



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

10-07-2012

Après-midi

Dinsdag

10-07-2012

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

Question de Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la législation linguistique dans des Points Poste de bpost" (n° 12089)

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

Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le rapport de la Cour des comptes au sujet des flux financiers au sein du Groupe SNCB" (n° 12505)

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

Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le système de compensations pour les retards fréquents" (n° 12509)

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

Questions jointes de

- Mme Leen Dierick au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'interdiction d'effectuer des paiements par le biais d'une société de management" (n° 12516)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le paiement par l'intermédiaire de sociétés de management dans les entreprises publiques" (n° 12793)

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

Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la fermeture du passage

INHOUD

Vraag van mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de taalwetgeving in PostPunten van bpost" (nr. 12089)

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

Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het rapport van het Rekenhof over de financiële stromen binnen de NMBS-Groep" (nr. 12505)

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

Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het systeem van compensaties voor herhaaldelijke treinvertragingen" (nr. 12509)

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

Samengevoegde vragen van

- mevrouw Leen Dierick aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het verbod op uitbetaling via een managementvennootschap" (nr. 12516)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de uitbetaling via managementvennootschappen bij overheidsbedrijven" (nr. 12793)

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

Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het al dan niet afsluiten van de

à niveau à la Nederweg, à Izegem" (n° 12526)		spooroverweg aan de Nederweg te Izegem" (nr. 12526)	
<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 sécurité sur la liaison ferroviaire entre Bruxelles-National-Aéroport et Gand-Saint-Pierre" (n° 12588)	5	Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de veiligheid op de treinverbinding Brussel-Luchthaven naar Gent-Sint-Pieters" (nr. 12588)	5
<i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, Paul Magnette , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> Tanguy Veys, Paul Magnette , minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	
Questions jointes de	6	Samengevoegde vragen van	6
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réforme du Groupe SNCB" (n° 12608)	6	- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de hervorming van de NMBS- Groep" (nr. 12608)	6
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réforme du Groupe SNCB" (n° 12614)	6	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de hervorming van de NMBS- Groep" (nr. 12614)	6
- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les décisions du Kern concernant la structure de la SNCB" (n° 12621)	6	- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de beslissingen van het kernkabinet inzake de structuur van de NMBS" (nr. 12621)	6
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réforme du Groupe SNCB" (n° 12628)	6	- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de hervorming van de NMBS- Groep" (nr. 12628)	6
- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la restructuration du Groupe SNCB" (n° 12659)	6	- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de herstructurering van de NMBS- Groep" (nr. 12659)	6
Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'accident survenu à Duffel" (n° 12615)	6	Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het ongeval in Duffel" (nr. 12615)	6
<i>Orateurs:</i> David Geerts, Paul Magnette , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> David Geerts, Paul Magnette , minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	
Questions jointes de	7	Samengevoegde vragen van	7

- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la taxe Diabolo" (n° 12624)	7	- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Diabolotaks" (nr. 12624)	7
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le succès de la liaison ferroviaire Diabolo" (n° 12734) <i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Tanguy Veys, Paul Magnette</i> , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes	7	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het succes van de Diabolospoorverbinding" (nr. 12734) <i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Tanguy Veys, Paul Magnette</i> , minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	7
Questions jointes de	9	Samengevoegde vragen van	9
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les causes de l'accident survenu à Godinne le 11 mai 2012" (n° 12630)	9	- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de oorzaken van het ongeval te Godinne op 11 mei 2012" (nr. 12630)	9
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'émanation de vapeurs toxiques à la suite de la collision entre deux trains de marchandises à Godinne le 11 mai 2012" (n° 12938)	9	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de vrijgekomen schadelijke dampen ten gevolge van de botsing van twee goederentreinen in Godinne op 11 mei 2012" (nr. 12938)	9
- Mme Valérie Déom au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la demande d'Infrabel à l'AFSCA de mener une enquête à la suite du dégagement d'un nuage suspect consécutif à l'incident en gare de Godinne" (n° 12954) <i>Orateurs: David Geerts, Tanguy Veys, Paul Magnette</i> , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes	9	- mevrouw Valérie Déom aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het verzoek van Infrabel aan het FAVV om een onderzoek in te stellen naar de verdachte wolk na het incident in het station Godinne" (nr. 12954) <i>Sprekers: David Geerts, Tanguy Veys, Paul Magnette</i> , minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	9
Questions jointes de	10	Samengevoegde vragen van	10
- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'avenir de la SNCB Logistics" (n° 12648)	10	- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toekomst van NMBS Logistics" (nr. 12648)	10
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan de relance de la SNCB Logistics" (n° 13073)	11	- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het herstelplan van NMBS Logistics" (nr. 13073)	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 restructuration de SNCB	11	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de reorganisatie bij NMBS Logistics	11

Logistics grâce aux investissements d'actionnaires minoritaires et à la vente de locomotives" (n° 12968)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les conséquences pour la SNCB de la réorganisation à la SNCB Logistics" (n° 12984)

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

Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le déraillement d'un train de marchandises à Lierre" (n° 12684)

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

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 coordination entre Infrabel et la SNCB lors d'un incident avec un train" (n° 12679)

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

Question de Mme Gwendolyn Rutten au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les incessants retards de train et la communication problématique sur la ligne Aarschot-Louvain-Bruxelles" (n° 12803)

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

Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'évaluation du protocole d'accord" (n° 12827)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'évaluation du protocole d'accord" (n° 12999)

door middel van de instap van minderheidsaandeelhouders en de verkoop van locomotieven" (nr. 12968)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gevolgen van de reorganisatie bij NMBS Logistics voor de NMBS" (nr. 12984)

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

Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de ontsporing van een goederentrein te Lier" (nr. 12684)

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

Vraag van de heer Anthony Dufrane aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de coördinatie tussen Infrabel en de NMBS bij treinincidenten" (nr. 12679)

Sprekers: **Anthony Dufrane, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Vraag van mevrouw Gwendolyn Rutten aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanhoudende treinvertragingen en de problematische communicatie op de lijn Aarschot-Leuven-Brussel" (nr. 12803)

Sprekers: **Gwendolyn Rutten, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de evaluatie van het protocolakkoord" (nr. 12827)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de evaluatie van het protocolakkoord" (nr. 12999)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'évaluation du protocole d'accord relatif aux interruptions de travail au Groupe SNCB" (n° 13074) 17
- Orateurs: Jef Van den Bergh, Sabien Lahaye-Battheu, Steven Vandeput, Paul Magnette*, ministre des Entreprises publiques
- Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de evaluatie van het protocolakkoord inzake werkonderbrekingen bij de NMBS-Groep" (nr. 13074) 17
- Sprekers: Jef Van den Bergh, Sabien Lahaye-Battheu, Steven Vandeput, Paul Magnette*, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden
- Question de M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la concertation avec la direction du Groupe SNCB à propos du troisième avenant au contrat de gestion" (n° 12828) 18
- Orateurs: Jef Van den Bergh, Paul Magnette*, ministre des Entreprises publiques
- Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes
- Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het overleg met de top van de NMBS-Groep over het derde bijvoegsel bij het beheerscontract" (nr. 12828) 18
- Sprekers: Jef Van den Bergh, Paul Magnette*, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden
- Questions jointes de 19
- Samengevoegde vragen van 19
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la grève sauvage à la gare de Liège-Guillemins" (n° 12868) 19
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wilde staking in het treinstation Luik-Guillemins" (nr. 12868)
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la grève sauvage des accompagnateurs de train à Liège" (n° 12874) 19
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wilde staking van treinbegeleiders in Luik" (nr. 12874)
- Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les erreurs du programme informatique en charge de la gestion des fiches de service des accompagnateurs de train" (n° 12884) 19
- mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de fouten in het computerprogramma voor het beheer van de dienstfiches van de treinbegeleiders" (nr. 12884)
- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la grève spontanée en gare de Liège-Guillemins pour protester contre la mise en place du logiciel Power" (n° 12919) 19
- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de spontane staking in het station Luik-Guillemins uit protest tegen de invoering van het computerprogramma Power" (nr. 12919)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'introduction du nouveau logiciel Power pour l'établissement des horaires de travail des accompagnateurs de train" (n° 12967) 19
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de invoering van het nieuwe softwaresysteem Power voor de opmaak van de werkschema's van de treinbegeleiders" (nr. 12967)
- Orateurs: Tanguy Veys, Steven Vandeput, Linda Musin, Paul Magnette*, ministre des
- Sprekers: Tanguy Veys, Steven Vandeput, Linda Musin, Paul Magnette*, minister van

