 à hauteur de Godinne" (n° 12220)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les interruptions de travail et les opérations escargot sur la ligne ferroviaire 154 Namur-Dinant" (n° 12230)

- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la polémique autour de la sécurité sur la ligne 154" (n° 12236)

- Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le rapport sur l'accident de Godinne" (n° 12352)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les signalements de signaux défectueux dans les jours précédant l'accident de Godinne" (n° 12363)

- M. André Frédéric au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le rapport du conseil

01 Samengevoegde vragen van

- de heer David Clarinval aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het nieuwe incident met de seininrichting op lijn 154 ter hoogte van Godinne" (nr. 12220)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de werkonderbrekingen en langzaam-aan-acties op spoorlijn 154 Namen-Dinant" (nr. 12230)

- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de polemiek omtrent de veiligheid op lijn 154" (nr. 12236)

- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het rapport over het ongeval te Godinne" (nr. 12352)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de meldingen van seinstoringen in de dagen voorafgaand aan het ongeval in Godinne" (nr. 12363)

- de heer André Frédéric aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het rapport van de raad van

d'administration de la SNCB concernant l'accident en gare de Godinne" (n° 12410)

- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la polémique entre Infrabel et la SNCB à propos du contexte de la collision ferroviaire de Godinne" (n° 12431)

bestuur van de NMBS betreffende het ongeval in het station Godinne" (nr. 12410)

- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de onenigheid tussen Infrabel en de NMBS over de omstandigheden van de treinbotsing in Godinne" (nr. 12431)

01.01 David Clarinval (MR): Suite à un nouvel incident de signalisation le 25 mai à Godinne, les conducteurs de train ont exigé d'Infrabel des déclarations officielles et publiques mettant hors de cause les deux conducteurs des trains accidentés le 11 mai et reconnaissant que de tels incidents avaient été signalés par différents conducteurs avant l'accident. Infrabel devait prendre immédiatement des mesures pour que les trains puissent circuler en toute sécurité sur cette ligne 154.

À défaut d'avoir obtenu des réponses favorables à leurs exigences, les conducteurs ont cessé, depuis le 1^{er} juin, d'assurer le transport entre Namur et Dinant: les voyageurs sont acheminés par bus et les convois de marchandises déviés via la ligne 162.

Comment comptez-vous remédier à cette situation? Quels sont exactement les problèmes constatés sur la ligne 154? Des travaux y seront-ils entrepris d'urgence afin de garantir une meilleure sécurité, indispensable pour les conducteurs comme pour les passagers?

01.02 Valérie De Bue (MR): Ma question concerne plutôt le rapport présenté au conseil d'administration de la SNCB.

01.03 Paul Magnette, ministre (en français): J'y répondrai en même temps, mais séparément.

01.04 Valérie De Bue (MR): Ce rapport révèle que le feu b779 avait été signalé comme défectueux à plusieurs reprises entre le 2 et le 10 mai; un examen interne montre que des avaries au crocodile du signal b779 avaient été notifiées par les conducteurs. Infrabel prétend pourtant n'avoir été informé que d'un seul problème, le 6 mai.

La SNCB et Infrabel semblent connaître des problèmes de communication... Comment est-il possible qu'après la commission Buizingen, après les insistances du Parlement en faveur d'une sécurité accrue, de tels problèmes surviennent encore? Pouvez-vous nous faire comprendre ce qui

01.01 David Clarinval (MR): Nadat er zich in Godinne op 25 mei opnieuw een probleem met de seininrichting had voorgedaan, eisten de treinbestuurders dat Infrabel hun beide collega's die bij het treinongeval van 11 mei betrokken waren, officieel en publiekelijk zou vrijpleiten en bovendien zou erkennen dat diverse treinbestuurders de dagen vóór de botsing al soortgelijke incidenten hadden gemeld. Infrabel moest onmiddellijk maatregelen nemen opdat de treinen in alle veiligheid op lijn 154 zouden kunnen rijden.

Omdat er niet op hun eisen werd ingegaan, hebben de treinbestuurders vanaf 1 juni het treinverkeer tussen Namen en Dinant stilgelegd. Sindsdien moeten de reizigers gebruik maken van een vervangende busdienst en wordt het goederenvervoer omgeleid via lijn 162.

Hoe zal u die toestand rechtekken? Welke problemen werden er precies vastgesteld op lijn 154? Zullen er op die lijn dringende werken worden uitgevoerd teneinde de veiligheid, die zowel voor de treinbestuurders als voor de reizigers onontbeerlijk is, te verbeteren?

01.02 Valérie De Bue (MR): Mijn vraag heeft vooral betrekking op het rapport dat aan de raad van bestuur van de NMBS werd voorgesteld.

01.03 Minister Paul Magnette (Frans): Ik zal er binnen het bestek van mijn antwoord even apart op ingaan.

01.04 Valérie De Bue (MR): In dat rapport wordt onthuld dat er tussen 2 en 10 mei verscheidene meldingen binnenliepen over defecten aan sein b779; uit een intern onderzoek blijkt dat er door de bestuurders schade aan het borstel-krokodilsysteem van sein b779 gemeld werd. Infrabel beweert nochtans maar van één probleem op de hoogte te zijn gebracht, op 6 mei.

De communicatie tussen de NMBS en Infrabel verloopt blijkbaar moeizaam... Hoe kan het toch dat dergelijke problemen zich blijven voordoen, ondanks de werkzaamheden van de commissie-Buizingen, in weerwil van de aanbevelingen van het Parlement, dat op meer veiligheid heeft

s'est réellement passé en amont? Est-il exact qu'Infrabel a connu des manquements en termes de sécurité?

01.05 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Suite à la collision de Godinne, un syndicat a mis en cause les conditions de sécurité de la ligne 154, qui connaîtrait des problèmes de signalisation, et aurait menacé d'un arrêt de travail qui, finalement, n'a pas eu lieu. Infrabel affirme que tout est normal sur cette ligne. Confirmez-vous la thèse du syndicat?

Selon un rapport interne de la SNCB paru partiellement dans *La Libre Belgique*, le feu b779 aurait été signalé comme défectueux, à plusieurs reprises entre le 2 et le 10 mai, par des conducteurs de train.

La parution de ce rapport dans la presse met en cause Infrabel, qui réfute les faits avancés par la SNCB et affirme n'avoir reçu qu'un seul signalement de problème, en date du 6 mai, intervenant ensuite dans la demi-heure.

Si la thèse défendue par la SNCB devait s'avérer exacte, cela indiquerait que peu de choses ont changé, depuis les conclusions et les recommandations de la Commission spéciale sur la sécurité du rail, entre les deux entités du groupe, en particulier en ce qui concerne la communication concernant les signaux défectueux. Nous assistons à un déballage public des oppositions entre le gestionnaire d'infrastructure et l'opérateur ferroviaire sur les causes présumées de la collision ferroviaire de Godinne.

Disposez-vous du rapport présenté au conseil d'administration de la SNCB? Avez-vous convoqué Infrabel et la SNCB afin de confronter les points de vues? Quel regard portez-vous sur la transmission vers l'extérieur de ce rapport?

Si les informations de la SNCB sont avérées, quelles mesures sont-elles prises pour assurer la mise en œuvre des recommandations de la Commission spéciale? Quelles leçons tirez-vous de cet épisode au moment où vous vous apprêtez à finaliser vos propositions de restructuration du Groupe SNCB?

01.06 Steven Vandeput (N-VA): Le 1er et le 4 juin, des conducteurs affiliés au SACT et à la CGSP ont mené des actions sur la ligne 154 Namur-Dinant. Selon le SACT, les conducteurs seraient angoissés

aangedrongen? Kunt u ons uitleggen wat er vóór het ongeval echt is gebeurd? Klopt het dat Infrabel steken heeft laten vallen op het stuk van veiligheid?

01.05 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Naar aanleiding van de treinbotsing in Godinne heeft een vakbond vraagtekens geplaatst bij de veiligheid op lijn 154, waarop er zich regelmatig incidenten met de seinen zouden voordoen. De vakbond had met een werkonderbreking gedreigd, maar zover is het uiteindelijk niet gekomen. Volgens Infrabel zijn er geen problemen op die lijn. Bevestigt u de stelling van de vakbond?

Volgens een intern rapport van de NMBS dat gedeeltelijk in *La Libre Belgique* gepubliceerd werd, zouden treinbestuurders tussen 2 en 10 mei herhaaldelijk gemeld hebben dat sein b779 defect was.

Dat rapport dat in de pers is verschenen, tast de geloofwaardigheid aan van Infrabel, dat de feiten waar de NMBS mee naar buiten treedt, weerlegt en beweert dat er slechts eenmaal – op 6 mei – een probleem werd gemeld, dat dan ook binnen het half uur werd aangepakt.

Als de zienswijze van de NMBS klopt, zou dat erop wijzen dat er sinds de conclusies en aanbevelingen van de bijzondere commissie belast met het onderzoek naar de veiligheid van het spoorwegennet weinig veranderd is in de verhouding tussen de twee entiteiten van de groep, in het bijzonder op het vlak van de informatie-uitwisseling over defecte seinen. De tegenstellingen tussen de infrastructuurbeheerder en de spoorwegoperator met betrekking tot de vermoedelijke oorzaken van de treinbotsing in Godinne worden nu in de openbaarheid gebracht.

Beschikt u over het aan de raad van bestuur van de NMBS voorgestelde rapport? Heeft u Infrabel en de NMBS bijeengeroepen om de standpunten naast elkaar te leggen? Hoe ziet u de communicatie over dit rapport naar de buitenwereld toe?

Als de informatie van de NMBS klopt, welke maatregelen worden er dan genomen om de aanbevelingen van de bijzondere commissie ten uitvoer te leggen? Welke lering trekt u uit deze episode, nu u de laatste hand legt aan uw voorstellen voor een herstructurering van de NMBS-Groep?

01.06 Steven Vandeput (N-VA): Op 1 en 4 juni voerden de treinbestuurders van het ASTB en van ACOD acties op de spoorlijn 154 Namen-Dinant. Volgens het ASTB zouden de treinbestuurders bang

depuis l'accident dû à plusieurs fonctionnements défectueux de signaux. Selon le président du SACT, un nouveau problème de signalisation s'est posé le 2 juin, ce qu'Infrabel dément. Le SATC a menacé de mener des actions mais a suspendu son préavis de grève le 7 juin après s'être concerté avec Infrabel.

Combien de travailleurs ont participé à chacune de ces actions? Combien de trains ont-ils été supprimés? À combien de minutes le retard s'est-il élevé? Le SACT et la CGSP Cheminots ont-ils notifié un préavis écrit de grève dans les délais prévus? Quelles étaient les revendications des grévistes? Des mesures disciplinaires seront-elles prises contre eux?

Des problèmes de signalisation se sont-ils posés au cours de la soirée du samedi 2 juin? Les enquêtes du parquet et d'Infrabel concernant l'accident de Godinne du 11 mai sont-elles terminées? Pouvons-nous prendre connaissance des résultats? L'organisme d'enquête mène-t-il une enquête indépendante?

01.07 Paul Magnette, ministre (*en français*): Les vendredi 1^{er} juin et lundi 4 juin 2012, les conducteurs ont roulé à vitesse réduite entre Yvoir et Godinne; certains conducteurs affiliés au SACT (Syndicat autonome des Conducteurs de Train) ne circulaient pas entre Namur et Dinant.

Ce dernier mouvement de grève n'avait pas été précédé d'un préavis et doit être considéré comme sauvage. Aucune décision concernant des mesures disciplinaires n'a encore été prise. J'ai écrit à ce sujet au CEO de la SNCB.

Le département HR a pris l'initiative d'une concertation avec les représentants du SACT, d'Infrabel et de la SNCB. Le SACT ne communiquera plus sur les défaillances techniques à travers la presse, mais à travers les organes prévus à cet effet. Il a promis de cesser immédiatement toutes les actions après la réunion.

Le Groupe SNCB n'est pas en mesure de communiquer le nombre de participants aux différents mouvements.

Pour ce qui concerne les questions relatives au contrôle de la sécurité ferroviaire, je vous renvoie à M. Wathelet.

(*En néerlandais*) Plusieurs enquêtes sur la cause de l'accident sont en cours. Quant à l'enquête

zijn na het ongeval na een reeks seinstoringen. Volgens de voorzitter van het ASTB was er op 2 juni opnieuw een probleem met de signalisatie, maar Infrabel ontkende dat. Het ASTB dreigde met acties, maar de stakingsaanzegging werd na overleg met Infrabel op 7 juni opgeschort.

Hoeveel werknemers namen telkens deel aan de verschillende acties? Hoeveel treinen werden afgeschaft? Hoeveel minuten bedroeg de vertraging? Was er een tijdige schriftelijke stakingsaanzegging van het ASTB en van ACOD Spoor? Wat waren de eisen van de actievoerders? Worden er tuchtmaatregelen genomen tegen de deelnemers aan de acties?

Waren er zaterdagavond 2 juni problemen met de seininrichting? Zijn de onderzoeken van het parket en Infrabel naar het ongeval in Godinne van 11 mei afgerond? Kunnen wij kennis nemen van de resultaten? Voert het onderzoeksorgaan een onafhankelijk onderzoek?

01.07 Minister Paul Magnette (Frans): Op vrijdag 1 juni en maandag 4 juni 2012 hebben de treinbestuurders tussen Yvoir en Godinne met verminderde snelheid gereden. Een aantal treinbestuurders van het ASTB (Autonoom Syndicaat van Treinbestuurders) reden op die dagen niet tussen Namen en Dinant.

Voor die laatste stakingsactie werd geen stakingsaanzegging ingediend en ze moet dus als een wilde staking worden beschouwd. Er werd nog geen beslissing genomen met betrekking tot tuchtmaatregelen. Ik heb in dat verband een brief gericht aan de CEO van de NMBS.

Op initiatief van het hr-departement werd er overleg op gang gebracht tussen de vertegenwoordigers van het ASTB, van Infrabel en van de NMBS. Het ASTB zal voortaan niet meer via de pers over de technische mankementen communiceren, maar via de daartoe geëigende organen. Het heeft beloofd alle acties meteen na de vergadering stop te zetten.

De NMBS-Groep kan momenteel niet meedelen hoeveel werknemers aan de verschillende acties hebben deelgenomen.

Voor de vragen in verband met het toezicht op de veiligheid op het spoor, verwijs ik u naar staatssecretaris Wathelet.

(*Nederlands*) Er wordt een aantal onderzoeken gevoerd naar de oorzaak van het ongeval. Er is een

judiciaire, je dois m'abstenir de tout commentaire. L'enquête concernant la sécurité du rail relève du secrétaire d'État à la Mobilité. Enfin, une enquête interne est menée au sein du Groupe SNCB. J'attends les résultats de cette enquête.

Il ne m'appartient pas de décider si une enquête interne portant sur les fuites dans la presse s'impose. Je ne suis pas au courant d'une réaction éventuelle de la part des entreprises et de leurs administrateurs.

01.08 David Clarinval (MR): Les inquiétudes sont grandes quant à la sécurité. Il est urgent de faire la clarté sur les défaillances, afin de rassurer conducteurs et utilisateurs.

01.09 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Je suis déçu par votre réponse. La situation est particulièrement préoccupante. Dans la presse, il y a des polémiques sur le niveau réel de sécurité de la ligne Namur-Dinant. Nous pouvons attendre du ministre en charge des entreprises publiques qu'il mette les responsables de la SNCB et d'Infrabel face à leurs responsabilités, et que l'on dise rapidement ce qu'il en est du niveau de sécurité. Ces responsables doivent se mettre d'accord sur la manière de communiquer sur cette question.

01.10 Valérie De Bue (MR): Par rapport aux recommandations de la commission Sécurité du rail, votre réponse est minimaliste!

Nous assistons à la même situation déplorable qu'alors: une fuite organisée entre la SNCB et Infrabel, puis une défense de l'un par l'autre. C'est inacceptable en termes d'image, de qualité du service et de sécurité!

La future réforme des structures devrait apporter une réponse à ce problème, qui réside surtout dans la gestion de la communication, en interne et vers les voyageurs, en cas d'incidents techniques entre les structures.

01.11 Steven Vandeput (N-VA): Alors que l'enquête n'est pas terminée, les médias continuent à publier des informations qui ne font qu'alimenter les inquiétudes, entraînant ainsi de nouvelles actions peut-être dépourvues de fondement. Il conviendrait que le ministre donne un signal clair dans les médias et préconise de ne plus publier de communications concernant des enquêtes en

gerechtelijk onderzoek, waarop ik geen commentaar kan geven. Er loopt een onderzoek naar de veiligheid van het spoor, dat onder de bevoegdheid valt van de staatssecretaris voor Mobiliteit. Ten slotte loopt er een intern onderzoek bij de NMBS-Groep. Ik wacht op de resultaten daarvan.

Het komt mij niet toe om te beslissen of er een intern onderzoek moet komen naar de perslekken. Ik ben niet op de hoogte van een mogelijke reactie van de bedrijven en hun bestuurders.

01.08 David Clarinval (MR): Men maakt zich grote zorgen over de veiligheid. Er moet dringend klaarheid geschapen worden met betrekking tot de oorzaak van de problemen, zodat treinbestuurders en -reizigers gerustgesteld kunnen worden.

01.09 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Uw antwoord stelt mij teleur. De situatie is bijzonder zorgwekkend. Er wordt in de pers gediscussieerd over hoe veilig de lijn Namen-Dinant werkelijk is. Wij mogen van de minister van Overheidsbedrijven toch verwachten dat hij de topambtenaren van de NMBS en Infrabel op hun verantwoordelijkheden wijst en dat snel duidelijk wordt hoe het staat met het veiligheidsniveau. De verantwoordelijken moeten het eens worden over de wijze waarop er over deze kwestie wordt gecommuniceerd.

01.10 Valérie De Bue (MR): De commissie Spoorveiligheid heeft verscheidene aanbevelingen geformuleerd. Uw antwoord is dan ook bepaald minimalistisch!

Dit is een jammerlijke déjà vu: er wordt informatie gelekt van of over Infrabel of de NMBS, waarna men in het defensief gaat. Dat is onaanvaardbaar en funest voor het imago, de kwaliteit van de dienstverlening en de veiligheid!

Met de toekomstige hervorming van de structuren zou een oplossing aangereikt moeten worden voor dat probleem, dat vooral een communicatieprobleem is, zowel intern als naar de reizigers toe, bij technische incidenten waarbij beide entiteiten betrokken zijn.

01.11 Steven Vandeput (N-VA): Het onderzoek is nog niet afgerond, maar in de media blijft men zaken publiceren die alleen maar de ongerustheid aanwakkeren, waardoor opnieuw acties ontstaan die misschien helemaal niet gerechtvaardigd zijn. De minister moet een duidelijk teken geven in de media en oproepen om de mededelingen over onderzoeken die nog niet zijn afgerond, stop te

cours.

Au sein des organisations, une position ferme doit être adoptée à l'égard des responsables des fuites. Si l'on décide de trouver l'origine de ces fuites, on la trouvera.

Comme il s'agissait manifestement de grèves sauvages, le ministre devra veiller à ce que les sanctions prévues soient effectivement appliquées.

L'incident est clos.

02 Question de Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'instauration d'une nouvelle méthode de travail à Termonde" (n° 12269)

02.01 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): La distribution du courrier dans la région de Termonde est imparfaite. Des envois recommandés, des lettres, des factures, des offres et des cartes vertes d'assurance n'ont jamais été distribués ou l'ont été avec beaucoup de retard. Commerçants et particuliers en pâtissent dans la mesure où cela leur cause un important désagrément ainsi qu'un préjudice financier non négligeable.

Dans le cadre d'un marché libéralisé, de tels manquements sur le plan du service à la clientèle peuvent être fatals à une entreprise comme bpost. Le porte-parole de bpost affirme que ces désagréments sont la conséquence de l'instauration d'une nouvelle méthode de travail et d'un nombre élevé de congés de maladie. Un grand nombre d'agents temporaires seraient en cours de formation mais ne pourraient être déployés dans l'immédiat. Selon certaines sources, des avis de consultants en totale inadéquation avec les réalités du terrain auraient suscité un malaise parmi les facteurs, ce qui expliquerait le nombre élevé d'absences pour cause de maladie dans leurs rangs.

Le ministre est-il informé de la situation? Quelles mesures ont été prises pour remédier à ce problème? Quand ont-elles été prises? Quelles sont les causes de ces problèmes? Les consultants ont-ils joué un mauvais rôle? En quoi la nouvelle méthode de travail consiste-t-elle exactement et quel en est le coût? Le personnel a-t-il été informé suffisamment? Comment l'instauration de cette nouvelle méthode de travail est-elle évaluée? bpost ne dispose-t-elle pas d'un pool de travailleurs intérimaires déjà formés pouvant être déployés

zetter.

Binnen de organisaties mag hard worden opgetreden tegen de verantwoordelijken voor de lekken. Als men die lekken wil vinden, kan men ze vinden.

Aangezien het hier blijkbaar over wilde stakingsacties ging, moet de minister erop toezien dat de sancties die daarop staan, effectief worden uitgevoerd.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de invoering van een nieuwe werkmethode in Dendermonde" (nr. 12269)

02.01 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): De postbedeling in de regio Dendermonde loopt mank. Onder andere aangetekende zendingen, brieven, facturen, offertes en groene verzekeringskaarten werden niet of met grote vertraging besteld. Dat veroorzaakt veel hinder en financiële schade voor handelaars en particulieren.

In een geliberaliseerde markt is een dergelijke dienstverlening uiteraard onhoudbaar. Volgens de woordvoerder van bpost wordt de hinder veroorzaakt door de invoering van een nieuwe werkmethode en een groot aantal ziekteverloven. Er zou een groot aantal tijdelijke werkkrachten worden opgeleid, maar die zijn niet onmiddellijk inzetbaar. Volgens bepaalde bronnen zouden niet aan de praktijk aangepaste adviezen van consultancybedrijven voor onrust bij de postbodes gezorgd hebben, met het groot aantal ziektemeldingen tot gevolg.

Is de minister op de hoogte? Welke maatregelen zijn er genomen om de problemen te verhelpen en wanneer? Wat zijn de oorzaken? In welke mate zijn de consultancybedrijven erbij betrokken? Wat houdt de nieuwe werkmethode precies in en wat is de kostprijs? Werd het personeel voldoende geïnformeerd? Hoe wordt de invoering van deze nieuwe werkmethode geëvalueerd? Beschikt bpost niet over een pool van reeds opgeleide interims die flexibel kunnen worden ingezet?

avec la flexibilité requise?

02.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Selon bpost, les perturbations dans la distribution du courrier à Termonde et dans les communes de l'entité se sont produites entre le 10 et le 25 mai. Le 28 mai, tout était rentré dans l'ordre.

Le retard a été causé par une adaptation de l'organisation du service aux volumes de courrier à traiter, l'instauration d'une nouvelle méthode de tri dans les centres de tri et la nouvelle méthode de travail dans le bureau de distribution. De plus, les absents pour cause de maladie ont été plus nombreux et il a d'abord fallu former de nouveaux travailleurs intérimaires.

Cette réorganisation s'inscrit dans le cadre du plan Vision 2020 qui ambitionne d'adapter l'organisation logistique de bpost à l'évolution du trafic postal. Au terme de cette réorganisation, cinq *mail centres* industriels et soixante *mail centres* se chargeront de la distribution, de l'enlèvement et du tri du courrier. Chaque réorganisation et adaptation font l'objet d'une large concertation et de négociations.

À Termonde, la nouvelle méthode de travail a été entièrement mise au point par des agents de bpost et avait déjà été mise en œuvre avec succès dans quelques petits bureaux de distribution. Termonde a été le premier bureau de taille moyenne à appliquer le système et son instauration a fait émerger de nouveaux éléments nécessitant des ajustements des points de vue organisationnel et de personnel.

En cas de pénurie de main d'œuvre, bpost dispose de ses propres suppléants et des travailleurs temporaires ne doivent être appelés à la rescousse que lorsque le groupe de suppléants s'avère insuffisant.

02.03 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Normalement, de nouvelles méthodes de travail sont testées en amont. Si des débuts difficiles peuvent finalement conduire à une réussite future, je peux faire preuve de compréhension. Je considère également que, normalement, bpost dispose d'une main d'œuvre temporaire suffisante qui peut être déployée immédiatement sur le terrain.

Les sociétés de consultance étant trop peu axées sur la pratique et leurs services coûtant souvent très cher, les services publics devraient être moins enclins à y faire appel. Le ministre ne s'est pas prononcé à ce sujet.

L'incident est clos.

02.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): De vertraging bij de uitreiking van de briefwisseling vond volgens bpost plaats tussen 10 en 25 mei in de stad Dendermonde en haar deelgemeentes. Vanaf 28 mei verliep alles weer normaal.

De vertraging werd veroorzaakt door de aanpassing van de dienstorganisatie aan de postvolumes, de invoering van de nieuwe sorteermethode in de sorteercentra en de nieuwe manier van werken in het uitreikingskantoor. Bovendien waren er meer zieken en moesten nieuwe interimisten eerst worden opgeleid.

De reorganisatie kadert in het plan Visie 2020, dat als doel heeft de logistieke organisatie van bpost aan te passen aan de evolutie van het postverkeer. Uiteindelijk zullen vijf industriële mailcentra en zestig mailcentra instaan voor de uitreiking, ophaling en sortering van de briefwisseling. Over elke reorganisatie en aanpassing wordt steeds uitvoerig overlegd en onderhandeld.

De nieuwe werkwijze in Dendermonde werd volledig door eigen medewerkers ontwikkeld en werd reeds succesvol geïntroduceerd in enkele kleinere uitreikingskantoren. Dendermonde was het eerste middelgrote kantoor dat het systeem toepaste. Daarbij kwamen nieuwe elementen aan het licht die bijstellingen op organisatorisch vlak en op het vlak van personeelsbezetting noodzakelijk maakten.

Bij personeelstekorten kan bpost eigen vervangers inzetten. Alleen wanneer de groep eigen vervangers niet volstaat moet er een beroep gedaan worden op tijdelijke arbeidskrachten.

02.03 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Nieuwe werkmethodes worden toch normaal gezien lang genoeg van tevoren uitgetest? Als beginnersfouten echter kunnen leiden tot succes in de toekomst, kan ik er begrip voor opbrengen. Ik ga er ook van uit dat bpost normaal gezien over voldoende tijdelijke werkkrachten kan beschikken die onmiddellijk inzetbaar zijn.

Consultancybedrijven zijn weinig praktijkgericht. Overheidsdiensten moeten daar voorzichtig mee omspringen, want ze zijn vaak ook erg duur. De minister heeft hier niets over gezegd.

Het incident is gesloten.

03 Questions jointes de

- M. André Frédéric au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le transfert du centre de tri de bpost de Waimes à Bullange" (n° 12287)
- Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les délégués syndicaux de bpost à Liège et à Luxembourg" (n° 12358)

03.01 André Frédéric (PS): Dans le cadre de sa politique de rationalisation, bpost a décidé de fermer le centre de tri de Waimes, trop exigü, et de le transférer à Bullange. Cela nécessitera une réorganisation des tournées. Les facteurs comme les autorités locales regrettent cette décision. Ils auraient préféré un déménagement vers Malmedy ou Stavelot.

La situation géographique de Bullange risque d'entraîner des perturbations de la distribution en période hivernale. Malmedy et Waimes faisant partie de la Communauté Wallonie-Bruxelles, il aurait été opportun de privilégier une commune francophone. Les organisations syndicales demandent l'instauration d'indemnités kilométriques en guise de compensation.

Quelles sont les raisons de ce choix? A-t-on envisagé le regroupement des activités de tri à Malmedy ou Stavelot? Les différences linguistiques ont-elles été prises en compte? Des compensations sont-elles prévues pour les trajets plus longs?

03.02 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Les délégués syndicaux de bpost à Liège et à Luxembourg ne veulent plus faire partie des comités de concertation mis en place dans le cadre du plan de réorganisation des bureaux de poste, la direction restant quasi sourde à leurs préoccupations. Ils estiment que les économies programmées contribueront à une détérioration des conditions de travail et que le transfert d'effectifs vers la Communauté germanophone donnera lieu à un problème linguistique.

Où en est la concertation? Que comporte concrètement la réorganisation et quelle incidence aura-t-elle sur les conditions de travail? Les préoccupations des délégués syndicaux sont-elles légitimes? Le plan de réorganisation sera-t-il adapté?