Entreprises publiques - Politique scientifique -
Coopération au développement - Grandes
Villes

Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid -
Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Question de M. Franco Seminara au ministre des
Entreprises publiques, de la Politique scientifique
et de la Coopération au développement, chargé
des Grandes Villes, sur "la propreté intérieure et
extérieure des trains sur la ligne Tournai-Jambes"
(n° 12873)

22

Vraag van de heer Franco Seminara aan de
minister van Overheidsbedrijven,
Wetenschapsbeleid en
Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote
Steden, over "de netheid van de treinen, zowel
binnenin als aan de buitenkant, op de lijn Doornik-
Jambes" (nr. 12873)

22

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

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

Questions jointes de

23

Samengevoegde vragen van

23

- M. André Frédéric au ministre des Entreprises
publiques, de la Politique scientifique et de la
Coopération au développement, chargé des
Grandes Villes, sur "certaines "pratiques" au sein
de la Banque de La Poste" (n° 12882)

23

- de heer André Frédéric aan de minister van
Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en
Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote
Steden, over "bepaalde 'praktijken' bij Bank van
De Post" (nr. 12882)

23

- M. Georges Gilkinet au ministre des Entreprises
publiques, de la Politique scientifique et de la
Coopération au développement, chargé des
Grandes Villes, sur "les produits financiers
récemment proposés par la Banque de La Poste"
(n° 12912)

23

- de heer Georges Gilkinet aan de minister van
Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en
Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote
Steden, over "de financiële producten die onlangs
werden voorgesteld door Bank van De Post"
(nr. 12912)

23

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

Spreekers: **André Frédéric, Paul Magnette**,
minister van Overheidsbedrijven -
Wetenschapsbeleid -
Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Question de M. Ronny Balcaen au ministre des
Entreprises publiques, de la Politique scientifique
et de la Coopération au développement, chargé
des Grandes Villes, sur "la suppression de trois
passages à niveau à Froyennes et Ramegnies-
Chin" (n° 12836)

25

Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de
minister van Overheidsbedrijven,
Wetenschapsbeleid en
Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote
Steden, over "het afschaffen van drie overwegen
te Froyennes en Ramegnies-Chin" (nr. 12836)

25

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

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

Question de Mme Muriel Gerken au ministre des
Entreprises publiques, de la Politique scientifique
et de la Coopération au développement, chargé
des Grandes Villes, sur "l'enquête de satisfaction
organisée autour de la fermeture des bureaux et
des Points Poste à Liège" (n° 12883)

26

Vraag van mevrouw Muriel Gerken aan de
minister van Overheidsbedrijven,
Wetenschapsbeleid en
Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote
Steden, over "de tevredenheidsenquête omtrent
de sluiting van de postkantoren en PostPunten te
Luik" (nr. 12883)

26

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

Spreekers: **Muriel Gerken, 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 présentation du plan
de transport 2013 par M. Marc Descheemaeker"

27

Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister
van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en
Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote
Steden, over "de voorstelling van het vervoersplan
2013 door Marc Descheemaeker" (nr. 12920)

27

(n° 12920)

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

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

Question de M. Anthony Dufrane au ministre des
Entreprises publiques, de la Politique scientifique
et de la Coopération au développement, chargé
des Grandes Villes, sur "la tentative de vol de
bobines de cuivre dans un atelier de la SNCB"
(n° 12996)

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

28 Vraag van de heer Anthony Dufrane aan de 28
minister van Overheidsbedrijven,
Wetenschapsbeleid en
Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote
Steden, over "de mislukte koperdiefstal in een
NMBS-werkplaats" (nr. 12996)

Sprekers: **Anthony Dufrane, Paul Magnette**,
minister van Overheidsbedrijven -
Wetenschapsbeleid -
Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Question de M. Tanguy Veys au ministre des
Entreprises publiques, de la Politique scientifique
et de la Coopération au développement, chargé
des Grandes Villes, sur "les nuisances
occasionnées par les sans-abri dans le hall
d'accueil de la gare de Gand-Saint-Pierre"
(n° 12969)

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

29 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister 29
van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en
Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote
Steden, over "de overlast veroorzaakt door de
daklozen aan de inkomhal van het Sint-
Pietersstation te Gent" (nr. 12969)

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

Question de M. Tanguy Veys au ministre des
Entreprises publiques, de la Politique scientifique
et de la Coopération au développement, chargé
des Grandes Villes, sur "la procédure en justice
intentée par la SNCB-Holding contre la grande
banque suisse UBS en vue de récupérer
sept millions d'euros sur un investissement"
(n° 13002)

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

30 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister 30
van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en
Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote
Steden, over "de rechtszaak van de NMBS-
Holding tegen de Zwitserse grootbank UBS om
7 miljoen euro op een belegging te recupereren"
(nr. 13002)

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

Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au
ministre des Entreprises publiques, de la Politique
scientifique et de la Coopération au
développement, chargé des Grandes Villes, sur
"le litige juridique entre la SNCB-Holding et
Infrabel concernant les écrans de publicité
numériques de Publifer" (n° 13030)

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

31 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan 31
de minister van Overheidsbedrijven,
Wetenschapsbeleid en
Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote
Steden, over "het juridisch geschil tussen de
NMBS-Holding en Infrabel betreffende de digitale
reclameborden van Publifer" (nr. 13030)

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

Question de M. Tanguy Veys au ministre des
Entreprises publiques, de la Politique scientifique
et de la Coopération au développement, chargé
des Grandes Villes, sur "l'accessibilité des
fascicules RGPS 577 et 578 pour les membres du
personnel de la SNCB" (n° 13062)

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

33 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister 33
van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en
Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote
Steden, over "de ontsluiting van de ARPS-
bundels 577 en 578 voor de personeelsleden van
de NMBS" (nr. 13062)

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

Grandes Villes

Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le personnel de la SNCB qui est constamment agressé par des nuées de mouettes agressives dans le faisceau Voorhaven de Zeebrugge" (n° 13063)

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

34

Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het NMBS-personeel dat in de bundel Voorhaven te Zeebrugge constant wordt aangevallen door zwermen agressieve meeuwen" (nr. 13063)

34

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

Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le parking sur la Dosfellei à Mortsel" (n° 13064)

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

34

Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de parking aan de Dosfellei in Mortsel" (nr. 13064)

34

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

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

du

MARDI 10 JUILLET 2012

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 10 JULI 2012

Namiddag

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

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

01 Question de Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la législation linguistique dans des Points Poste de bpost" (n° 12089)

01 Vraag van mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de taalwetgeving in PostPunten van bpost" (nr. 12089)

01.01 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): À en croire le service de médiation pour le secteur postal, la législation relative à l'emploi des langues en matière administrative ne s'applique pas aux Points Poste parce que leur personnel n'est pas un personnel de bpost mais un personnel d'une chaîne privée de magasins. La Commission permanente de Contrôle linguistique indique toutefois que les Points Poste sont un service local au sens de l'article 31 de la loi sur l'emploi des langues en matière administrative.

01.01 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Volgens de ombudsdienst van bpost is de taalwetgeving inzake bestuurszaken niet van toepassing op de PostPunten, omdat het hier niet gaat om personeel van bpost, maar om personeel van een private winkelketen. De Vaste Commissie voor Taaltoezicht wijst er echter op dat de PostPunten een plaatselijke dienst zijn in de zin van artikel 31 van de taalwet inzake bestuurszaken.

Le service de médiation pour le secteur postal en est-il informé? Quelle position le ministre adopte-t-il dans cette affaire? Comment compte-t-il remédier à ce problème?

Is de ombudsdienst hiervan op de hoogte? Wat is het standpunt van de minister? Hoe zal men een einde maken aan de moeilijkheden?

01.02 **Paul Magnette**, ministre (*en néerlandais*): Pour la question ayant trait au service de médiation pour le secteur postal, j'invite Mme Van Eetvelde à s'adresser au ministre de l'Économie.

01.02 **Minister Paul Magnette** (*Nederlands*): Voor de vraag over de ombudsdienst verwijs ik mevrouw Van Eetvelde naar de minister van Economie.

Dans les Points Poste, la législation linguistique doit être respectée dans le cadre de la fourniture de services postaux et seulement dans le cadre de la fourniture de services postaux. Cette réglementation ne s'applique pas à la vente des autres produits, que ce soit un paquet de cigarettes

De taalwetgeving moet worden gerespecteerd bij het verlenen van postdiensten en alleen voor het verlenen van de postdiensten in de PostPunten. De regelgeving geldt niet voor de andere producten die in de winkel worden verkocht, zoals een pakje sigaretten of kranten.

ou des journaux, vendus dans les magasins où se trouve un Point Poste.