03 Samengevoegde vragen van

- de heer André Frédéric aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de verhuizing van het sorteercentrum van bpost van Weismes naar Bullange" (nr. 12287)
- mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de vakbondsafgevaardigden van bpost in Luik en Luxemburg" (nr. 12358)

03.01 André Frédéric (PS): In het kader van het rationalisatiebeleid heeft bpost beslist het sorteercentrum in Weismes, dat te klein is, op te doeken en de activiteiten over te brengen naar Büllingen. Daardoor zullen de rondes van de postbodes gereorganiseerd moeten worden. De postbodes betreuren die beslissing, net als de lokale autoriteiten. Zij hadden liever een verhuizing naar Malmedy of Stavelot gezien.

Gezien de ligging van Büllingen dreigt de uitreiking van de post in de winter ernstige moeilijkheden te ondervinden. Malmedy en Weismes maken bovendien deel uit van de Franse Gemeenschap; men had dus beter gekozen voor een Franstalige gemeente. De vakbonden vragen een compensatie in de vorm van een kilometervergoeding.

Vanwaar die keuze? Heeft men een hergroepering van de sorteeractiviteiten in Malmedy of Stavelot überhaupt overwogen? Wordt er rekening gehouden met het verschillende taalregime? Zullen er compensaties worden toegekend voor langere trajecten?

03.02 Miranda Van Eetvelde (N-VA): De vakbondsafgevaardigden van bpost in Luik en Luxemburg willen niet langer deel uitmaken van de overlegcomités van het reorganisatieplan van de bestelkantoren omdat de directie volgens hen onvoldoende oren heeft naar hun bezorgdheden. Ze menen immers dat de geplande besparingen zullen leiden tot verslechterde werkomstandigheden en dat er een taalprobleem zal ontstaan doordat personeel naar de Duitstalige Gemeenschap wordt overgeplaatst.

Hoe zit het met het overleg? Wat houdt de reorganisatie concreet in en welke impact zal ze hebben op de werkomstandigheden? Zijn de bezorgdheden van de vakbond terecht? Zal de reorganisatie bijgestuurd worden?

03.03 Paul Magnette, ministre (*en français*): Le projet de bpost concerne les activités préparatoires à la distribution de courrier et non la distribution proprement dite. Les services au guichet resteront accessibles, bpost étant tenu de maintenir un bureau de poste dans chaque commune.

Le regroupement des bureaux de Waimes et de Bullange s'inscrit dans le plan stratégique Vision 2020 visant à adapter l'organisation logistique de bpost aux évolutions technologiques permettant aux centres de tri nationaux de prendre en charge le tri local. Il vise à réduire les coûts grâce à des économies d'échelle. Tous les engagements du contrat de gestion et de service universel seront respectés.

Le bureau actuel de Waimes ne convenait plus à ces activités préparatoires. Après analyse et concertation, le management de bpost a décidé de déménager les facteurs dans le nouveau bureau de Bullange. Les facteurs démarreront de Bullange le 6 août. Les agents recevront la prime de mobilité géographique prévue par le règlement interne de l'entreprise.

(*En néerlandais*) Il sera évidemment tenu compte de la spécificité de cette situation bilingue. Un responsable francophone sera désigné pour diriger l'équipe de Waimes à Bullange et un encadrement bilingue sera prévu.

Compte tenu de la fébrilité qui règne sur le terrain, les syndicats ont insisté pour qu'une concertation soit organisée au niveau national. La mise en œuvre du plan stratégique sera dès lors débattue à ce niveau.

03.04 André Frédéric (PS): Les problèmes linguistiques n'arrivent pas le long d'une seule frontière: la région est également sensible en la matière. Que bpost respecte ses engagements, c'est très bien, mais il faut également intégrer cette dimension linguistique.

03.05 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Voilà la énième illustration de l'incapacité de bpost à procéder à des réformes sans déclencher de perturbations sociales ou de conflits avec les partenaires sociaux.

L'incident est clos.

04 Questions jointes de

03.03 Minister Paul Magnette (Frans): De plannen van bpost hebben betrekking op de activiteiten ter voorbereiding van de postbedeling, en niet op de postbestelling zelf. De dienstverlening aan het loket blijft verzekerd. bpost moet immers één postkantoor per gemeente openhouden.

De samenvoeging van de kantoren van Weismes en Büllingen is een onderdeel van het strategisch plan Visie 2020, dat in een ingrijpende aanpassing voorziet van de logistieke organisatie van bpost aan de technologische ontwikkelingen en in het kader waarvan de nationale sorteercentra het lokale sorteerwerk zullen overnemen. Het schaalvoordeel zou kostenbesparend moeten werken. Alle verplichtingen van het beheerscontract en met betrekking tot de universele dienstverlening zullen worden nagekomen.

Het huidige kantoor in Weismes was niet langer geschikt voor dat voorbereidende werk. Na analyse en overleg heeft de directie van bpost besloten de postbodes onder te brengen in het nieuwe kantoor in Büllingen. De postbodes zullen vanaf 6 augustus in Büllingen uitrijden. De beambten zullen aanspraak kunnen maken op de mobiliteitspremie, zoals bepaald in het huishoudelijk reglement van het bedrijf.

(*Nederlands*) Uiteraard wordt rekening gehouden met de specifieke tweetalige situatie. Er zal een Franstalige teamleider zijn voor het team van Weismes in Büllingen en een tweetalige omkadering.

Wegens de onrust op het terrein hebben de vakbonden overleg op nationaal niveau gevraagd. De uitvoering van het strategisch plan zal dan ook daar besproken worden.

03.04 André Frédéric (PS): Taalkwesties doen zich niet alleen voor langs de taalgrens. Ook in het oosten van België is taal een gevoelig issue. Dat bpost zijn verbintenissen nakomt, is een goede zaak. Het postbedrijf moet echter ook rekening houden met die taaldimensie.

03.05 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Dit is het zoveelste voorbeeld van de onkunde van bpost om hervormingen door te voeren zonder sociale onrust of conflicten met de sociale partners.

Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vragen van

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'impossibilité pour la SNCB de délivrer des titres de transport le 5 juin 2012" (n° 12292)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les pannes informatiques subies par les distributeurs de tickets aux guichets des gares" (n° 12359)

Le **président**: M. Vandeput a retiré sa question n° 12292.

04.01 Tanguy Veys (VB): Le 5 juin, en raison d'une panne informatique, aucun billet n'a pu être imprimé dans les gares pendant quasiment deux heures. Il semblerait que ce type de pannes soit assez fréquent mais qu'elles soient généralement résolues plus rapidement. La question est de savoir dans quelle mesure les distributeurs automatiques de tickets situés dans les gares ou les ordinateurs de poche des accompagnateurs de train peuvent aider les nombreux voyageurs sans ticket.

Quelles étaient les causes, l'ampleur et les conséquences de la panne informatique? Les voyageurs peuvent-ils alors acheter un ticket à bord du train, sans devoir payer de supplément? Pourquoi, en cas de panne informatique, les tickets de train ne peuvent-ils pas être vendus manuellement au guichet? Pourquoi une partie des distributeurs automatiques de tickets dans les gares ne fonctionnait-elle plus et de combien de distributeurs automatiques étaient concernés? Quelles sont les répercussions financières de cette panne informatique? Quelles mesures ont été prises à la suite de ces pannes fréquentes? Est-il possible de payer à l'aide d'une simple carte bancaire ou de crédit au distributeur automatique dans la gare et auprès de l'accompagnateur de train muni de son ordinateur de poche?

04.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): À 12 h 20, on a constaté que la vente de tickets aux guichets était impossible. À 13 h 50, le problème était résolu. Pendant cet intervalle, la vente de tickets dans les gares a été interrompue. Le problème était dû à une perturbation du réseau des télécommunications au moment de la connexion d'un nouveau type de matériel. Pendant l'interruption, les systèmes IBIS et VERA – les dispositifs portables de l'accompagnateur de train et les distributeurs automatiques de tickets dans les gares – sont restés opérationnels. Je n'ai pas été informé de la perte financière exacte. Le nouveau

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de onmogelijkheid tot verkoop van NMBS-vervoerbewijzen op 5 juni 2012" (nr. 12292)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de informaticapannes aan de ticketapparaten in de loketten van de stations" (nr. 12359)

De **voorzitter**: De heer Vandeput heeft zijn vraag nr. 12292 ingetrokken.

04.01 Tanguy Veys (VB): Op 5 juni konden door een informaticapanne bijna twee uur lang geen tickets worden geprint in de stations. Naar verluidt doen dergelijke pannes zich regelmatig voor, maar meestal kunnen ze sneller worden opgelost. De vraag rijst in hoeverre de ticketautomaten in de stations of de handcomputers van de treinbegeleiders de talrijke reizigers zonder ticket dan kunnen helpen.

Wat waren de oorzaak, de omvang en de gevolgen van de informaticapanne? Kunnen de reizigers dan op de trein een ticket kopen, doch zonder toeslag te moeten betalen? Waarom kunnen in het geval van een informaticapanne de treintickets niet manueel verkocht worden aan het loket? Waarom was een deel van de automaten in de stations getroffen en over hoeveel automaten ging het? Wat zijn de financiële gevolgen van deze informaticapanne? Welke maatregelen werden getroffen naar aanleiding van deze en andere frequente pannes? Kan aan de ticketautomaat in het station en de handcomputer van de treinbegeleider betaald worden met een gewone bankkaart of creditcard?

04.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): Om 12.20 uur werd vastgesteld dat de ticketverkoop aan de loketten onmogelijk was. Om 13.50 uur was het probleem opgelost. Gedurende deze periode werd de verkoop van de tickets in de stations onderbroken. De onderbreking werd veroorzaakt door een storing op het telecommunicatienetwerk bij het aansluiten van een nieuw type materiaal. Tijdens de onderbreking bleven het IBIS- en het VERA-systeem – de draagbare toestellen van de treinbestuurder en de ticketautomaten in de stations – operationeel. Ik ben niet op de hoogte van het precieze financieel verlies. Het nieuwe type

type de matériel sera évalué et adapté pour que ce problème ne se reproduise pas. L'installation est actuellement à l'arrêt. Les distributeurs automatiques de tickets déjà installés dans les grandes gares seront remplacés par des appareils neufs, plus nombreux.

04.03 Tanguy Veys (VB): Pourquoi n'a-t-on dès lors pas vendu les tickets manuellement au guichet? Pourquoi les distributeurs automatiques ne permettent-ils pas d'effectuer un paiement à l'aide d'une carte Visa? Ce serait également pratique pour les touristes.

L'incident est clos.

05 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 critique de TreinTramBus au sujet du prix et de l'offre de la liaison ferroviaire Diabolo" (n° 12304)
- 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 de la nouvelle liaison Diabolo pour les voyageurs de la gare de Nekkerspoel" (n° 12316)

05.01 Tanguy Veys (VB): Depuis le 10 juin, un train Diabolo relie toutes les heures Anvers à l'aéroport, en passant par Malines et inversement. D'après l'organisation TreinTramBus, la liaison Diabolo est onéreuse pour une offre ferroviaire très limitée. TTB déplore également que le supplément ait doublé: les passagers qui veulent se rendre à l'aéroport paieront désormais 4,30 euros de plus. TTB déplore que l'on n'ait pas opté pour une augmentation générale minimale de chaque billet d'avion à concurrence de 40 centimes. Le supplément Diabolo aurait ainsi pu être évité dans son intégralité. À présent, les utilisateurs du mode de transport le plus durable doivent en effet payer davantage. TTB observe également que la SNCB communique beaucoup trop tard et trop peu concernant l'offre adaptée à partir du 10 juin. Ainsi, le 7 juin, les navetteurs de Malines-Nekkerspoel ignoraient encore que leur arrêt avait été supprimé.

Dans quelle mesure le ministre accepte-t-il les observations formulées par TreinTramBus? Quelles mesures seront prises pour les voyageurs de Malines-Nekkerspoel vers Louvain, dont le trajet journalier est plus long aujourd'hui? Comment expliquez-vous que la SNCB n'avait toujours pas affiché d'informations relatives à la modification de l'offre ferroviaire le 7 juin?

materiaal zal worden geëvalueerd en aangepast opdat dit probleem zich niet zou herhalen. De installatie ervan wordt momenteel stilgelegd. De reeds geplaatste biljetautomaten in de grote stations zullen worden vervangen door nieuwe en hun aantal zal toenemen.

04.03 Tanguy Veys (VB): Waarom werd niet overgeschakeld op het manueel verkopen van tickets aan de loketten? Waarom kan aan de automaten niet worden betaald met een visakaart? Dat zou ook handig zijn voor toeristen.

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de kritiek van TreinTramBus op de kostprijs en het aanbod van de Diabolo-spoorverbinding" (nr. 12304)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gevolgen van de nieuwe Diabolo-verbinding voor de treinreizigers van het station Nekkerspoel" (nr. 12316)

05.01 Tanguy Veys (VB): Sinds 10 juni rijdt er elk uur een Diabolo-trein van Antwerpen via Mechelen naar de luchthaven, en omgekeerd. Volgens TreinTramBus is de Diabolo-verbinding een dure aangelegenheid met een zeer beperkt treinaanbod. TTB klaagt ook de verdubbeling van de toeslag aan: wie naar de luchthaven wil zal voortaan 4,30 euro extra betalen. TTB betreurt dat men niet gekozen heeft voor een algemene minieme verhoging van elk vliegticket met 40 cent. Zo kon de hele Diabolo-toeslag worden vermeden. Nu worden immers de gebruikers van de duurzaamste vervoerswijze extra belast. TTB merkt ook op dat de NMBS veel te laat en te weinig communiceert over het aangepaste aanbod vanaf 10 juni. Op 7 juni wisten de vaste reizigers in Mechelen-Nekkerspoel bijvoorbeeld nog niet dat hun stopplaats werd geschrapt.

In welke mate deelt de minister de kritiek van TreinTramBus? Welke maatregelen worden getroffen voor de reizigers van Mechelen-Nekkerspoel naar Leuven, die nu dagelijks langer onderweg zijn? Hoe komt het dat de NMBS op 7 juni in de stations nog geen enkele informatieaffiche over de wijziging in het treinaanbod had opgehangen?