01.03 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Vous devriez notifier clairement cette réglementation au service de médiation pour le secteur postal.

L'incident est clos.

02 **Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le rapport de la Cour des comptes au sujet des flux financiers au sein du Groupe SNCB" (n° 12505)**

02.01 **Steven Vandeput** (N-VA): La Cour des comptes constate que les objectifs financiers du contrat de gestion 2008-2012 du Groupe SNCB ne seront pas atteints. Au cours des prochaines années, la dette nette consolidée augmentera de près de 400 millions d'euros et l'endettement du Groupe ne sera pas stabilisé comme prévu. Les dépenses liées aux missions confiées à des consultants et à des conseillers externes chargés de réaliser des études et de mener à bien certaines missions atteignent des montants faramineux alors que le Holding dispose elle-même de la possibilité d'accomplir bon nombre de ces tâches en interne.

Comment le ministre réagit-il à ce bilan financier très sombre?

02.02 **Paul Magnette**, ministre (*en néerlandais*): Je regrette qu'un rapport provisoire de la Cour des comptes fasse l'objet de fuites dans la presse alors qu'il n'a pas encore été finalisé ni présenté au Parlement. Par respect pour les prérogatives du Parlement, je vais néanmoins fournir quelques explications à propos du rapport.

Il ressort des résultats annuels pour 2011 que la dette consolidée de l'entreprise ferroviaire est passée de 3,069 à 3,072 milliards d'euros. Cette dette peut être maîtrisée à condition que les résultats d'exploitation visés soient atteints.

Les prévisions en matière d'évolution de la dette en 2012 sont particulièrement inquiétantes et le projet de réforme du gouvernement consacre dès lors une grande attention à la gestion et à la réduction de la charge de la dette. Il sera bien évidemment tenu compte dans ce cadre de l'analyse de la Cour des comptes.

La notion de "consultancy" se réfère en principe à des conseils de gestion spécialisés alors que

01.03 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Dit moet dan ook duidelijk worden gemaakt aan de ombudsdienst.

Het incident is gesloten.

02 **Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het rapport van het Rekenhof over de financiële stromen binnen de NMBS-Groep" (nr. 12505)**

02.01 **Steven Vandeput** (N-VA): Het Rekenhof stelt vast dat de financiële doelstellingen uit het beheerscontract 2008-2012 van de NMBS-Groep niet zullen worden gehaald. De geconsolideerde nettoschuld zal de volgende jaren toenemen met zowat 400 miljoen euro en van de voorgenomen stabilisering van de schulden komt niets in huis. De uitgaven voor externe consultants en adviseurs voor studies en opdrachten zijn exorbitant hoog, hoewel de Holding zelf ook over de mogelijkheid beschikt om vele van die taken intern uit te voeren.

Wat is de reactie van de minister op dit weinig rooskleurige financiële plaatje?

02.02 **Minister Paul Magnette** (*Nederlands*): Ik betreur dat een voorlopig verslag van het Rekenhof opduikt in de pers voor het is afgewerkt is en voorgesteld aan het Parlement. Uit respect voor de prerogatieven van het Parlement zal ik echter enige commentaar geven.

Uit de jaarresultaten voor 2011 blijkt dat de geconsolideerde schuld van het spoorbedrijf in 2011 is gestegen van 3,069 tot 3,072 miljard euro. Die schuld is beheersbaar als de beoogde bedrijfsresultaten worden gehaald.

De verwachte evolutie van de schuld in 2012 is bijzonder verontrustend en het hervormingsproject van de regering besteedt veel aandacht aan het beheer en de afbouw van de schuldenlast, waarbij natuurlijk rekening wordt gehouden met de analyses van het Rekenhof.

Doorgaans verwijst de term 'consultancy' naar gespecialiseerd managementadvies van

M. Vandeput vise également une série d'autres coûts tels que l'externalisation de missions TIC, les honoraires d'avocats et d'autres frais juridiques encore. Les frais de consultance proprement dits de la SNCB-Holding se sont élevés de 2005 à 2011 à environ 40 millions d'euros.

02.03 Steven Vandeput (N-VA): Pourquoi alors tant de personnes s'occupent-elles de missions TIC au sein de l'ensemble du Groupe SNCB dans la mesure où il faut encore payer 200 à 250 euros de l'heure des consultats TIC externes? Il ne s'agit pas en l'occurrence de frais permettant de faire rouler les trains avec une plus grande ponctualité ou d'améliorer le service. Dans le cas d'une restructuration, des accords devront être conclus dans le cadre des nouveaux contrats de gestion.

L'incident est clos.

03 Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le système de compensations pour les retards fréquents" (n° 12509)

03.01 Steven Vandeput (N-VA): Le système actuel de demandes de compensation en cas de retards de trains suscite le mécontentement des voyageurs.

Quelle est la logique de ce système? A-t-il déjà fait l'objet d'une évaluation?

03.02 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): Le mécanisme de compensation des retards existe depuis 2007. En 2008, il a été convenu d'évaluer le système et de l'adapter pour qu'il soit plus avantageux pour les clients. Ces modifications ont effectivement été apportées. Le nombre de voyageurs y faisant appel augmente d'année en année. Il existe un régime de compensation pour les petits retards réguliers et un autre système pour les retards uniques d'au moins une heure.

Le mécanisme de compensation nécessite des efforts importants sur le plan administratif, tant pour les clients que pour la SNCB. De plus, le système actuel se prête aux abus.

Il serait préférable de le rendre davantage conforme au règlement européen 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires. Cet aspect sera examiné dans le cadre de l'élaboration du nouveau contrat de gestion. Il conviendra en outre de vérifier si le système peut être allégé sur le plan administratif et s'il est possible d'éviter d'éventuels

deskundigen, terwijl de heer Vandeput ook doelt op heel wat andere kosten, zoals de uitbesteding van IT-opdrachten, honoraria van advocaten en andere juridische kosten. De eigenlijke consultancykosten van de NMBS-Holding bedroegen van 2005 tot 2011 ongeveer 40 miljoen euro.

02.03 Steven Vandeput (N-VA): Waarom zijn er in de hele NMBS-Groep dan zoveel mensen actief in IT, als men daarnaast nog steeds 200 tot 250 euro per uur moet betalen aan externe IT'ers? Het gaat hierbij niet om kosten die rechtstreeks leiden tot stiptere treinen of een betere dienstverlening. In het geval van een herstructurering zullen afspraken moeten worden gemaakt in het raam van de nieuwe beheerscontracten.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het systeem van compensaties voor herhaaldelijke treinvertragingen" (nr. 12509)

03.01 Steven Vandeput (N-VA): Het huidige systeem van compensatieaanvragen bij treinvertragingen zorgt voor ongenoegen bij treinreizigers.

Wat is de logica achter dat systeem? Werd het ooit geëvalueerd?

03.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): De compensatie voor vertragingen bestaat sinds 2007. In 2008 werd overeengekomen om de compensatieregeling te evalueren en aan te passen zodat ze gunstiger is voor de klanten. Die aanpassing is effectief gebeurd. Elk jaar maken meer reizigers aanspraak op de compensatie. Er is een compensatie voor regelmatige kleinere vertragingen en een compensatie voor eenmalige grote vertragingen van 60 minuten of meer.

De compensatieregeling vraagt een grote administratieve inspanning van de klant en de NMBS. Het huidige systeem leent zich ook tot misbruik.

De compensatieregeling kan beter afgestemd worden op de Europese verordening 1371/2007 inzake reizigersrechten. Dit zal bekeken worden bij het opstellen van het nieuwe beheerscontract. Er zal dan bovendien onderzocht worden of het administratief minder log kan en hoe mogelijk misbruik kan worden vermeden.

abus.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 12514 de M. Waterschoot est transformée en question écrite. La question n° 12516 de Mme Dierick est caduque.

04 Questions jointes de

- Mme Leen Dierick au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'interdiction d'effectuer des paiements par le biais d'une société de management" (n° 12516)
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le paiement par l'intermédiaire de sociétés de management dans les entreprises publiques" (n° 12793)

04.01 Steven Vandeput (N-VA): Actuellement, certains managers des entreprises publiques sont-ils rémunérés par le biais d'une société de management? Cette pratique devrait être interdite, même si, par le passé, elle n'était pas autorisée.

04.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Ce n'est pas le cas et la loi a une vocation préventive.

04.03 Steven Vandeput (N-VA): Je connais un certain nombre de cas dans lesquels des personnes ont mis un terme aux activités de sociétés de ce type. Pourquoi s'embarquer dans un parcours législatif alors qu'une simple clause des contrats de gestion permettrait de régler le problème?

04.04 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Le champ d'application de la loi ne se limitera pas aux entreprises publiques, mais s'étendra aux institutions d'utilité publique et aux personnes morales travaillant pour les services publics fédéraux. La question de M. Vandeput porte uniquement sur l'existence de ces pratiques dans les entreprises publiques et la réponse est négative.

L'incident est clos.

05 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la fermeture du passage à niveau à la Nederweg, à Izegem" (n° 12526)

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 12514 van de heer Waterschoot wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr 12516 van mevrouw Dierick vervalt.

04 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Leen Dierick aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het verbod op uitbetaling via een managementvennootschap" (nr. 12516)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de uitbetaling via managementvennootschappen bij overheidsbedrijven" (nr. 12793)

04.01 Steven Vandeput (N-VA): Zijn er momenteel managers bij overheidsbedrijven die worden uitbetaald via een managementvennootschap? Er zou een nieuw verbod komen, maar in principe kon in het verleden ook al niet.

04.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): Er zijn er geen. Het gaat om een preventieve wet.

04.03 Steven Vandeput (N-VA): Ik heb weet van een aantal gevallen die deze handelwijze inmiddels hebben stopgezet. Waarom toch al die moeite doen om wetgevend werk te verrichten? We kunnen dit toch ook regelen via een bepaling in de beheercontracten?

04.04 Minister Paul Magnette (Nederlands): De wet zal niet enkel van toepassing zijn op overheidsbedrijven, maar ook op instellingen van openbaar nut en rechtspersonen die voor de federale overheid werken. De heer Vandeput vraagt me enkel of dit gebeurt in de overheidsbedrijven en dat is dus niet het geval.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het al dan niet afsluiten van de spooroverweg aan de Nederweg te Izegem"

(nr. 12526)

05.01 Tanguy Veys (VB): Quel est l'état d'avancement du dossier du réaménagement des abords de la gare d'Izegem?

05.02 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): Une étude de mobilité complémentaire a été demandée. Il sera procédé à cette occasion à une "enquête de provenance et de destination" dans le cadre de laquelle les voies de liaison vers la gare seront examinées. La commune d'Izegem attend les résultats de cette étude de mobilité pour prendre une décision concernant le passage à niveau à la Nederweg. Les résultats de l'étude de mobilité sont attendus début de juillet.

L'incident est clos.

06 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la sécurité sur la liaison ferroviaire entre Bruxelles-National-Aéroport et Gand-Saint-Pierre" (n° 12588)

06.01 Tanguy Veys (VB): Sur la ligne Bruxelles-National – Gand-Saint-Pierre, on constate une multiplication des agressions. D'après, entre autres, la CGSP, cette ligne est le théâtre de nombreuses incivilités.

Quelles mesures ont été prises pour les endiguer?

06.02 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): Le Groupe SNCB est au courant des problèmes d'agression sur la ligne 50 et dans les gares de Denderleeuw et de Liedekerke. Le *Corporate Security Service* a élaboré un plan d'action fin avril 2012. À tout moment entre 6 et 22 heures, Securail Dendermonde se tiendra prête à intervenir jusqu'à Liedekerke. De plus, le plus possible de trains seront accompagnés par la brigade des trains de Securail et celle-ci sera présente à titre préventif à l'arrivée et au départ à Denderleeuw et Gand-Saint-Pierre.

Le personnel de Securail a accompagné 75 trains sur la ligne 50 en janvier, 109 en février, 102 en mars, 182 en avril et 291 en mai. Une série d'actions ponctuelles ont par ailleurs été ajoutées au plan d'action.

06.03 Tanguy Veys (VB): Mais le nombre d'incidents a-t-il diminué pour autant?

05.01 Tanguy Veys (VB): Wat is de stand van zaken in het dossier van de herinrichting van de stationsomgeving van Izegem?

05.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): Er werd een bijkomende mobiliteitsstudie aangevraagd. Daarbij wordt onder andere een 'herkomstbestemmingsonderzoek' uitgevoerd waarbij de verbindingswegen van en naar het station onder de loop worden genomen. De gemeente Izegem wacht op de resultaten van deze mobiliteitsstudie om een beslissing te nemen betreffende de overweg aan de Nederweg. De resultaten van de mobiliteitsstudie worden begin juli verwacht.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de veiligheid op de treinverbinding Brussel-Luchthaven naar Gent-Sint-Pieters" (nr. 12588)

06.01 Tanguy Veys (VB): Op het spoortraject van Brussel-Nationaal naar Gent-Sint-Pieters nemen de gevallen van agressie alsmaar toe. Onder meer volgens de vakbond ACOD is deze lijn berucht voor de overlastincidenten.

Wat wordt daaraan gedaan?

06.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): De NMBS-Groep is op de hoogte van de agressieproblematiek op lijn 50 en in de stations van Denderleeuw en Liedekerke. De *Corporate Security Service* stelde eind april 2012 een actieplan op. Securail Dendermonde zal permanent aanwezig zijn tussen 6 uur en 22 uur en kan interveniëren tot in Liedekerke. Bovendien zullen zo veel mogelijk treinen begeleid worden door de treinbrigade van Securail en zal Securail bovendien preventief aanwezig zijn bij aankomst en vertrek in Denderleeuw en Gent-Sint-Pieters.

Securail begeleidde in januari 75 treinen op lijn 50, in februari 109, in maart 102, in april 182 en in mei 291. Het actieplan werd bovendien aangevuld met een aantal punctuele acties.

06.03 Tanguy Veys (VB): Maar gaat het aantal incidenten nu al dan niet achteruit?

L'incident est clos.

07 Questions jointes de

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réforme du Groupe SNCB" (n° 12608)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réforme du Groupe SNCB" (n° 12614)
- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les décisions du Kern concernant la structure de la SNCB" (n° 12621)
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réforme du Groupe SNCB" (n° 12628)
- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la restructuration du Groupe SNCB" (n° 12659)

La **présidente**: Ces questions sont retirées à la demande de leurs auteurs.

L'incident est clos.

08 Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'accident survenu à Duffel" (n° 12615)

08.01 David Geerts (sp.a): À Duffel, un train en passage a récemment heurté le bras d'une grue. L'accident a fait une victime mortelle.

Quelles leçons peuvent être tirées de l'incident? Un système de sécurité était-il prévu?

08.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Il s'agit d'un accident éminemment regrettable. Au moment de l'accident, aucun obstacle comme une grue ou un bras de grue n'auraient pu se trouver dans le profil en travers du train. L'enquête est encore en cours auprès du parquet, d'Infrabel, de l'entreprise ferroviaire et du SPF Emploi, Travail et Concertation sociale.

Het incident is gesloten.

07 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de hervorming van de NMBS-Groep" (nr. 12608)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de hervorming van de NMBS-Groep" (nr. 12614)
- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de beslissingen van het kernkabinet inzake de structuur van de NMBS" (nr. 12621)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de hervorming van de NMBS-Groep" (nr. 12628)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de herstructurering van de NMBS-Groep" (nr. 12659)

De **voorzitter**: Op vraag van de indieners worden deze vragen ingetrokken.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het ongeval in Duffel" (nr. 12615)

08.01 David Geerts (sp.a): In Duffel werd onlangs de grijparm van een kraan geraakt door een voorbijrijdende trein, met een dodelijk slachtoffer tot gevolg.

Welke lessen kunnen we trekken uit dit voorval? Was er een veiligheidssysteem aanwezig?

08.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Dit is een zeer betreurenswaardig ongeval. Op het ogenblik van het ongeval had er zich geen kraan of kraanarm mogen bevinden in het toegelaten dwarsprofiel van de trein. Het onderzoek loopt nog bij het parket, Infrabel, de spoorwegonderneming en de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg.

Un système de sécurité devait avertir les travailleurs présents sur les quais 2 et 3 de l'arrivée d'un train. Dans la mesure où il n'y avait pas de travaux prévus sur le quai 1, aucun système de sécurité n'y avait été installé et le train n'y est pas passé à vitesse réduite.

08.03 David Geerts (sp.a): Un système de sécurité avec feux clignotants devrait permettre de déplacer une telle grue à temps.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 12620 de M. Balcaen est transformée en question écrite.