05.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Le service ferroviaire vers et depuis Brussels Airport sera progressivement élargi. À partir de cette semaine, il y aura quatre trains par heure depuis Bruxelles-Midi, Bruxelles-Central et Bruxelles-Nord, deux trains par heure depuis Louvain, deux trains par heure depuis Malines, un train par heure depuis Anvers, un train par heure depuis Mons et Braine-le-Comte et un train par heure depuis Gand et Alost. À partir du 10 décembre, il y aura un deuxième train supplémentaire depuis Anvers. La SNCB envisage des dessertes supplémentaires dans le cadre de son nouveau plan de transport qui prendra cours en décembre 2013.

Le train d'Anvers vers Louvain, qui s'arrêtait à Malines-Nekkerspoel jusqu'à la semaine dernière, rallie désormais l'aéroport en s'arrêtant une fois à Malines par le biais du Diabolo. Les voyageurs qui utilisent la liaison Malines-Nekkerspoel descendent ou montent à présent dans le train à Malines et poursuivent leur voyage moyennant un changement.

Une partie de l'infrastructure Diabolo a été réalisée avec succès dans le cadre d'un PPP avec Northern Diabolo. Les travaux ont été livrés dans les délais et au prix convenus. Le Parlement a décidé en 2007 qu'une partie de l'investissement serait remboursé au moyen d'une contribution des passagers des vols. Cette contribution a été fixée à 4,30 euros. Lors du choix entre les offres des investisseurs, la contribution des passagers la plus basse a constitué le critère de choix principal. Par comparaison avec le prix d'un taxi ou d'un emplacement de parking, le train reste attractif, particulièrement lorsqu'on tient compte de l'avantage que constituent un accès direct au complexe aéroportuaire et la rapidité du train. La contribution des passagers permet aussi de faire payer une partie importante de l'investissement par les passagers étrangers plutôt que par le seul contribuable belge.

La SNCB me signale que les affiches d'information bleues n'ont été apposées que vendredi dans les arrêts concernés. J'admets que c'est beaucoup trop tard.

05.03 Tanguy Veys (VB): Je demande instamment une évaluation du supplément Diabolo. Ce supplément sera-t-il appliqué *ad vitam aeternam*? Le prix évoluera-t-il?

L'incident est clos.

06 Question de M. Tanguy Veys au ministre des

05.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): De treindienst van en naar Brussels Airport zal geleidelijk uitgebreid worden. Vanaf deze week zijn er vanuit Brussel-Zuid, Brussel-Centraal en Brussel-Noord vier treinen per uur, vanuit Leuven twee treinen per uur, vanuit Mechelen twee treinen per uur, vanuit Antwerpen één trein per uur, vanuit Mons en Braine-le-Comte één trein per uur en vanuit Gent en Aalst één trein per uur. Vanaf 10 december komt er een tweede trein per uur vanuit Antwerpen bij. De NMBS bestudeert extra bedieningen in het kader van haar nieuwe vervoersplan, dat in december 2013 van start gaat.

De trein vanuit Antwerpen naar Leuven, die tot vorige week in Mechelen-Nekkerspoel stopte, rijdt vanaf nu met een stop in Mechelen via de Diabolo naar de luchthaven en zo verder tot Leuven. Reizigers die gebruikmaken van Mechelen-Nekkerspoel stappen nu in Mechelen op of uit en reizen verder via een overstap.

Een deel van de Diabolo-infrastructuur werd succesvol gerealiseerd door een pps met Northern Diabolo. De werken werden binnen de termijn en de vooropgestelde prijs opgeleverd. Het Parlement bepaalde in 2007 dat een deel van de investering zal terugbetaald worden door een bijdrage van de vliegtuigpassagiers. Die bijdrage is vastgesteld op 4,30 euro. Bij de keuze tussen de offertes van de investeerders was de laagste passagierbijdrage het belangrijkste keuzecriterium. In vergelijking met de prijs van een taxi of een parkeerplaats blijft de trein erg aantrekkelijk, zeker als men rekening houdt met het voordeel van een rechtstreekse toegang tot het luchthavencomplex en de snelheid van de trein. Via die bijdrage wordt ook een belangrijk deel van de investering betaald door buitenlandse vliegtuigpassagiers en niet door de Belgische belastingbetaler.

De NMBS signaleert mij dat de blauwe informatieaffiches pas op vrijdag 8 juni werden aangebracht in de betrokken stopplaatsen. Ik geef toe dat dit veel te laat is.

05.03 Tanguy Veys (VB): Ik dring aan op een evaluatie van de Diabolo-toeslag. Moet die toeslag ten eeuwige dage worden betaald? Is er een evolutie in de prijs?

Het incident is gesloten.

06 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 "le droit de réponse de Marc Descheemaeker et Richard Gayetot dans Knack" (n° 12313)

minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het recht van antwoord van Marc Descheemaeker en Richard Gayetot in Knack" (nr. 12313)

06.01 Tanguy Veys (VB): Le 16 mai, M. Rik Van Cauwelaert a publié un article sur le rapport de l'organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires relatif à la catastrophe ferroviaire de Buizingen. Dans un droit de réponse à cet article, M. Descheemaeker, de la SNCB, et M. Gayetot, de SNCB Technics, ont souligné que la SNCB respecte parfaitement la législation des systèmes de sécurité des trains.

06.01 Tanguy Veys (VB): Op 16 mei is er een artikel verschenen van Rik Van Cauwelaert over het rapport van het Onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor in verband met de treinramp van Buizingen. In een recht van antwoord op dat artikel benadrukten de heer Descheemaeker van de NMBS en de heer Gayetot van NMBS Technics, dat de NMBS de wetgeving inzake de veiligheidssystemen van de treinen volledig naleeft.

Certains trains sont-ils encore équipés d'un système de gong-sifflet avec lampe de mémorisation et non du système Memor? Quelle est la différence entre ces deux systèmes? Combien de trains sont-ils encore équipés d'un système de gong-sifflet avec lampe de mémorisation et comment cela se fait-il? Quelles mesures ont été prises pour mettre ces trains en conformité avec l'arrêté ministériel du 30 juin 2010?

Zijn er vandaag nog treinen uitgerust met een gong-fluitsysteem met memorisatielamp, en dus zonder Memorsysteem? Wat is het verschil tussen beide systemen? Hoeveel treinen zijn nog uitgerust met gong-fluitsysteem met memorisatielamp en hoe kan dit? Welke maatregelen werden genomen om die treinen aan te passen conform het ministerieel besluit van 30 juni 2010?

06.02 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): Le système Memor et le système gong-sifflet servent tous deux à contrôler la vigilance du conducteur qui franchit un signal d'aspect restrictif. Si le conducteur ne réarme pas le système, un freinage d'urgence automatique s'enclenche. Avec le système Memor, il y a en plus une lampe jaune clairement visible qui s'allume sur le panneau de commande. Ce n'était pas le cas avec le système gong-sifflet d'origine mais l'ajout de cette lampe de mémorisation jaune a permis de disposer de la même fonction de contrôle avec le système gong-sifflet.

06.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): Het Memorsysteem en het gong-fluitsysteem controleren allebei de waakzaamheid van de bestuurder die een beperkend sein voorbijrijdt. Als de bestuurder het systeem dan niet opnieuw instelt, volgt een automatische noodstop. In het Memorsysteem gaat ook een duidelijk zichtbare gele lamp branden op het bedieningspaneel. In het oorspronkelijk gong-fluitsysteem was dat niet zo, maar door die gele memorisatielamp toe te voegen, beschikt men over dezelfde controlefunctie.

Le système gong-sifflet a été autorisé par arrêté ministériel entre le 28 juin 2008 et décembre 2013. Après l'accident de Buizingen, la SNCB a proposé au secrétaire d'État à la Mobilité de l'époque et au Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) d'équiper aussi 100 rames automotrices et 56 locomotives d'une lampe jaune étant entendu que ce matériel roulant serait mis progressivement hors service. Il a été procédé à cette opération après concertation.

Het gong-fluitsysteem was bij ministerieel besluit toegestaan van 28 juni 2008 tot december 2013. Na het ongeval in Buizingen heeft de NMBS aan het toenmalig kabinet van de staatssecretaris van Mobiliteit en aan de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) voorgesteld om 100 motortreinstellen en 56 locomotieven ook uit te rusten met een gele memorisatielamp, aangezien dit rollend materieel geleidelijk aan uit dienst zou worden genomen. Dit is na overleg ook gebeurd.

06.03 Tanguy Veys (VB): Pourquoi autorise-t-on que des trains équipés du seul système gong-sifflet complété par une lampe de mémorisation circulent toujours? Dans l'arrêté ministériel, il n'est en effet

06.03 Tanguy Veys (VB): Waarom laat men nog steeds treinen rijden die enkel zijn uitgerust met een gong-fluitsysteem, aangevuld met een memorisatielamp? In het ministerieel besluit van 30

question que du système Memor.

juni is immers slechts sprake van het Memorsysteem.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la collaboration à l'expo TRACK dans le cadre du projet Hotel Gent" (n° 12317)

07 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de samenwerking aan TRACK voor het project 'Hotel Gent' " (nr. 12317)

07.01 Tanguy Veys (VB): Du 12 mai au 16 septembre 2012, l'exposition en plein air TRACK est organisée à Gand. L'artiste japonais Tazu Rous a reconstruit le décor d'une chambre d'hôtel autour de l'horloge de la tour de la gare Gent-Sint-Pieters. Cette oeuvre d'art sera accessible au public à partir du 1^{er} juillet 2012. Pour la visiter, il faudra être muni d'un carnet TRACK. Il sera par ailleurs possible d'y réserver une nuitée au prix de 105 euros, et ce chaque nuit. Or le 6 juin, l'Hotel Gent – du nom qui a été donné à l'œuvre d'art – a été fermé pendant quelques jours en attendant l'arrivée des certificats de contrôle.

07.01 Tanguy Veys (VB): Van 12 mei tot 16 september 2012 loopt in Gent de openlucht tentoonstelling TRACK. De Japanse kunstenaar Tazu Rous construeerde een hotelkamer rond de klok op de toren van het Gentse Sint-Pietersstation. Het kunstwerk kan vanaf 1 juli 2012 met een TRACK-rittenkaart bezocht worden. Bovendien kan er ook iedere nacht, tegen de prijs van 105 euro, een overnachting geboekt worden. Op 6 juni 2012 werd het Hotel Gent, zoals het kunstwerk genoemd wordt, echter voor enkele dagen gesloten in afwachting van de keuringsattesten.

Dans quelle mesure la SNCB participe-t-elle à l'exposition TRACK? Pourquoi? À quel prix? Avec qui collabore-t-elle? A-t-on vérifié si l'Hotel Gent disposait de toutes les attestations de contrôle dans les délais impartis – à savoir avant le 1^{er} juin? Comme se fait-il qu'il était possible d'y séjourner du 1^{er} au 6 juin alors que l'arrivée des certificats de contrôle se faisait toujours attendre?

Hoe participeert de NMBS in TRACK? Waarom? Wat is daarvan de kostprijs? Met wie wordt er samengewerkt? Werd tijdig – dus voor 1 juni – nagegaan of Hotel Gent over alle keuringsattesten beschikte? Waarom kon er al overnacht worden van 1 tot 6 juni, hoewel er geen keuringsattesten waren?

07.02 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): L'exposition TRACK constitue pour la SNCB-Holding une occasion unique de redorer son blason dans le cadre d'un événement citoyen. Le Groupe SNCB peut ainsi renforcer sa communication relative au Blue Bike ou à la campagne de recrutement. En échange, la SNCB-Holding intervient dans les coûts à hauteur de 37 000 euros, un montant défini dans l'accord de partenariat entre la SNCB-Holding et TRACK. TRACK était responsable de la réalisation de l'œuvre d'art, de l'aménagement de la chambre d'hôtel et de l'organisation pratique de l'Hotel Gent, dont les contacts avec les instances compétentes pour l'obtention des attestations nécessaires.

07.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): TRACK biedt de NMBS-Holding een unieke kans om met het station op een positieve wijze in te spelen op een stadsevenement. De NMBS-Groep kan hiermee haar communicatie over Blue Bike of de aanwervingscampagne ondersteunen. In ruil betaalt de NMBS-Holding een tegemoetkoming in de kosten van 37.000 euro. Dit werd bepaald in een samenwerkingsovereenkomst tussen de NMBS-Holding en TRACK. TRACK stond in voor de realisatie van het kunstwerk, de inrichting van de hotelkamer en de praktische organisatie van Hotel Gent, waaronder de contacten met de bevoegde instanties voor het verkrijgen van de nodige attesten.

07.03 Tanguy Veys (VB): Le holding se dégage de toute responsabilité en affirmant que les attestations et la sécurité relèvent non pas de sa compétence mais de celle de TRACK. En fin de compte, il paie sa participation à l'événement au prix fort. Le carnet TRACK et la nuitée sont en outre tout sauf gratuits. Le plus préoccupant est la

07.03 Tanguy Veys (VB): De Holding maakt er zich wel gemakkelijk van af door te zeggen dat de attesten en de veiligheid hun zaak niet zijn, maar het probleem van TRACK. Uiteindelijk werkt ze mee aan het evenement en betaalt ze er een hoge prijs voor. Bovendien zijn ook de TRACK-rittenkaart en een verblijf niet gratis. Nog belangrijker is de

sécurité des personnes ayant visité l'exposition et séjourné à l'hôtel. Quid en cas de problème? La plus-value pour la SNCB ne peut pas primer sur la sécurité.

L'incident est clos.

08 Question de M. Christophe Bastin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'avenir de la ligne ferroviaire 132 Charleroi-Couvin" (n° 12334)

08.01 **Christophe Bastin** (cdH): Selon plusieurs témoignages, la ligne ferroviaire 132 Charleroi-Couvin serait menacée de fermeture. Cette suppression serait jumelée aux travaux autoroutiers de "contournement de Couvin" qui favoriseraient le déplacement des personnes et des marchandises par la route au détriment du rail. Mais pour la région, il s'agirait d'un véritable coup de massue.

Disposez-vous d'informations précises sur l'avenir de cette ligne? Quelle en est la fréquentation? Le transport des personnes y est-il menacé à moyenne ou à longue échéance?

08.02 **Paul Magnette**, ministre (*en français*): Comme signalé lors de la commission de l'Infrastructure du 5 juin, le conseil d'administration de la SNCB, réuni le 18 octobre 2011, a décidé de ne pas supprimer des points d'arrêt, mais a chargé le comité de direction d'étudier l'optimisation de ceux-ci, à l'occasion de l'établissement du nouveau plan de transport (voir *Compte rendu analytique* 53 COM 502, p. 15). Dans ce cadre et au même titre que d'autres lignes, la ligne 132 Charleroi-Couvin sera concernée, sans remise en cause de la desserte voyageurs.

Pour la fréquentation de cette ligne, la SNCB ne dispose que des comptages des voyageurs montés et descendus dans chaque gare et points d'arrêt. Si on additionne les onze gares et points d'arrêt de la ligne 132, on obtient, en 2011, 1 900 montées et descentes durant la semaine et 1 100 durant le week-end.

08.03 **Christophe Bastin** (cdH): Merci. Nous allons donc démentir cette rumeur.

L'incident est clos.

09 Questions jointes de

veiligheid van de personen die de stelling bezocht hebben en daar hebben overnacht. Wat als er iets was gebeurd? De meerwaarde voor de NMBS primeert niet op de veiligheid.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Christophe Bastin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toekomst van de spoorlijn 132 Charleroi-Couvin" (nr. 12334)

08.01 **Christophe Bastin** (cdH): Er doen geruchten de ronde dat de spoorlijn 132 tussen Charleroi en Couvin met sluiting wordt bedreigd. De afschaffing van die spoorverbinding zou gekoppeld zijn aan de wegwerkzaamheden met het oog op de aanleg van een rondweg rond Couvin. Daarbij zou de voorkeur worden gegeven aan het personen- en goederenvervoer langs de weg, wat ten koste gaat van het spoor. Voor de regio zou dat een zware klap betekenen.

Beschikt u over precieze informatie met betrekking tot het voortbestaan van die lijn? Hoeveel reizigers maken er gebruik van? Wordt het personenvervoer op die lijn bedreigd op middellange of lange termijn?

08.02 Minister **Paul Magnette** (*Frans*): Zoals ik reeds in de commissie voor de Infrastructuur van 5 juni heb geantwoord, heeft de raad van bestuur van de NMBS op 18 oktober 2011 besloten geen stopplaatsen te schrappen maar het directiecomité een studie te laten uitvoeren over de optimalisatie van die stopplaatsen, dit in het kader van het nieuwe vervoersplan (zie *Beknopt Verslag* 53 COM 502, blz. 15). In dat verband wordt er onder meer gedacht aan lijn 132 Charleroi-Couvin, zonder dat het reizigersvervoer op die lijn evenwel ter discussie wordt gesteld.

Wat de reizigersaantallen op die lijn betreft, beschikt de NMBS alleen over tellingen van het aantal reizigers dat in elk van de stations en stopplaatsen op- en afstapt. Als men een totaal maakt voor de 11 stations en stopplaatsen van lijn 132, komt men voor 2011 aan 1.900 reizigers tijdens de week en 1.100 tijdens het weekend.

08.03 **Christophe Bastin** (cdH): Bedankt. Daarmee kunnen we de geruchten over die sluiting dus de wereld uit helpen.

Het incident is gesloten.

09 Samengevoegde vragen van

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les salaires des managers du Groupe SNCB" (n° 12351)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la ponctualité croissante des trains et ses conséquences sur la rémunération variable des trois administrateurs délégués du Groupe SNCB" (n° 12407)

09.01 Steven Vandeput (N-VA): Ces vingt dernières années, les rémunérations accordées aux managers du Groupe SNCB ont explosé.

À l'heure actuelle, combien de personnes employées par les entreprises publiques gagnent plus que le plafond de 200 000 euros – ou 290 000 euros avec les bonus et les autres avantages – préconisé par le ministre? Quels plafonds le ministre proposera-t-il pour les directeurs généraux et les *general managers*? Que pense le ministre de la récente promotion de 353 hauts fonctionnaires au sein du Groupe SNCB?

09.02 Tanguy Veys (VB): Dans le contrat de gestion conclu avec le Groupe SNCB pour la période de 2008 à 2012, l'accent a été mis sur l'amélioration de la ponctualité des trains. Il a également été convenu qu'une partie de la rémunération variable des trois administrateurs délégués dépendrait des prestations de la SNCB en matière de ponctualité. Or, ces dernières années, la SNCB a systématiquement augmenté les temps de parcours des trains.

Quelle motivation sous-tend cette dernière intervention? Pourquoi les durées des trajets ont-elles été allongées sur les lignes sur lesquelles la vitesse maximale a également été augmentée? Dans quelle mesure les chiffres en matière de ponctualité seraient-ils différents si les durées des trajets n'avaient pas été adaptées? Dans quelle mesure les durées des trajets ont-elles été adaptées pour permettre aux trois administrateurs délégués de toucher leur rémunération variable? Dans quelle mesure les chiffres en matière de ponctualité pour 2011 affecteront-ils cette rémunération variable? Quelle est l'évolution de cette dernière par rapport à 2010?

09.03 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): Au sein du Groupe SNCB, 13 personnes perçoivent une rémunération fixe supérieure à 200 000 euros. Chez Belgacom, une trentaine de collaborateurs perçoivent une rémunération totale supérieure à

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de lonen van het management van de NMBS-Groep" (nr. 12351)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het verhogen van de stiptheid van de treinen en de gevolgen hiervan voor de variabele verloning van de drie gedelegeerd bestuurders van de NMBS-Groep" (nr. 12407)

09.01 Steven Vandeput (N-VA): De lonen van het management van de NMBS-Groep zijn de laatste twintig jaar explosief gestegen.

Hoeveel personen binnen de overheidsbedrijven verdienen momenteel meer dan het door de minister voorgestelde plafond van 200.000 euro of 290.000 euro inclusief de boni en andere voordelen? Welke maxima zal de minister voorstellen voor de directeurs-generaal en de general managers? Wat vindt de minister van de recente promotie van 353 hogere ambtenaren bij de NMBS-Groep?

09.02 Tanguy Veys (VB): In de beheersovereenkomst met de NMBS-Groep voor de periode 2008-2012 lag de klemtoon op het verhogen van de stiptheid van de treinen. Er werd ook overeengekomen dat een deel van het variabele loon van de drie gedelegeerde bestuurders afhankelijk zou worden van de stiptheid van de treinen. De NMBS heeft de voorbije jaren echter systematisch de rittijden van de treinen opgetrokken.

Wat is de motivatie achter deze laatste ingreep? Waarom werden de rittijden opgetrokken op de lijnen waar ook de maximumsnelheid werd opgetrokken? In welke mate zouden de stiptheidscijfers verschillend zijn zonder die aanpassing van de rittijden? In welke mate werden de rittijden aangepast om de variabele bezoldiging van de drie gedelegeerde bestuurders veilig te stellen? In welke mate hadden de stiptheidscijfers van 2011 gevolgen voor hun variabele bezoldiging? Hoe evolueert dat gedeelte ten opzichte van 2010?

09.03 Minister Paul Magnette (Nederlands): Bij de NMBS-Groep krijgen dertien personen een vast gedeelte hoger dan 200.000 euro. Bij Belgacom krijgt een dertigtal personen een totaal loon hoger dan 290.000 euro. Bij bpost krijgt een tiental

290 000 euros. Et chez bpost, ils sont une dizaine à toucher une rémunération totale supérieure à 290 000 euros.

Les plafonds s'appliqueront uniquement au CEO et aux membres du comité de direction. Les rémunérations des directeurs généraux et des managers généraux relèvent d'une décision du conseil d'administration.

Une partie importante des promotions accordées au 1^{er} juin 2012 concernent des fonctionnaires exerçant leur fonction depuis longtemps déjà. Ces promotions n'ont pas entraîné de dépenses supplémentaires. Par ailleurs, plusieurs membres du personnel se sont vu accorder une promotion dans le cadre de la carrière fonctionnelle.

Il est faux de prétendre que les temps de trajet auraient été systématiquement allongés pour améliorer les chiffres en matière de ponctualité. Les temps de trajet sont allongés en fonction de l'exécution des travaux.

Des travaux créant des zones de retard importantes sont actuellement en cours sur la quasi-totalité des lignes principales. Afin d'en neutraliser l'impact, des minutes-tampon ont été intégrées aux horaires. En 1990 – année citée comme base de comparaison – très peu de travaux avaient été effectués.

La fixation des temps de trajet tient également compte de la mise en service de nouveau matériel. Sur les lignes sur lesquelles la vitesse maximum a été augmentée, les horaires tiennent compte de cette réalité.

Si le plan de transport n'intégrait aucune élasticité, la demande en capacité ferroviaire ne pourrait jamais être satisfaite.

L'offre de trains soutient largement la comparaison avec l'automobile. Ainsi, ceux qui souhaitent se rendre à la côte en voiture mettront au moins autant de temps que s'ils avaient opté pour le train, car il doivent subir les embouteillages ou rouler par bloc.

Vous vous demandez quels seraient les chiffres si les temps de trajet n'avaient pas été adaptés. Il s'agit-là d'une question purement hypothétique.

S'agissant du CEO d'Infrabel, la ponctualité représentait en 2011 18 % de son évaluation. Pour les CEO de la SNCB et de la SNCB-Holding, le comité de nomination n'a pas encore procédé à cette évaluation.

personen een totaal loon hoger dan 290.000 euro.

De maxima zouden alleen voor de CEO en de leden van het directiecomité gelden. De lonen van de directeurs-generaal en de general managers zijn een beslissing van de raad van bestuur.

Een belangrijk deel van de promoties op 1 juni 2012 omvat bevorderingen van de ambtenaren die al gedurende lange periode hun functie uitoefenden. Dat bracht geen meeruitgaven met zich mee. Voorts werden enkele personeelsleden bevorderd in toepassing van het loopbaanplan in de functionele loopbaan.

Het klopt niet dat de rittijden van de treinen systematisch worden opgetrokken om de stiptheidscijfers te verbeteren. De rittijd wordt verhoogd op grond van de uitvoering van de werken.

Momenteel zijn op vrijwel alle belangrijke lijnen van het net werkzaamheden aan de gang die vertragingsszones veroorzaken. Om de invloed ervan te neutraliseren, worden bufferminuten ingevoerd in de dienstregeling. In 1990, het jaar waarmee wordt vergeleken, werden nauwelijks werken uitgevoerd.

Bij de bepaling van de rittijden wordt ook rekening gehouden met de instroom van nieuw materieel. Op lijnen waar de maximumsnelheid wordt opgetrokken, wordt daarmee wel degelijk rekening gehouden in de dienstregeling.

Indien men in het transportplan niet de vereiste elasticiteit zou inbouwen, zou het onmogelijk zijn een afdoend antwoord te geven op de publieke vraag tot treincapaciteit.

Het treinaanbod doorstaat ruimschoots de vergelijking met de wagen. De automobilist naar de kust doet er nog minstens even lang over, omdat hij in de file staat of moet blokrijden.

Het is puur hypothetisch om zich af te vragen hoe de statistieken er zouden uitzien zonder aanpassing van de rittijden.

Voor de CEO van Infrabel vertegenwoordigde de stiptheid 18 procent van zijn evaluatie in 2011. Voor de CEO's van de NMBS en de NMBS-Holding werd de evaluatie door het nominatiecomité nog niet voltooid.

09.04 Steven Vandeput (N-VA): Reste à savoir si le ministre adhère pleinement à la réponse qui lui a été préparée.

Nul ne comprend pourquoi ces CEO doivent gagner tant d'argent, mais nul ne comprendra non plus qu'un CEO gagne moins que ses subordonnés. La population attend des économies, mais le PS se contente d'une intervention symbolique.

L'argument avancé par le ministre concernant les 353 promotions est faiblard, voire sans fondement. Je ne puis m'imaginer que la promotion de 353 fonctionnaires supérieurs soit une opération financièrement neutre. Je vais poser une question écrite à ce propos.

09.05 Tanguy Veys (VB): La comparaison avec les personnes qui se rendent au littoral en voiture est dénuée de pertinence, a fortiori lorsqu'il est question d'adapter les temps de trajet sur des lignes où du nouveau matériel est utilisé et où de nombreux travaux ont été réalisés pour améliorer la fluidité des liaisons.

Il est singulier que nous ne sachions toujours pas quelles conséquences les mauvais chiffres de ponctualité auront pour les CEO. Je n'entends ici aucun argument indiquant pourquoi les choses durent si longtemps.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le franchissement de signal à Lot près de Buizingen" (n° 12344)
- M. Christophe Bastin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'incident ferroviaire de Lot" (n° 12345)
- M. Ben Weyts au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le franchissement de signal à Lot (Beersel)" (n° 12353)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le franchissement de signal à Lot (Beersel)" (n° 12360)

09.04 Steven Vandeput (N-VA): De vraag blijft of de minister volledig akkoord gaat met het antwoord dat voor hem is voorbereid.

Niemand begrijpt waarom die CEO's zoveel geld moeten verdienen, maar niemand zal ook begrijpen dat een CEO minder geld verdient dan zijn ondergeschikten. De bevolking verwacht besparingen, maar de PS schuift enkel een algemeen symbool naar voren.

De argumentatie van de 353 promoties is vrij zwak, zo niet onbestaand. Ik kan mij niet voorstellen dat 353 promoties van hogere ambtenaren financieel neutraal zijn. Ik zal daarover een schriftelijke vraag indienen.

09.05 Tanguy Veys (VB): De vergelijking met reizigers die met de wagen naar zee rijden, loopt mank, zeker wanneer het gaat over het aanpassen van rittijden op lijnen waar nieuw materieel is en waar veel werken zijn uitgevoerd om de verbindingen vlotter te maken.

Het is raar dat wij nog altijd niet weten welke gevolgen de nog steeds slechte stiptheidscijfers voor de CEO's hebben. Ik hoor hier geen argumenten die aangeven waarom een en ander zo lang duurt.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de seinvoorbijrijding in Lot bij Buizingen" (nr. 12344)
- de heer Christophe Bastin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het treinincident te Lot" (nr. 12345)
- de heer Ben Weyts aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de seinoverschrijding in Lot (Beersel)" (nr. 12353)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de seinoverschrijding in Lot (Beersel)" (nr. 12360)

10.01 Steven Vandeput (N-VA): Selon certains journaux, un train aurait une fois de plus brûlé un signal à Lot, près de Buizingen, le 6 juin.

De quel système de sécurité la locomotive était-elle équipée? Le ministre peut-il commenter cet incident?