09 Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la taxe Diabolo" (n° 12624)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le succès de la liaison ferroviaire Diabolo" (n° 12734)

09.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Les voyageurs qui empruntent la liaison ferroviaire en direction et depuis l'aéroport de Zaventem paient un supplément de 4,30 euros. Le personnel de l'aéroport et les voyageurs qui prennent une correspondance à la gare de l'aéroport en sont exonérés. En revanche, les voyageurs qui arrivent en bus et poursuivent leur parcours en train n'en bénéficient pas.

Le ministre compte-t-il étendre l'exonération de la taxe Diabolo à ces voyageurs? L'octroi d'une compensation à la SNCB par le biais du contrat de gestion est-il envisageable? Le ministre a-t-il prévu de consulter les Régions à ce sujet? Combien de voyageurs pourraient être concernés? La concertation entre la SNCB et De Lijn se poursuit-elle sur la question des voyageurs en correspondance?

09.02 Tanguy Veys (VB): Quels sont les premières données chiffrées dont nous disposons quant au nombre de voyageurs empruntant cette liaison? Quel est le calendrier prévu? Sur la base de quelles prévisions le ministre a-t-il attiré un partenaire privé dans ce projet? A-t-on déjà pris des mesures telles que l'adaptation de la formule

Er was een veiligheidssysteem aanwezig dat de arbeiders op perron 2 en 3 moest waarschuwen voor aankomende treinen, maar omdat er op het betrokken perron 1 geen werken waren gepland, was daar ook geen veiligheidssysteem actief. De trein reed er dan ook niet voorbij aan een lagere snelheid.

08.03 David Geerts (sp.a): Een waarschuwingssysteem met knipperlichten zou ervoor kunnen zorgen dat zo een kraan tijdig wordt verwijderd.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 12620 van de heer Balcaen wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

09 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Diabolotaks" (nr. 12624)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het succes van de Diabolospoorverbinding" (nr. 12734)

09.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Wie de treinverbinding naar en van de luchthaven in Zaventem neemt, betaalt een toeslag van 4,30 euro. Er geldt een vrijstelling voor werknemers die in de luchthaven werken en ook voor de reizigers die in het luchthavenstation overstappen van de ene trein op de andere. De vrijstelling geldt echter niet voor reizigers die met de bus toekomen en hun reis verder zetten met de trein.

Is de minister van plan om ook deze reizigers vrij te stellen van de Diabolotaks? Behoort een compensatie van de NMBS via het beheerscontract tot de mogelijkheden? Plant de minister hierover overleg met de Gewesten? Over hoeveel reizigers zou het gaan? Is er op dit moment nog overleg aan de gang tussen de NMBS en De Lijn over de overstappende reizigers?

09.02 Tanguy Veys (VB): Wat zeggen de eerste cijfers over het aantal reizigers dat van die verbinding gebruik maakt? Welke planning is vooropgesteld? Met welke prognoses heeft de minister een private participant voor dit project gestrikt? Werden op basis van de eerste conclusies al maatregelen genomen zoals het aanpassen van

tarifaire ou des horaires sur la base des premières conclusions? Quel est le coût final de la liaison ferroviaire Diabolo? À quel montant s'élevait l'estimation initiale? Quelle partie finance quelle part? En quoi consiste la construction financière public-privé? Quelles recettes sont escomptées?

de tariefformule of van het uurschema? Wat is de uiteindelijke kostprijs van de Diabolo-spoorverbinding? Hoeveel bedroeg de oorspronkelijke raming? Wie betaalt welk aandeel? Hoe is de constructie van de privaatpublieke financiering? Op welke inkomsten wordt er gerekend?

09.03 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): La loi du 30 avril 2007 dispose que chaque voyageur prenant le train au départ ou à destination de l'aéroport de Bruxelles-National est tenu d'acquitter une redevance, à l'exclusion des titulaires d'un abonnement domicile-lieu de travail dont la gare de l'aéroport est la gare d'arrivée ainsi que de certaines personnes légalement dispensées.

09.03 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): De wet van 30 april 2007 bepaalt dat alle treinreizigers die het station van de luchthaven als vertrek- of aankomststation hebben, een toeslag moeten betalen, uitgezonderd de houders van een woonwerk-treinkaart met als bestemming het station van de luchthaven evenals enkele wettelijk vrijgestelden.

Pour les personnes voyageant gratuitement, comme indiqué dans l'annexe 12 du contrat de gestion de la SNCB, la redevance est due mais elle n'est pas perçue auprès des voyageurs. La SNCB reçoit à cet effet une allocation compensatoire allouée annuellement par l'État.

Voor reizigers die gratis reizen, zoals opgesomd in bijlage 12 van het beheerscontract van de NMBS, is de toeslag wel verschuldigd, maar wordt deze niet geïnd bij de reizigers. De NMBS ontvangt hiervoor jaarlijks een compensatietoelage van de Staat.

La SNCB s'est informée auprès de De Lijn de la possibilité de disposer de données concernant les voyageurs qui prennent une correspondance entre un bus et un train à l'aéroport, mais il est difficile de recueillir ces éléments. Les flux de voyageurs se mêlent, en effet, à ceux des personnes qui travaillent à l'aéroport et des passagers des vols. Cependant, il s'agit selon toute vraisemblance d'un nombre restreint de personnes. Il doit être possible de dégager une solution concertée sans avoir à modifier la loi pour autant. Une concertation est organisée entre la SNCB et De Lijn pour mener une action de communication commune sur les possibilités de correspondance entre les bus et les trains; elle cible en premier lieu les entreprises situées dans les environs de l'aéroport.

De NMBS heeft bij De Lijn geïnformeerd naar mogelijke gegevens over overstappers tussen bus en trein op de luchthaven, maar die cijfers zijn moeilijk te achterhalen. De reizigersstromen zijn immers gemengd met deze van werknemers op de luchthaven en met vliegtuigpassagiers. Alles wijst er echter op dat het om een beperkt aantal mensen gaat. Het moet mogelijk zijn om in onderling overleg een oplossing te vinden zonder dat daarvoor de wet moet gewijzigd worden. Er is overleg tussen de NMBS en De Lijn om een gezamenlijke communicatieactie te voeren over de overstapmogelijkheden van bus op trein, in eerste instantie naar de bedrijven in de luchthavenregio.

La nouvelle infrastructure Diabolo a été ouverte au service commercial le samedi 10 juin 2012. En plus de l'offre existante de liaisons en provenance de Bruxelles, Gand, Alost, Louvain, Mons et Quiévrain, des liaisons supplémentaires ont été ajoutées depuis Anvers et Malines.

De nieuwe Diabolo-infrastructuur werd op zondag 10 juni 2012 commercieel in dienst genomen. Naast de voortzetting van het bestaande aanbod aan treinen vanuit Brussel, Gent, Aalst, Leuven, Mons en Quiévrain werden bijkomende verbindingen ingelegd vanuit Antwerpen en Mechelen.

Il est trop tôt pour fournir des statistiques relatives aux voyageurs puisque Northern Diabolo communique celles-ci sur une base mensuelle. En 2011, on a dénombré 3,35 millions de voyageurs à destination ou au départ de l'aéroport. Une augmentation de 10 % est attendue pour 2012. Ce chiffre augmentera progressivement au fil des ans, à mesure que les liaisons ferroviaires se multiplieront.

Het is nog te vroeg om reizigerscijfers te geven, omdat Northern Diabolo deze op maandbasis meedeelt. In 2011 werden 3,35 miljoen reizigers geteld bij aankomst of vertrek in de luchthaven. Voor 2012 wordt een toename met 10 procent verwacht. Dit aantal zal in de volgende jaren progressief toenemen naarmate er meer treinverbindingen komen.

Infrabel a financé l'aménagement de la ligne ferroviaire sur la berme centrale de l'E19 au moyen de dotations publiques classiques. Le partenaire privé Northern Diabolo a financé la liaison souterraine vers l'aéroport par le biais d'une formule PPP. Le projet total a coûté 678 millions d'euros en tenant compte du niveau des prix de 2012, soit seulement 3 % de plus que le montant initialement estimé.

La loi du 30 avril 2007 fixe les modalités selon lesquelles le partenaire privé du PPP peut acquérir des recettes. J'ai déjà répondu à cette question lors de la réunion de commission du 12 juin. Les redevances passagers constituent la plus grande part du gâteau. Celles-ci nous permettent de faire financer aussi une partie de l'investissement par les passagers aériens étrangers plutôt que par les seuls contribuables belges.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les causes de l'accident survenu à Godinne le 11 mai 2012" (n° 12630)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'émanation de vapeurs toxiques à la suite de la collision entre deux trains de marchandises à Godinne le 11 mai 2012" (n° 12938)
- Mme Valérie Déom au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la demande d'Infrabel à l'AFSCA de mener une enquête à la suite du dégagement d'un nuage suspect consécutif à l'incident en gare de Godinne" (n° 12954)

10.01 David Geerts (sp.a): L'enquête relative à l'accident ferroviaire de Godinne est-elle clôturée? Les points de vue d'Infrabel et de la SNCB à ce sujet sont-ils toujours divergents?