10.02 Christophe Bastin (cdH): Un train de voyageurs a franchi un feu rouge ce 6 juin à Lot et a poursuivi sa route, n'étant semble-t-il pas équipé du freinage automatique TBL1+. En attendant l'installation du système sur toutes les locomotives fin 2013, je m'interroge quant aux conséquences de ces franchissements sur le trafic et la sécurité ferroviaires.

Qu'en est-il des causes et circonstances de cet incident? Un signal fermé a-t-il bien été franchi? La locomotive était-elle équipée du gong sifflet ou du Memor?

10.03 Tanguy Veys (VB): La ligne sur laquelle l'incident s'est produit est équipée du système de freinage automatique TBL1+, mais pourquoi les locomotives des trains de voyageurs qui circulent sur cette ligne n'en sont-elles toujours pas équipées? Quelle a été la cause de l'incident proprement dit?

10.04 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): À Lot, la ligne est équipée du système crocodile et du système TBL1+. Le matériel était équipé du système gong-sifflet et de la mémorisation visuelle.

Afin de limiter ces risques au maximum, le gestionnaire de l'infrastructure a décidé d'installer prioritairement le système TBL1+ sur les grandes liaisons ferroviaires, notamment les gares et les jonctions, où de tels incidents peuvent présenter les plus grands risques.

(En français) Plus de 75 % de la distance parcourue par les engins de la SNCB l'est par du matériel équipé de TBL1+. Selon la SNCB, dédicacer le matériel équipé d'un système donné à un axe spécifique est impossible.

Une enquête sur l'incident de Lot est en cours pour en déterminer les circonstances.

10.05 Tanguy Veys (VB): Voilà qui devient assez prévisible: le ministre ne fournit pas de réponse en prétextant que l'enquête est toujours en cours. Ce

10.01 Steven Vandeput (N-VA): Volgens enkele kranten zou op 6 juni een trein in Lot, vlakbij Buizingen, opnieuw een sein hebben genegeerd.

Met welk veiligheidssysteem was de locomotief uitgerust? Kan de minister dit incident toelichten?

10.02 Christophe Bastin (cdH): Een passagierstrein negeerde op 6 juni jongstleden een rood sein in Lot en reed gewoon door. De trein was naar verluidt niet uitgerust met het automatische remsysteem TBL1+. Alle locomotieven zullen tegen eind 2013 uitgerust worden met dat systeem, maar in afwachting vraag ik me af welke gevolgen het negeren van een stopsein voor het treinverkeer en de spoorwegveiligheid heeft.

Wat is er bekend over de oorzaak van dat incident en de omstandigheden waarin het plaatsvond? Reed de trein inderdaad door een rood sein? Was de locomotief uitgerust met het gong-fluitsysteem of het Memor-systeem?

10.03 Tanguy Veys (VB): De lijn waarop het incident zich voordeed, is uitgerust met het automatische remsysteem TBL1+, maar waarom is dat nog steeds niet het geval voor de locomotieven van personentreinen die op die lijn rijden? Wat lag aan de basis van het incident zelf?

10.04 Minister Paul Magnette (Nederlands): De spoorlijn in Lot is uitgerust met krokodillen en met het systeem TBL1+. Het materieel was uitgerust met het gong-fluitsysteem en met visuele memorisatie.

Om dergelijke risico's zo snel mogelijk te beperken, heeft de infrastructuurbeheerder besloten TBL1+ eerst in te voeren op de grote spoorwegverbindingen, namelijk de stations en knooppunten, waar dergelijke incidenten voor de grootste risico's kunnen zorgen.

(Frans) Voor meer dan 75 procent van de afgelegde trajecten wordt er met TBL1+ uitgerust rollend materieel ingezet. Volgens de NMBS is het onmogelijk materieel met een bepaalde uitrusting op specifieke verbindingen in te zetten.

Er loopt een onderzoek naar de omstandigheden van het incident te Lot.

10.05 Tanguy Veys (VB): Het wordt wat voorspelbaar: de minister geeft geen antwoorden, want het onderzoek is nog aan de gang. Dit werkt

n'est pas de nature à renforcer la confiance du public dans les mesures de sécurité de la SNCB. Je m'étonne que le matériel n'ait toujours pas été adapté.

10.06 Ben Weyts (N-VA): Il me paraît incompréhensible que sur cette ligne précisément, la voie soit équipée du TBL1+ mais le matériel roulant. Cela témoigne d'une totale incapacité à se mettre à la place des victimes de la catastrophe de Buizingen et de leurs proches. Il s'agit en outre d'une ligne très fréquentée qui devrait dès lors être équipée prioritairement. Le ministre doit absolument intervenir.

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'offre ferroviaire à la gare de Deinze" (n° 12346)

11.01 Tanguy Veys (VB): Deux trains par heure s'arrêtent en gare de Deinze, le premier sur la ligne Courtrai-Louvain, le second sur la ligne La Panne-Landen. Ils se succèdent à 18 minutes d'intervalle seulement. Le voyageur qui rate par exemple le train vers Gand doit alors patienter 42 minutes pour embarquer à bord du suivant. Un bureau d'étude qui a analysé les problèmes de mobilité à la demande de la ville de Deinze, demande si l'intervalle entre les deux trains ne peut être allongé?

11.02 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): Deux trains par heure quittent Deinze à 18 minutes d'intervalle en direction de Bruxelles. La SNCB est liée par des impératifs qui ne laissent que peu de marge pour une éventuelle adaptation. Le train en provenance et en direction de La Panne circule sur une seule voie entre Dixmude et La Panne. À Lichtervelde, il faut assurer des correspondances avec les lignes en direction de Bruges et de Courtrai. Faire riper les sillons fixes à la jonction bruxelloise nord-midi déclenche une réaction en chaîne qui influe sur l'ensemble du réseau. Le train en provenance et en direction de Courtrai propose des correspondances vers d'autres liaisons en gares de Gent Sint-Pieters, Malines et Louvain et cette ligne est la plupart du temps couplée à la liaison Ostende-Bruges-Courtrai.

La SNCB étudie un nouveau plan de transport qui sera lancé en décembre 2013. Un service ferroviaire optimal est mis au point dans cette perspective et une meilleure répartition de l'offre de

het vertrouwen van het publiek in de veiligheidsmaatregelen van de NMBS niet bepaald in de hand. Het verwondert mij dat het materiaal nog altijd niet is aangepast.

10.06 Ben Weyts (N-VA): Ik vind het onbegrijpelijk dat net op die lijn, het spoor wel, maar het rollend materieel niet is uitgerust met TBL1+. Dat wijst op een totaal gebrek aan inlevingsvermogen ten opzichte van de slachtoffers van de ramp in Buizingen en hun nabestaanden. Het gaat hier bovendien om een drukke lijn, die dus prioritair moet worden uitgerust. De minister moet hier absoluut optreden.

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 treinaanbod in het station van Deinze" (nr. 12346)

11.01 Tanguy Veys (VB): In Deinze stoppen twee treinen per uur, een op de lijn Kortrijk-Leuven en een op de lijn De Panne-Landen. Het tijdsverschil tussen beide bedraagt slechts 18 minuten. Wie bijvoorbeeld de trein naar Gent mist, moet daardoor 42 minuten wachten op de volgende trein. Een studie bureau dat in opdracht van het stadsbestuur van Deinze de mobiliteitsproblemen onderzocht, vraagt of het interval tussen beide treinen niet kan worden vergroot?

11.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): Vanuit Deinze vertrekken per uur twee treinen richting Brussel, met een verschil van 18 minuten. De NMBS moet rekening houden met verschillende elementen, die weinig ruimte laten om aanpassingen door te voeren. De trein van en naar De Panne rijdt tussen Dixmude en De Panne op een enkel spoor. In Lichtervelde moeten aansluitingen worden verzekerd met de lijnen naar Brugge en Kortrijk. De vaste rijpaden in de Brusselse noord-zuidverbinding verschuiven zet een hele kettingreactie in gang, met gevolgen voor het hele net. De trein van en naar Kortrijk geeft in Gent Sint-Pieters, Mechelen en Leuven aansluiting op andere verbindingen. Bovendien is deze verbinding doorgaans gekoppeld met de verbinding Oostende-Brugge-Kortrijk.

De NMBS werkt aan een nieuw vervoerplan dat in december 2013 van start gaat. In het licht daarvan wordt een optimale treindienst ontworpen, waarbij ook een betere spreiding van het treinaanbod wordt

trains est examinée par la même occasion.

L'incident est clos.

12 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'avenir de la ligne ferroviaire entre Adinkerke et Leffrinckoucke" (n° 12347)

12.01 Tanguy Veys (VB): Trekhaak 73, un groupe de travail visant à promouvoir les transports publics dans le Westhoek, plaide pour l'utilisation d'autos à pédales ou de vélorails en guise d'attraction touristique sur le tronçon ferroviaire de 15 kilomètres qui relie Adinkerke et Leffrinckoucke. L'administration communale de La Panne a réagi positivement à cette initiative transfrontalière, mais le ministre Bourgeois ne dispose pas d'un budget à cet effet.

La SNCB et subsidiairement la SNCF ont-elles marqué leur accord sur l'exploitation de ce tronçon ferroviaire inutilisé en guise d'attraction touristique? Quels sont les projets concernant ce tronçon ferroviaire entre Adinkerke et Leffrinckoucke? La SNCB est-elle disposée à en discuter avec ses homologues français?

12.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Pour l'heure, il n'existe pas de projets spécifiques concernant l'utilisation de cette ligne ferroviaire. Une décision ne pourra être prise qu'après une concertation approfondie avec l'ensemble des intéressés, à savoir le gestionnaire du réseau français RFF, les autorités françaises, la Région flamande, les administrations locales, l'instance portuaire et les entreprises ferroviaires.

12.03 Tanguy Veys (VB): J'espère qu'on se donnera la peine d'analyser plus avant cette belle initiative, qui prévoit une réaffectation intéressante d'un tronçon ferroviaire inutilisé et ne nécessite pas de grands travaux d'infrastructure.

L'incident est clos.

13 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'aménagement d'une 3^{ème} et d'une 4^{ème} voie à la hauteur de Hansbeke" (n° 12386)

13.01 Tanguy Veys (VB): Dans le cadre de l'aménagement d'une troisième et d'une quatrième voie à Hansbeke, Infrabel souhaite y supprimer le

onderzocht.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toekomst van de spoorweg tussen Adinkerke en Leffrinckoucke" (nr. 12347)

12.01 Tanguy Veys (VB): Trekhaak 73, een werkgroep ter bevordering van het openbaar vervoer in de Westhoek, is vragende partij om trapauto's of spoorwegfietsen in te zetten als toeristische attractie op het 15 kilometer lange stuk spoorweg tussen Adinkerke en Leffrinckoucke. Het gemeentebestuur van De Panne reageerde positief op dit grensoverschrijdend initiatief. Minister Bourgeois had er geen geld voor.

Gaan de NMBS en in ondergeschikte orde ook de SNCF akkoord met de uitbating van dit ongebruikte stuk spoorweg als toeristische attractie? Wat zijn de plannen met het ongebruikte stuk spoorweg tussen Adinkerke en Leffrinckoucke? Is de NMBS bereid om hierover te onderhandelen met haar Franse collega's?

12.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Er zijn vandaag geen specifieke plannen voor de benutting van deze spoorlijn. Een beslissing kan pas genomen worden na grondig overleg met alle betrokkenen: de Franse netbeheerder RFF, de Franse overheden, het Vlaams Gewest, de lokale besturen, de haveninstantie en de spoorwegondernemingen.

12.03 Tanguy Veys (VB): Ik hoop dat men de moeite neemt om dit mooie initiatief nader te onderzoeken. Het is een mooie invulling van een ongebruikt stuk spoorweg en er zijn geen grote infrastructuurwerken voor nodig.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanleg van het 3de en het 4de spoor ter hoogte van Hansbeke" (nr. 12386)

13.01 Tanguy Veys (VB): In het kader van de aanleg van een derde en vierde spoor ter hoogte van Hansbeke wil Infrabel de overweg in Hansbeke

passage à niveau. La solution retenue pour la circulation motorisée est celle d'un ring complet tandis qu'un passage souterrain sous les voies serait aménagé pour les piétons et les cyclistes.

Quand les demandes de permis de bâtir ont-elles été ou seront-elles introduites? Quand la séance d'information destinée aux riverains sera-t-elle organisée? Quelle est la date prévue pour la fin des travaux? Quand devaient-ils initialement être terminés? Qu'est-ce qui explique ces années de retard?

13.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Nous avons déjà abordé le dossier Hansbeke le 7 février dernier. La demande de permis de bâtir pour la suppression du passage à niveau sera introduite avant la fin du printemps et sera suivie d'une demande de permis de bâtir en vue de l'aménagement des troisième et quatrième voies. La date de la séance d'information ne m'a pas encore été communiquée.

Je ne pourrai donner de date pour la fin des travaux tant que les demandes de permis et les éventuels recours n'auront pas été traités. L'ensemble du projet de mise à quatre voies de la ligne Gand-Bruges devrait être achevé en 2019. Cela dépendra des moyens financiers qui y seront alloués dans le cadre du nouveau plan d'investissement.

13.03 Tanguy Veys (VB): Les demandes devaient être introduites au printemps. Or, nous sommes déjà au mois de juin. Il me semble que tout cela prend davantage de temps qu'initialement escompté.

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 "l'audit de la Cour des comptes sur les flux financiers au sein des entités et filiales du Groupe SNCB" (n° 12400)
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'endettement du Groupe SNCB" (n° 12401)

14.01 Tanguy Veys (VB): En vertu de l'accord de gouvernement, l'organisation du Groupe SNCB devait être évaluée et revue. Cette réforme devait être définie dans un délai de six mois.

afschaffen. Voor het gemotoriseerde verkeer wordt gekozen voor de aanleg van een volledige rondweg, voor de voetgangers en fietsers komt er een onderdoorgang.

Wanneer werden of worden de bouwaanvragen voor deze werken ingediend? Wanneer wordt de infosessie voor de bevolking georganiseerd? Wanneer zullen de werken voltooid zijn? Wanneer moesten ze aanvankelijk afgerond zijn? Wat ligt aan de basis van de jarenlange vertraging?

13.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): We hebben het dossier-Hansbeke hier al besproken op 7 februari. De bouwaanvraag voor de afschaffing van de overweg wordt dit voorjaar ingediend, gevolgd door de bouwaanvraag voor de aanleg van het derde en vierde spoor. De datum van de infosessie werd mij nog niet meegedeeld.