10.02 Tanguy Veys (VB): Les riverains insistent pour qu'une enquête soit menée à propos du nuage suspect qui s'est libéré du wagon. Le ministre avait pourtant déclaré le 22 mai dernier que la substance toxique n'avait dégagé aucune émanation toxique.

Depuis quand Infrabel est-elle informée du dégagement d'émanations toxiques? Quelles mesures a-t-elle prises? Pourquoi ne s'est-elle

Infrabel heeft de spoorlijn op de middenberm van de E19 betaald met klassieke overheidsdotaties. De private partner Northern Diabolo heeft via een PPS-formule de ondergrondse verbinding naar de luchthaven betaald. Het totaalproject heeft 678 miljoen euro gekost (prijsniveau 2012). Dit is slechts 3 procent hoger dan het initieel geraamde bedrag.

De wet van 30 april 2007 legt vast op welke wijze de private PPS-partner inkomsten kan verwerven. Ik heb hierover al geantwoord in de commissievergadering van 12 juni. Het belangrijkste deel wordt geïnd door de passagiersbijdragen. Zo zorgen wij ervoor dat de investering mee betaald wordt door de buitenlandse vliegtuigpassagiers en niet alleen door de Belgische belastingbetaler.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de oorzaken van het ongeval te Godinne op 11 mei 2012" (nr. 12630)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de vrijgekomen schadelijke dampen ten gevolge van de botsing van twee goederentreinen in Godinne op 11 mei 2012" (nr. 12938)
- mevrouw Valérie Déom aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het verzoek van Infrabel aan het FAVV om een onderzoek in te stellen naar de verdachte wolk na het incident in het station Godinne" (nr. 12954)

10.01 David Geerts (sp.a): Is het onderzoek inzake het spoorongeluk in Godinne afgerond? Lopen de visies van Infrabel en de NMBS hierover nog steeds uiteen?

10.02 Tanguy Veys (VB): De buurtbewoners dringen aan op een onderzoek naar de verdachte wolk die bij het ongeluk vrijkwam uit een wagon. De minister had op 22 mei nochtans verklaard dat er geen schadelijke dampen van de gevaarlijke stof waren vrijgekomen.

Sinds wanneer weet Infrabel dat er schadelijke dampen zijn vrijgekomen? Welke maatregelen werden er intussen genomen? Waarom stapte

tournée vers l'AFSCA que fin juin?

10.03 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Je n'ai pas reçu ce rapport. J'attends les résultats définitifs de toutes les enquêtes. Je ne puis donc rien dire de neuf au sujet des causes de cette collision.

Après l'accident ferroviaire de Godinne, des experts indépendants ont été présents lors des activités de déblayage. Aucune fuite significative n'a été constatée. D'après ces experts, le site et ses environs se trouvaient effectivement sous le contrôle des détecteurs PIT qui servent à garantir la sécurité et l'hygiène. Les représentants du SPF Santé publique ont été associés à l'enquête dès le début. En outre, le réservoir endommagé était vide au moment de l'accident. Le produit qui y avait été transporté avant ne figure pas dans la liste de produits dangereux.

Cependant, les avocats des riverains de Godinne ont demandé la création d'un comité d'experts. Infrabel s'est mise en rapport avec les représentants du SPF Santé publique qui a transmis à son tour le dossier à l'Agence fédérale pour la sécurité de la chaîne alimentaire (AFSCA). Après concertation entre les riverains, l'AFSCA et Infrabel, il a été décidé d'examiner, par le biais du prélèvement d'échantillons, les effets éventuellement nocifs du produit.

Il me paraît important de fournir une réponse aux préoccupations des riverains. C'est la raison pour laquelle j'apporte mon soutien à ce contrôle supplémentaire.

10.04 David Geerts (sp.a): Le ministre pourrait demander ce rapport par l'entremise de son commissaire du gouvernement.

10.05 Tanguy Veys (VB): Le ministre nuance donc la réponse qu'il a donnée le 22 mai puisqu'il parle aujourd'hui de fuites "non significatives". Je ne comprends pas pourquoi l'on a attendu un mois avant de réagir. La population de Godinne, dont la santé a été mise en péril, se moque de savoir quelle est l'origine exacte de cette réaction tardive. La responsabilité des pouvoirs publics est engagée.

L'incident est clos.

11 Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'avenir de la SNCB

Infrabel pas eind juni naar het FAVV?

10.03 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Ik heb het rapport niet ontvangen. Ik wacht nog op de definitieve resultaten van alle onderzoeken. Ik kan dus niets nieuws zeggen over de oorzaken van het ongeval.

Na het spoorongeval in Godinne waren er onafhankelijke deskundigen tijdens de opruimactiviteiten op het terrein. Er werden geen noemenswaardige lekken vastgesteld. Volgens hen was de site en omgeving inderdaad onder controle van de PIT-detectoren om de veiligheid en hygiëne te garanderen. Ook de vertegenwoordigers van de FOD Volksgezondheid werden vanaf het begin betrokken. Bovendien was de beschadigde tank leeg op het moment van het ongeval. Het product dat ervoor vervoerd werd, is niet opgenomen in de lijst van gevaarlijke producten.

Toch vroegen de advocaten van de bewoners van Godinne de oprichting van een comité van deskundigen. Infrabel nam daarop contact met de vertegenwoordigers van de FOD Volksgezondheid, die op zijn beurt het dossier doorstuurde naar het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen (FAVV). Na overleg tussen de bewoners, het FAVV en Infrabel werd beslist om via stalen de mogelijk schadelijke gevolgen van het product te onderzoeken.

Ik vind het belangrijk om een antwoord te bieden op de bezorgdheden van de bewoners. Daarom steun ik die bijkomende controle.

10.04 David Geerts (sp.a): De minister kan het rapport toch via zijn regeringscommissaris opvragen.

10.05 Tanguy Veys (VB): De minister nuanceert dus zijn antwoord van 22 mei en spreekt nu over "geen noemenswaardige" lekken. Ik begrijp niet waarom pas een maand na het ongeval gereageerd werd. De bevolking van Godinne heeft er, als haar gezondheid in gevaar is, geen boodschap aan waar de vertraging precies werd opgelopen. Er mag met een beschuldigende vinger naar de overheid gewezen worden.

Het incident is gesloten.

11 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toekomst van NMBS Logistics"

Logistics" (n° 12648)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan de relance de la SNCB Logistics" (n° 13073)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la restructuration de SNCB Logistics grâce aux investissements d'actionnaires minoritaires et à la vente de locomotives" (n° 12968)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les conséquences pour la SNCB de la réorganisation à la SNCB Logistics" (n° 12984)

(nr. 12648)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het herstelplan van NMBS Logistics" (nr. 13073)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de reorganisatie bij NMBS Logistics door middel van de instap van minderheidsaandeelhouders en de verkoop van locomotieven" (nr. 12968)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gevolgen van de reorganisatie bij NMBS Logistics voor de NMBS" (nr. 12984)

11.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Sous prétexte qu'il s'agit d'une entreprise de droit privé opérant dans un environnement commercial, toutes les questions posées sur la SNCB Logistics restent sans réponse. Or, la SNCB et la SNCB-Holding détiennent toujours respectivement plus de 93 % et de 6 % du capital de cette entreprise. Le Parlement a donc parfaitement le droit d'obtenir des informations sur ce dossier.

11.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Telkens we vragen stellen over NMBS Logistics, krijgen we geen antwoord omdat het een onderneming van privaatrecht in een commerciële omgeving zou zijn, maar ze blijft wel voor meer dan 93 procent eigendom van de NMBS en voor meer dan 6 procent van de NMBS-Holding. Het Parlement heeft dus wel degelijk recht op informatie in dit dossier.

Les conseils d'administration se seraient réunis le 19 juin dernier. Selon la presse, la SNCB Logistics serait au bord de la faillite, mais le conseil d'administration a néanmoins affiché sa confiance annonçant que l'équilibre financier du bilan consolidé serait atteint en 2013. Toutes ces rumeurs non confirmées éveillent évidemment des inquiétudes auprès de clients potentiels.

Op dinsdag 19 juni zou er een bijeenkomst geweest zijn van de raden van bestuur. Volgens de pers zou NMBS Logistics bijna failliet zijn, maar de raad van bestuur sprak toch zijn vertrouwen uit in het bereiken van een geconsolideerd financieel evenwicht in 2013. Door alle onbevestigde verhalen ontstaat er natuurlijk ongerustheid bij potentiële klanten.

Le Parlement est-il en droit d'obtenir des informations sur ce dossier? Quelle foi accorder aux rumeurs d'une faillite imminente? Quelles seraient les conséquences d'une cessation des activités de l'entreprise pour le Groupe SNCB et pour l'État fédéral? Comment pouvons-nous sauver la SNCB Logistics? Qu'advient-il de l'entreprise lors de la réorganisation de la SNCB?

Heeft het Parlement recht op informatie in dit dossier? Hoe realistisch zijn de verhalen over een dreigend faillissement? Welke impact zou de stopzetting van de activiteiten hebben op de NMBS-Groep en de federale overheid? Hoe kunnen we NMBS Logistics redden? Wat zal er gebeuren met NMBS Logistics bij de reorganisatie van de NMBS?

11.02 Steven Vandeput (N-VA): Le conseil d'administration de la SNCB Logistics aurait donné son feu vert pour un plan s'étendant sur les dix-huit prochains mois.

11.02 Steven Vandeput (N-VA): De raad van bestuur van NMBS Logistics zou groen licht gegeven hebben voor een plan voor de komende achttien maanden.

Le ministre peut-il expliquer ce plan? Grâce à ce plan, la SNCB Logistics sera-t-elle en mesure de résoudre ses problèmes de liquidités et d'éloigner le spectre de la faillite?

Kan de minister dat plan toelichten? Zal NMBS Logistics dankzij dit plan in staat zijn om de liquiditeitsproblemen op te lossen en het dreigende faillissement af te wenden?

11.03 Tanguy Veys (VB): Quel est le contenu du plan de réorganisation de la SNCB Logistics? Quel résultat espère-t-on obtenir? Quel calendrier sera-t-il suivi? Qui prend part aux négociations relatives à l'arrivée d'actionnaires minoritaires? Quel pourcentage d'actions les actionnaires minoritaires représenteront-ils?

Combien de locomotives la SNCB Logistics vendra-t-elle, à quel prix et dans quel délai? Qui sont les acquéreurs potentiels? Une vente dans laquelle la SNCB jouerait les intermédiaires est-elle en contradiction avec les règles de concurrence européennes? Est-il vrai qu'un trop grand nombre de locomotives a été commandé à la fin des années 90?

Combien de membres du personnel de la SNCB travaillent actuellement pour le compte de la SNCB Logistics et qu'en sera-t-il à l'issue de la réorganisation? Qu'advient-il du personnel licencié?

Est-il exact que la SNCB Logistics ne facture pas tous les coûts à ses clients? Comment sera financé le rachat des locomotives modernes T13? Quand cette opération sera-t-elle menée et de combien de locomotives s'agit-il? Quel usage la SNCB en fera-t-elle?

11.04 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): Je répète que SNCB Logistics est une SA de droit privé qui ne fournit aucun service public et ne relève dès lors pas du champ d'application des contrats de gestion conclus entre l'État et les entreprises publiques.

SNCB Logistics n'est pas la seule partie impliquée dans le transport de marchandises par chemin de fer. En effet, il ne faut pas oublier les milliers de personnes qui travaillent dans les ateliers de la SNCB ni les machinistes de la SNCB qui effectuent des prestations pour SNCB Logistics. J'ai demandé au Groupe SNCB de prendre toute mesure utile pour assurer sa propre viabilité économique sans entraver la mobilité des personnes et des marchandises en Belgique.

Le 19 juin, une réunion a en effet eu lieu entre les membres du conseil d'administration de SNCB Logistics, la SNCB et la SNCB-Holding. SNCB Logistics a fourni davantage de détail sur sa situation financière et son plan d'action. Je ne puis divulguer ces informations en raison des intérêts commerciaux en jeu. Le plan d'action doit permettre de prévoir suffisamment de moyens financiers pour

11.03 Tanguy Veys (VB): Waaruit bestaat het goedgekeurde reorganisatieplan bij NMBS Logistics? Wat probeert men ermee te bereiken? Welke planning zal worden gevolgd? Met wie wordt onderhandeld over de instap van minderheidsaandeelhouders? Op welke wijze zal die instap gebeuren? Welk percentage van de aandelen zullen de minderheidsaandeelhouders vertegenwoordigen?

Hoeveel locomotieven zullen door NMBS Logistics verkocht worden, tegen welke prijs en binnen welke termijn? Wie zijn de mogelijke kopers? Is een verkoop met de NMBS als tussenstation in strijd met de Europese concurrentieregels? Klopt het dat er eind jaren 90 te veel locomotieven werden besteld?

Hoeveel personeelsleden van de NMBS worden momenteel bij NMBS Logistics tewerkgesteld en hoeveel zullen dat zijn na de reorganisatie? Wat gebeurt er met het personeel dat wordt afgedankt?

Klopt het dat NMBS Logistics niet alle kosten aan haar klanten factureert? Hoe zal het terugkopen van de moderne T13-locomotieven gefinancierd worden? Op welke termijn zal dat gebeuren en over hoeveel locomotieven gaat het? Wat zal de NMBS ermee doen?

11.04 Minister Paul Magnette (Nederlands): Ik herhaal nogmaals dat NMBS Logistics een nv van privaatrecht is die geen openbare dienst levert en aldus buiten de beheerscontracten valt die de Staat en de overheidsbedrijven verbinden.

Niet alleen NMBS Logistics is betrokken partij bij het goederenvervoer per spoor, maar ook duizenden mensen die in de ateliers werken binnen de NMBS of de machinisten van de NMBS die voor NMBS Logistics werken. Ik heb aan de NMBS-Groep gevraagd om alle maatregelen te nemen om te zorgen voor de economische levensvatbaarheid van de NMBS-Groep zonder afbreuk te doen aan de mobiliteit van personen en goederen in België.

Op 19 juni is inderdaad een bijeenkomst gehouden tussen de leden van de raad van bestuur van NMBS Logistics, de NMBS en de NMBS-Holding. NMBS Logistics verschaftte meer duidelijkheid over haar financiële situatie en haar actieplan. Ik kan deze informatie niet openbaar maken vanwege de commerciële belangen. Het actieplan moet voldoende financiële middelen verzekeren voor

dix-huit mois. La situation est difficile, mais il ne serait pas opportun d'interrompre abruptement les activités. Je vais analyser la situation du Groupe SNCB en fonction des décisions qui seront prises dans les jours à venir.

SNCB Logistics loue du personnel à la SNCB sur la base des volumes nécessaires en juillet. Neuf cent cinquante personnes ont été demandées pour les activités en gare et autant pour la conduite des trains. Les prestations sont rémunérées en fonction d'un tarif fixe par catégorie du personnel. Le nombre de membres du personnel de la SNCB qui seront employés par SNCB Logistics après la mise en œuvre du plan de restructuration n'a pas encore été déterminé. Le personnel qui ne serait plus employé par SNCB Logistics se verrait confier d'autres tâches au sein du groupe SNCB.

11.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Sans surprise, je reste une nouvelle fois sur ma faim.

11.06 Steven Vandeput (N-VA): L'État demeure l'actionnaire majoritaire. Compte tenu des énormes enjeux économiques, il est temps que le ministre s'empare du dossier.

11.07 Tanguy Veys (VB): Une éventuelle faillite de la SNCB Logistics aurait de lourdes conséquences pour la SNCB et le ministre ne peut dès lors pas utiliser l'argument des intérêts commerciaux de la SNCB Logistics pour se dérober aux questions. C'est au nom des intérêts commerciaux de la SNCB Logistics, mais aussi au nom de la SNCB que le Groupe SNCB a participé à la réunion d'information. La SNCB est directement concernée par le rachat des locomotives ou par le problème du personnel. J'ai du mal à imaginer que la SNCB attend réellement ces locomotives ou encore qu'il y aura tout à coup du travail pour toutes les personnes qui n'auront plus leur place au sein de la SNCB Logistics.

L'incident est clos.

12 Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le déraillement d'un train de marchandises à Lierre" (n° 12684)

12.01 David Geerts (sp.a): Quelle a été la cause du déraillement de train survenu à Lierre, le soir du mercredi 20 juin? Le train était-il muni d'un système de sécurité? Comment se sont déroulées les annonces aux passagers? RailTime.be n'a fait

achtien maanden. De situatie is moeilijk, maar een abrupte stopzetting is geen optie. Afhankelijk van de beslissingen die in de komende dagen genomen worden, zal ik de situatie met de NMBS-Groep analyseren.