Zolang de vergunningsaanvragen en mogelijke beroepsprocedure niet zijn afgerond, kan ik geen datum voor het einde van de werk geven. Het volledige viersporenproject voor de lijn Gent-Brugge zou tegen 2019 beëindigd moeten zijn. Een en ander zal afhangen van de financiële middelen die in het kader van het nieuwe investeringsplan worden toegekend.

13.03 Tanguy Veys (VB): De aanvragen moesten in het voorjaar worden ingediend, maar ondertussen is het al juni. Alles neemt blijkbaar meer tijd in beslag dan gepland.

Het incident is gesloten.

14 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de audit van het Rekenhof naar de financiële stromen binnen de entiteiten en filialen van de NMBS-Groep" (nr. 12400)
- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de schuldsituatie van de NMBS-Groep" (nr. 12401)

14.01 Tanguy Veys (VB): Volgens het regeerakkoord zou men de organisatie van de NMBS-Groep evalueren en hervormen. Die hervorming zou binnen een termijn van zes maanden worden uitgetekend.

En février, la Chambre a demandé un audit à la Cour des comptes, qui a fait savoir qu'elle avait transmis les résultats provisoires au ministre des Entreprises publiques, au secrétaire d'État à la Mobilité et aux trois CEO du groupe SNCB. Leurs réponses doivent figurer dans le rapport. Le 27 juin, la Cour des comptes viendra présenter l'audit.

Il s'avère dans l'intervalle que la presse dispose déjà du volumineux rapport. Selon un article paru dans le journal *De Tijd*, la Cour des comptes prévoit que la dette nette de la SNCB augmentera encore de 400 millions d'euros. La dette d'ABX gonflera encore parce qu'il n'y a pas de recettes opérationnelles et parce que les instances européennes ont interdit à la SNCB d'utiliser les recettes du transport de voyageurs pour combler le déficit.

La Cour des comptes dénonce également le montant élevé payé par la SNCB aux consultants externes, à savoir 837,5 millions d'euros. Une meilleure collaboration entre les trois entités du groupe aurait permis d'éviter de nombreux frais de ce type.

La Cour des comptes estime qu'il est difficile de prédire si une adaptation de la structure du groupe se traduira par une baisse des coûts. La Cour des comptes craint même des frais supplémentaires, mais continue néanmoins à croire que la collaboration s'améliorera. La Cour admet toutefois que la situation n'est pas simple parce que les trois sociétés divergent profondément de vues en ce qui concerne les dépenses et les tarifs.

Même en ce qui concerne les recettes de dividendes, la Cour des comptes indique que l'avenir ne sera pas rose.

Confirmez-vous les constatations et conclusions formulées par la Cour des comptes? Quelles mesures le ministre prendra-t-il?

14.02 David Geerts (sp.a): La montagne de dettes de la SNCB a à nouveau fait parler d'elle dans les médias. Nous avons déjà débattu de ce sujet en commission il y a quelques années. À un certain moment, nous avons proposé de charger les entités de la SNCB de venir elles-mêmes donner un aperçu de la situation d'endettement en commission de façon à permettre à chacun de disposer de chiffres corrects.

L'article de presse cité par M. Veys n'évoque que la dette nette. À cette dernière s'ajoutent encore celles

De Kamer heeft in februari een audit gevraagd aan het Rekenhof, dat heeft laten weten de voorlopige resultaten ervan te hebben bezorgd aan de minister van Overheidsbedrijven, de staatssecretaris voor Mobiliteit en de drie CEO's van de NMBS-Groep. De bedoeling is hun antwoorden in het rapport op te nemen. Op 27 juni zal het Rekenhof de audit komen voorstellen.

Intussen blijkt het lijvige rapport al in handen van de pers te zijn. In *De Tijd* stond te lezen dat het Rekenhof verwacht dat de nettoschuld van de NMBS nog met 400 miljoen euro zal toenemen. De ABX-schuld zal nog toenemen omdat er geen operationele inkomsten zijn en omdat de NMBS geen inkomsten uit reizigersvervoer mag gebruiken van Europa om de put te vullen.

Het Rekenhof hekelt ook het hoge bedrag dat de NMBS aan externe consultants betaalde, 837,5 miljoen euro. Een betere samenwerking tussen de drie entiteiten van de groep had veel van die kosten kunnen vermijden.

Het Rekenhof acht het moeilijk om in te schatten of een structuraanpassing de kosten zal doen dalen. Het Rekenhof vreest zelfs voor extra kosten, al blijft het geloven in een betere samenwerking. Alleen geeft het Hof aan dat dat niet eenvoudig ligt, omdat de drie bedrijven grondig van mening verschillen over uitgaven en tarieven.

Ook in verband met de dividendinkomsten merkt het Rekenhof op dat de toekomst niet rooskleurig is.

Kloppen de vaststellingen en conclusies van het Rekenhof? Welke maatregelen zal de minister nemen?

14.02 David Geerts (sp.a): In de media werd opnieuw aandacht besteed aan de schuldenberg bij de NMBS. Wij hebben het debat daarover al een aantal jaren geleden gevoerd in de commissie. Op een bepaald ogenblik hebben wij voorgesteld de NMBS-geledingen zelf in de commissie een overzicht te laten geven van de schuld situatie, zodat iedereen over correcte cijfers zou beschikken.

Het krantenartikel dat de heer Veys citeerde, gaat enkel over de nettoschuld. Daarnaast zijn er nog

du dossier ABX, celles du RER, la dette historique et plusieurs autres facteurs.

Le ministre est-il en mesure de nous donner un aperçu de la dette consolidée du Groupe SNCB et de toutes ses filiales? Quelle est l'incidence d'ABX? Le passé nous apprend que la dette ne fera qu'augmenter étant donné qu'aucune activité ne peut être transférée au titre de recettes. Quel plan de réduction de la dette privilégie-t-on actuellement?

14.03 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Je déplore qu'un rapport provisoire de la Cour des comptes soit dévoilé dans la presse avant d'avoir été soumis au donneur d'ordre.

La publication de fragments d'un rapport provisoire obtenu par des fuites est bien entendu toujours tendancieuse. Par respect pour les prérogatives du Parlement, je m'abstiendrai aujourd'hui de tout commentaire relatif aux faits, chiffres et déclarations qui pourraient faire partie du rapport.

La SNCB-Holding a publié l'intégralité des chiffres de l'entreprise et du groupe le 31 mai, à savoir le jour de l'assemblée générale. Ces données révèlent que la dette consolidée a connu une légère croissance en 2011, passant de 3 069 à 3 072 millions d'euros.

En ce qui concerne l'effet d'ABX, mes prédécesseurs, à savoir MM. Vande Lanotte et Tuybens et Mme Vervotte, ont déjà répété à des dizaines de reprises au cours des dernières années que le Groupe SNCB conservait un endettement d'environ un milliard et demi à la suite du dossier ABX.

De récentes informations font état de prévisions très inquiétantes quant à l'évolution des dettes en 2012.

Le projet de réforme en préparation au gouvernement, que je présenterai avant la fin du mois, sera basé sur la gestion et la réduction de l'endettement et intégrera bien entendu les résultats des analyses de la Cour des comptes.

14.04 Tanguy Veys (VB): Je comprends que le ministre regrette la fuite, mais il devra en chercher l'origine au sein de ses propres structures et organes.

L'analyse fournie par la Cour des comptes est très inquiétante pour la SNCB. Le ministre ne réagira

autres schulden: het ABX-verhaal, de GEN-schulden, de historische schulden en een aantal andere factoren.

Kan de minister een overzicht geven van de geconsolideerde schuld van de NMBS-Groep, inclusief alle filialen? Wat is de impact van ABX? Het verleden leerde ons dat de schuld alleen maar zal toenemen, omdat er geen activiteiten overgeboekt kunnen worden als inkomsten. Welk plan wordt vandaag naar voren geschoven om de schuld af te bouwen?

14.03 Minister Paul Magnette (*Nedrlands*): Ik betreurt dat een voorlopig verslag van het Rekenhof in de pers opduikt voor het aan de opdrachtgever werd voorgelegd.

De publicatie van flarden uit een gelekt voorlopig verslag is natuurlijk altijd tendentius. Uit respect voor de prerogatieven van het Parlement zal ik vandaag geen commentaar geven op feiten, cijfers en uitspraken die mogelijk deel zullen uitmaken van het verslag.

De NMBS-Holding heeft op de dag van haar algemene vergadering, 31 mei, alle belangrijke cijfers van het bedrijf en van de groep openbaar gemaakt. Daaruit blijkt dat de geconsolideerde schuld in 2011 licht gestegen is van 3.069 miljoen euro naar 3.072 miljoen euro.

Over de impact van het ABX-verhaal hebben mijn voorgangers Vande Lanotte, Tuybens en Vervotte in de voorbije jaren al tientallen keren herhaald dat de NMBS-Groep een schuldenlast van ongeveer anderhalf miljard overhoudt aan ABX.

Uit recente informatie blijkt dat de verwachte evolutie van de schulden in 2012 heel verontrustend is.

Het hervormingsproject dat de regering voorbereidt, en dat ik later deze maand zal voorstellen, zal gepaste aandacht besteden aan het beheer en de afbouw van de schuldenlast en zal uiteraard rekening houden met de analyses van het Rekenhof.

14.04 Tanguy Veys (VB): Ik begrijp dat de minister het lek betreurt, maar hij zal het toch in zijn eigen structuren en organen moeten zoeken.

De analyse van het Rekenhof is heel verontrustend voor de NBMS. De minister zal pas officieel

pas officiellement avant la publication du rapport officiel, mais je pense qu'une belle couverture ne modifiera en rien ces constatations.

Il convient de réagir avec célérité, notamment compte tenu des déclarations de responsables de la SNCB concernant ABX.

Le ministre devra prendre des mesures, non seulement concernant les salaires des CEO concernés, mais également sur le plan de la collaboration avec toutes sortes de bureaux de consultance.

La SNCB a suffisamment de personnel et de capacité en son sein.

14.05 David Geerts (sp.a): Avant que le ministre ne présente sa proposition, il serait intéressant que la commission obtienne un aperçu précis de la dette.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 12404 de Mme De Bue est retirée.

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 présence de la police des chemins de fer au central d'appels du Groupe SNCB" (n° 12406)

15.01 Tanguy Veys (VB): Les patrouilles et équipes Securail sont dirigées par un *Security Operations Center* central. Ce dernier fait par ailleurs fonction de central d'appel pour des situations suspectes et est occupé par du personnel du Groupe SNCB. Lors d'événements particuliers, des membres de la police des chemins de fer sont également présents.

Ne conviendrait-il pas d'affecter ces derniers en permanence au central d'appel pour rendre plus efficaces les interventions lors de vols à la tire, de bagarres et d'incidents de toutes sortes? C'est en effet la police des chemins de fer et non pas Securail qui est compétente pour ce type de problèmes. Dans quelle mesure le ministre soutient-il cette idée et quelles mesures ont le cas échéant déjà été prises à cet effet?

15.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Il a été décidé dans le cadre de la réforme de la police que tous les appels adressés aux services de police seraient centralisés par le biais du

reageren op een officieel rapport, maar ik denk dat een mooi kaftje rond de vaststellingen niet veel verschil maakt.

Men moet kort op de bal spelen, zeker gelet op de uitspraken van de NMBS in verband met ABX.

De minister zal maatregelen moeten nemen, niet alleen om de lonen van de betrokken CEO's, maar ook om de samenwerking met allerlei consultancybureaus, aan te pakken.

De NMBS heeft genoeg personeel en capaciteit in eigen huis.

14.05 David Geerts (sp.a): Het is interessant voor de commissie om, voordat de minister met zijn voorstel komt, een duidelijk beeld van de schuldsituatie te hebben.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 12404 van mevrouw De Bue wordt ingetrokken.

15 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanwezigheid van de spoorweggpolitie in de centrale meldkamer van de NMBS-Groep" (nr. 12406)

15.01 Tanguy Veys (VB): De patrouilles en ploegen van Securail worden aangestuurd door een centraal *Security Operations Center*, dat ook fungeert als meldkamer voor verdachte zaken en dat wordt bemand door personeel van de NMBS-Groep. Tijdens bijzondere evenementen zijn echter ook leden van de spoorweggpolitie aanwezig.

Moet men deze mensen niet permanent toevoegen aan de meldkamer om efficiënter te kunnen optreden tegen gauwdiefstallen, vechtpartijen en allerlei incidenten waarvoor de spoorweggpolitie en niet Securail bevoegd is? In welke mate staat de minister achter dat idee en welke maatregelen werden daartoe eventueel al genomen?

15.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): In het raam van de politiehervorming werd besloten dat alle oproepen naar politiediensten via het nummer 101 zouden worden gecentraliseerd door

numéro 101 par les Centres d'Information et de Communication, qui décident ensuite quel service de police doit intervenir. Ce principe vaut aussi pour les appels du *Security Operations Center* (SOC). Il ressort de la procédure que, outre à la police des chemins de fer, il peut aussi être fait appel à la police locale.

La présence permanente d'un agent de la police des chemins de fer au SOC ne constitue pas une solution idéale, parce que tous les appels ne donnent pas lieu à une intervention de cette police. Par contre, une présence temporaire peut être utile et c'est dès lors fréquemment le cas.

15.03 Tanguy Veys (VB): Il ne faut évidemment pas envoyer la police des chemins de fer sur les lieux de chaque incident, mais le SOC pourrait procéder lui-même à cette appréciation. Une présence permanente restreinte de la police des chemins résoudrait déjà pas mal de problèmes. J'insiste dès lors pour que la question soit reconsidérée.

L'incident est clos.

16 Question de M. André Frédéric au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la situation de la ligne 44 reliant Pepinster et Spa-Géronstère" (n° 12422)

16.01 André Frédéric (PS): La réduction de vitesse de circulation à 40 km/h (au lieu de 70 km/h) sur la ligne 44 reliant Pepinster et Spa-Géronstère est-elle, comme certains l'affirment, une mesure de sécurité en raison du mauvais état de la voie? À quoi serait dû ce mauvais état de la voie? Pouvons-nous espérer une rénovation rapide de l'infrastructure de cette ligne? De quelle manière sera organisé le transport des voyageurs vers Verviers-Central, Liège et Bruxelles durant les travaux?

16.02 Paul Magnette, ministre (en français): Le Groupe SNCB m'informe que la vitesse de la ligne 44 a été diminuée pour garantir la sécurité de la circulation des trains en raison du mauvais état des traverses. Les dégradations se sont accélérées depuis 2011 suite au retour de courant électrique qui, du fait que la ligne est en cul-de-sac, produit une plus grande corrosion aux éléments de voie.

Cette ligne ne souffre d'aucun déficit d'entretien ni d'investissement. Les travaux sont planifiés en août. Du 22 mai 2012 au 31 août 2012, une adaptation

de Centra voor Informatie en Communicatie, die vervolgens bepalen welke politiedienst moet interveniëren. Datzelfde principe wordt ook gevolgd voor oproepen van het Security Operations Center (SOC). Uit die procedure blijkt, dat naast de spoorwegpolitie, ook de lokale politie kan worden opgeroepen.

Een permanente agent van de spoorwegpolitie bij het SOC is niet optimaal, omdat niet alle oproepen aanleiding geven tot een interventie van de spoorwegpolitie. Een tijdelijke aanwezigheid kan daarentegen wel nuttig zijn en dat gebeurt dus ook vaak.

15.03 Tanguy Veys (VB): De spoorwegpolitie moet uiteraard niet worden uitgestuurd naar elk incident, maar het SOC zou die afweging zelf kunnen maken. Een beperkte permanente aanwezigheid van de spoorwegpolitie zou al veel problemen oplossen. Ik dring er dus op aan om dat nog eens te bekijken.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van de heer André Frédéric aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de situatie met betrekking tot lijn 44 tussen Pepinster en Spa-Géronstère" (nr. 12422)

16.01 André Frédéric (PS): Volgens sommigen zou de snelheid op lijn 44 (Pepinster – Spa-Géronstère), die in slechte staat verkeert, uit veiligheidsoverwegingen van 70 tot 40 km/u worden verlaagd. Klopt dat? Waaraan is die slechte staat te wijten? Zal de infrastructuur van die lijn eerlang vernieuwd worden? Hoe zullen de reizigers tijdens de werken naar Verviers-Centraal, Luik en Brussel kunnen sporen?

16.02 Minister Paul Magnette (Frans): De NMBS-Groep deelt mij mee dat de treinen op lijn 44, gelet op de slechte staat van de dwarsliggers, uit veiligheidsoverwegingen trager moeten rijden. Sinds 2011 gaat het van kwaad naar erger door de retourstroom die, doordat de lijn eindigt in een kopstation, een sterkere corrosie van de spooronderdelen veroorzaakt.

De lijn wordt goed onderhouden en er wordt voldoende in geïnvesteerd. De werken zullen in augustus worden uitgevoerd. Van 22 mei tot

des horaires sera réalisée, basée sur une vitesse de 40 km/h au lieu de 70 km/h. Le croisement des trains s'effectuera toujours à Theux. Les trains L entre Verviers et Liège verront leur horaire adapté afin d'assurer les correspondances avec la ligne 44.

16.03 André Frédéric (PS): Votre réponse rassurante sera relayée de façon telle qu'elle arrive dans les bureaux de la SNCB où l'on a imaginé fermer cette ligne.

L'incident est clos.

17 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 "la suppression de trains sur la ligne Erquelines-Charleroi durant les congés scolaires et les futures suppressions attendues à la fin de cette année" (n° 12423)

17.01 Anthony Dufrane (PS): Fin de cette année, 193 trains dont les recettes commerciales ne couvrent pas leur facture d'énergie et qui ne transportent pas plus de quarante voyageurs seront supprimés. Récemment, la SNCB a également décidé de supprimer certains trains durant les congés scolaires. Cela va à nouveau se faire au détriment des travailleurs qui ne disposent que de ce moyen de transport pour se rendre à leur travail.

La SNCB aurait l'intention de supprimer, du 9 juillet au 28 août, les deux premiers trains du matin de la ligne Erquelines-Charleroi. Pour certaines personnes, ces suppressions auraient un véritable impact.

Ces informations sont-elles exactes? Quelles sont les raisons données par la SNCB? Ne pourrions-nous pas envisager la suppression d'un seul des deux trains prévus par la SNCB? Une solution alternative en collaboration avec d'autres transports en commun a-t-elle été envisagée par la SNCB? Par ailleurs, dans le cadre des suppressions de trains définitives attendues fin de cette année, pouvez-vous m'indiquer si la SNCB cherche des solutions de remplacement? Le cas échéant, a-t-on déjà des solutions concrètes pour certains trains ou certaines lignes?

17.02 Paul Magnette, ministre (en français): Le Groupe SNCB me signale que, chaque année, en période de congés annuels, un certain nombre de trains sont supprimés à cause du faible potentiel de clientèle.

31 augustus 2012 zal de dienstregeling worden aangepast, rekening houdend met de verlaging van de snelheid van 70 tot 40 km/u. De treinen zullen elkaar blijven kruisen in Theux. Om de aansluiting met lijn 44 te verzekeren zal de dienstregeling van de L-treinen tussen Verviers en Luik worden aangepast.

16.03 André Frédéric (PS): Ik dank u voor uw geruststellende antwoord. Het zal worden doorgegeven aan de NMBS, die de afschaffing van die lijn overwoog.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van de heer Anthony Dufrane aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de afschaffing van treinen op de lijn Erquelines-Charleroi in de schoolvakanties en de voorgenomen afschaffing van een aantal treinen tegen het einde van het jaar" (nr. 12423)

17.01 Anthony Dufrane (PS): Eind dit jaar zullen 193 treinen waarvan de commerciële ontvangsten de energiekosten niet dekken en die niet meer dan veertig reizigers vervoeren, worden geschrapt. Onlangs besliste de NMBS eveneens om sommige treinen tijdens de schoolvakanties te schrappen. Werknemers die niet over enig ander vervoermiddel beschikken voor hun verplaatsingen naar het werk, worden daarvan eens te meer de dupe.

De NMBS zou van plan zijn om van 9 juli tot 28 augustus de eerste twee treinen 's ochtends op de lijn Erquelines-Charleroi te schrappen. Voor sommige reizigers zou een en ander voelbare gevolgen hebben.

Klopt die informatie? Welke redenen voert de NMBS aan voor die beslissing? Is het niet mogelijk slechts één van die twee treinen te schrappen? Heeft de NMBS gedacht aan alternatieven in samenwerking met andere openbaarvervoermaatschappijen? Zoekt de NMBS naar alternatieve oplossingen voor de treinen die eind dit jaar definitief zullen worden afgeschaft? Zo ja, zijn er voor sommige treinen of verbindingen al concrete oplossingen voorhanden?

17.02 Minister Paul Magnette (Frans): De NMBS-Groep deelt me mee dat er elk jaar tijdens de zomervakantie bepaalde treinen worden geschrapt omdat ze te weinig reizigers vervoeren.

Depuis de nombreuses années, le train P 7750 qui quitte Erquelinnes à 5 h 16 et arrive à Charleroi à 5 h 56 ne roule pas pendant cette période. Cette année, il a été décidé de supprimer aussi le train 4775 qui part d'Erquelinnes à 4 h 46 et arrive à Charleroi-Sud à 5 h 26 heures, et qui sera d'ailleurs supprimé définitivement à partir du 12 décembre 2012 en même temps que trois autres trains sur cette ligne, sur base de trois critères: ces trains transportaient moins de quarante voyageurs, ils ne couvraient pas leur coût énergétique et n'étaient pas repris dans le contrat de gestion liant le Groupe SNCB à l'État.

Par ailleurs, le Groupe SNCB étudie des solutions alternatives au moyen de bus, compte tenu du nombre de voyageurs concernés.

Les trains supprimés à partir de décembre 2012 sont Erquelinnes-Charleroi de 4 h 46, Charleroi-Erquelinnes de 5 h 18, Erquelinnes-Charleroi de 21 h 10 et Erquelinnes-Charleroi de 22 h 10.

17.03 Anthony Dufrane (PS): Je vous demanderai d'être attentif à ce que la mise en place des alternatives TEC se fasse en parallèle.

L'incident est clos.

18 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 "l'augmentation substantielle des tarifs Thalys sur le trajet ferroviaire entre Bruxelles et Paris" (n° 12433)

18.01 Damien Thiéry (FDF): Depuis le 11 mars, la société Thalys a mis en place des tarifs prohibitifs sur le trajet Bruxelles-Paris, avec des conditions associées en prévente. La société a décidé de regrouper en seconde classe nommée "Comfort 2" les voyageurs optant pour les tarifs Semi-Flex pour améliorer l'expérience à bord des voyageurs, notamment de la clientèle business. Ce regroupement, basé sur le prix du billet, est nommé "regroupement privilégié". Il est basé sur une étude de juillet 2011 selon laquelle 70 % des personnes voyageant en "Comfort 2" pour des motifs professionnels seraient intéressées par ce regroupement. Certains y voient de la discrimination.

Avez-vous été averti de cette augmentation subite

De P-trein 7750 die om 5.16 uur in Erquelinnes vertrekt en om 5.56 uur in Charleroi aankomt, rijdt al jaren niet in die periode. Dit jaar werd beslist om ook trein 4775 die in Erquelinnes vertrekt om 4.46 uur en in Charleroi-Sud aankomt om 5.26 uur eveneens te schrappen. Die trein zal vanaf 12 december 2012 trouwens definitief worden afgeschaft, samen met nog drie andere treinen op dezelfde lijn. Er werden in dat verband drie criteria gehanteerd: die treinen vervoeren minder dan veertig reizigers, de ontvangsten dekken de energiekosten niet en de treinen staan niet in het beheerscontract tussen de NMBS-Groep en de Belgische Staat.

Daarnaast onderzoekt de NMBS-Groep alternatieve oplossingen met bussen, rekening houdend met het aantal betrokken reizigers.

Vanaf december 2012 worden de trein Erquelinnes-Charleroi van 4.46 uur, de trein Charleroi-Erquelinnes van 5.18 uur, de trein Erquelinnes-Charleroi van 21.10 uur en de trein Erquelinnes-Charleroi van 22.10 uur afgeschaft.

17.03 Anthony Dufrane (PS): Ik vraag u erop toe te zien dat er effectief werk gemaakt wordt van een aanbod van alternatieven van de TEC.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van de heer Damien Thiéry aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanzienlijke stijging van de Thalystarieven voor het spoortraject Brussel-Parijs" (nr. 12433)

18.01 Damien Thiéry (FDF): Sinds 11 maart 2012 rekent de vervoersmaatschappij Thalys buitensporige tarieven aan voor het traject Brussel-Parijs, met voorwaarden inzake de voorverkoop. De vervoersmaatschappij heeft beslist om de reizigers die voor het Semi-Flex tarief in CF 2 (Comfort 2) kiezen, bij elkaar te plaatsen om nog prettigere reisvoorwaarden aan boord te bieden, in het bijzonder voor Businessreizigers. Men reist dan, op grond van de prijs van het kaartje, in een zogenaamd zakenrijtuig. Die aanpassing kwam er na een studie van juli 2011 waaruit bleek dat 70 procent van de reizigers in CF 2 die beroepshalve reizen, geïnteresseerd zou zijn door zo een reis in een zakenrijtuig. Sommige mensen beschouwen die regeling als discriminerend.

Werd u op de hoogte gebracht van die onverwachte

qui pénalise en particulier les jeunes et les seniors? Des plaintes ont-elles été adressées à la SNCB? Que pensez-vous de cette politique de regroupement privilégié?

18.02 Paul Magnette, ministre (*en français*): Depuis le 11 mars, Thalys a mis en application une nouvelle gamme tarifaire. Les services et les tarifs de Thalys ne rentrent pas dans le cadre du contrat de gestion ni du service public mais font partie d'une politique commerciale, d'un service international ouvert à la concurrence. Thalys a mis en place une gamme simplifiée comprenant des billets non flexibles mais meilleur marché, des billets semi-flexibles et des billets offrant une grande flexibilité.

La gamme de tarifs en deuxième classe Semi-Flex offrant entre autres services le wifi gratuit est destinée aux clients Affaires ne pouvant voyager en première classe pour des raisons de politique d'entreprise.

Pour des raisons techniques et opérationnelles, ces clients ont été regroupés dans un espace spécifique en "Comfort 2". Les clients de "Comfort 1" bénéficient toujours de leurs avantages.

18.03 Damien Thiéry (FDF): Pour le regroupement privilégié, l'avenir nous dira si c'est bénéfique à la société ou regrettable pour la clientèle. Le député européen Marc Tarabella parlait d'un regroupement par caste. Je vous interrogerai sans doute encore sur le sujet.

L'incident est clos.

La réunion publique est levée à 16 h 37.

prijsverhoging, die vooral jongeren en senioren hard in hun portemonnee zullen voelen? Heeft de NMBS hierover klachten ontvangen? Wat vindt u van die beslissing om reizigers op die manier bij elkaar te plaatsen en een zakenrijtuig te creëren?

18.02 Minister Paul Magnette (*Frans*): Sinds 11 maart jongstleden hanteert Thalys een nieuw tariefsysteem. De dienstverlening en de tarieven van Thalys vallen niet binnen het bestek van het beheerscontract of de openbare dienstverlening, maar maken deel uit van een commercieel beleid, internationale dienstverlening die aan concurrentie onderhevig is. Thalys heeft een vereenvoudigd systeem ingevoerd met niet-flexibele, maar goedkopere kaartjes, semiflexibele kaartjes en kaartjes met een grote flexibiliteit.

Het Semi-Flextarief in CF 2, met onder andere gratis wifi, is bestemd voor Businessreizigers die wegens hun bedrijfspolicy niet in eerste klas kunnen reizen.

Om technische en operationele redenen werden die klanten bij elkaar geplaatst in een zogenaamd zakenrijtuig in Comfort 2. Reizigers in Comfort 1 genieten onverminderd de hun verleende voordelen.

18.03 Damien Thiéry (FDF): De toekomst zal uitwijzen of deze "reis in een zakenrijtuig" een goede zaak is voor het bedrijf of een slechte zaak voor het cliënteel. Europarlementslid Marc Tarabella had het over een "reis in een kastengeest". Ik zal hier ongetwijfeld nog op terugkomen.

Het incident is gesloten.

De openbare vergadering wordt gesloten om 16.37 uur.