Op basis van de volumes die in juli nodig zijn, huurt NMBS Logistics personeel bij de NMBS. Voor stationactiviteiten werden 950 mensen gevraagd en voor treinbesturing 950 personen. Hun prestaties worden betaald volgens vaste tarieven per personeelscategorie. Het is nog niet bepaald hoeveel personeelsleden van de NMBS na het herstructureringsplan tewerkgesteld zullen worden bij NMBS Logistics. Als sommige personeelsleden niet langer gevraagd worden door NMBS Logistics, zullen zij verder binnen de NMBS-Groep benut worden.

11.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Zoals verwacht blijf ik opnieuw op mijn honger zitten.

11.06 Steven Vandeput (N-VA): De hoofdaandeelhouder blijft nog altijd de Staat. Het wordt tijd dat de minister de zaken in handen neemt. De economische belangen zijn bijzonder groot.

11.07 Tanguy Veys (VB): Een eventueel faillissement van NMBS Logistics zou ernstige gevolgen hebben voor de NMBS, dus de minister mag zich niet verschuilen achter de commerciële belangen van NMBS Logistics om niet te antwoorden. De NMBS-Groep nam niet alleen deel aan de informatieve vergadering namens de commerciële belangen van NMBS Logistics, maar ook namens de NMBS. Het terugkopen van de locomotieven of de personeelsproblematiek hebben betrekking op de NMBS zelf. Ik kan mij moeilijk voorstellen dat de NMBS echt zit te wachten op die locomotieven of dat er morgen ineens werk is voor al die mensen die niet meer door NMBS Logistics benut worden.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de ontsporing van een goederentrein te Lier" (nr. 12684)

12.01 David Geerts (sp.a): Wat was de oorzaak van de treinontsporing in Lier op woensdagavond 20 juni? Was de trein uitgerust met een veiligheidssysteem? Hoe verliep de communicatie aan de reizigers? Op RailTime.be werd geen

aucune mention des perturbations du service.

melding gemaakt van een verstoorde dienstverlening.

12.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): L'enquête sur la cause exacte de cet accident est encore en cours. Infrabel et les opérateurs tireront les leçons nécessaires pour éviter qu'un tel accident se reproduise à l'avenir. D'après Infrabel, rien ne permet de conclure, à l'heure actuelle, que certaines procédures n'ont pas été correctement exécutées.

12.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Het onderzoek naar de juiste oorzaak van dit ongeval loopt nog. Infrabel en de operatoren zullen de nodige lessen trekken om een dergelijk ongeval in de toekomst te vermijden. Volgens Infrabel is er momenteel geen reden om aan te nemen dat bepaalde procedures niet correct zouden zijn uitgevoerd.

33 trains ont été supprimés entièrement ou partiellement et l'on a enregistré un retard cumulé de 1 057 minutes pour 111 trains.

Er waren 33 afgeschafte of gedeeltelijk afgeschafte treinen en een totaal van 1.057 minuten vertraging voor 111 treinen.

Le train de travail était tiré par une locomotive équipée d'un dispositif de veille automatique, d'un dispositif de répétition et d'un GSM-R.

De werktrein werd getrokken door een locomotief, uitgerust met een automatische waakinrichting, een herhalingsuitrusting en een GSM-R.

Comme toujours en cas d'incident, les voyageurs ont été immédiatement informés par RailTime.be, RailTime Mobile, RailTime by Phone, le télétexte, le flux RSS et les moniteurs de crise des gares de Louvain, Bruxelles-Midi, Bruxelles-Central, Bruxelles-Nord, Hasselt, Herentals, Vilvorde, Anvers, Berchem, Lierre, Aarschot, Mol, Geel, Turnhout, Heist-op-den-Berg et Anvers-Central. Les voyageurs ont également été tenus informés de la situation et du service de train adapté par l'équipement sonore des gares concernées.

Zoals bij elk incident werden de reizigers onmiddellijk geïnformeerd via RailTime.be, RailTime Mobile, RailTime by Phone, teletext, RSS en de crisismonitoren van de stations van Leuven, Brussel-Zuid, Brussel-Centraal, Brussel-Noord, Hasselt, Herentals, Vilvoorde, Antwerpen, Berchem, Lier, Aarschot, Mol, Geel, Turnhout, Heist-op-den-Berg en Antwerpen-Centraal. Ook via de omroepinstallatie werden de reizigers in de betrokken stations op de hoogte gehouden van de situatie en de aangepaste treindienst.

Le 21 juin 2012, cinq avis ont été publiés sur RailTime entre 4 et 20 heures. L'information a donc été permanente.

Op 21 juni 2012 werden vijf verschillende berichten op RailTime gepubliceerd tussen 4.00 uur en 20.00 uur. Er is dus permanente informatie geweest.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 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 coordination entre Infrabel et la SNCB lors d'un incident avec un train" (n° 12679)

13 Vraag van de heer Anthony Dufrane aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de coördinatie tussen Infrabel en de NMBS bij treinincidenten" (nr. 12679)

13.01 Anthony Dufrane (PS): De nombreux incidents ont eu lieu sur le rail belge ces dernières semaines. Pour la plupart d'entre eux, la responsabilité de la SNCB n'est pas mise en cause. En revanche, la gestion coordonnée de ces incidents entre la SNCB et Infrabel pose beaucoup de questions.

13.01 Anthony Dufrane (PS): De voorbije weken hebben er zich op het Belgische spoorwegnet tal van incidenten voorgedaan. In de meeste van die gevallen staat de verantwoordelijkheid van de NMBS niet ter discussie. De coördinatie van het beheer van die incidenten door de NMBS en Infrabel doet echter veel vragen rijzen.

Lors de l'accident survenu le 14 juin sur la ligne Bruxelles-Charleroi, à hauteur de Lillois, les voyageurs ont mis en cause le manque de coordination entre le responsable de la SNCB et

Bij een treinongeval dat zich op 14 juni op de lijn Brussel-Charleroi ter hoogte van Lillois voordeed, hebben de reizigers hun beklag gedaan over het gebrek aan coördinatie tussen de

celui d'Infrabel, tous deux présents sur place. Les passagers, qui se trouvaient à même les voies, se demandaient même quelles instructions suivre.

Comment les responsabilités et les tâches sont-elles réparties entre le personnel de la SNCB et d'Infrabel sur le lieu d'un accident ou incident? Une procédure standardisée existe-t-elle pour permettre une gestion efficace et coordonnée? Une évacuation sécurisée et rapide des voyageurs est-elle prévue dans ces procédures?

13.02 Paul Magnette, ministre (*en français*): La loi du 19 décembre 2006 dispose que le gestionnaire de l'infrastructure doit coordonner les procédures d'urgence avec toutes les entreprises ferroviaires qui utilisent son réseau. En février 2007, le législateur lui a attribué le rôle de coordinateur de la sécurité d'exploitation.

Dans ce cadre, Infrabel organise les interventions sur les lieux d'un accident ou d'un incident. Les responsabilités des tâches du personnel d'intervention de la SNCB et d'Infrabel sont décrites très clairement dans les plans d'urgence et d'intervention de chacune des deux entreprises mais le responsable Infrabel assure toujours la direction sur le terrain. Il est aussi le point de contact unique pour le directeur "opérations" en cas d'intervention des services de secours et le responsable SNCB se place sous ses ordres.

L'évacuation des voyageurs est liée aux circonstances des faits, au lieu, au moment et aux conditions atmosphériques.

Par ailleurs, le traitement d'un accident ou d'un incident est un processus évolutif devant être adapté en temps réel en fonction des circonstances exactes et de leur évolution. Cela conduit parfois à devoir reporter ou modifier des scénarios d'évacuation dont les voyageurs ont déjà pris connaissance.

13.03 Anthony Dufrane (PS): S'agissant de ce cas bien précis, pourriez-vous demander aux responsables qui étaient sur place de se mettre à jour afin d'éviter que ne se reproduise un tel manque de coordination?

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 12680 de Mme Slegers et la question n° 12775 de

responsables van de NMBS en Infrabel, die beiden ter plaatse waren. De reizigers, die zich op het spoor bevonden, wisten op de duur niet meer welke instructies ze moesten volgen.

Hoe zijn de verantwoordelijkheden en de opdrachten verdeeld tussen het NMBS- en het Infrabelpersoneel op de plek van een ongeval of een incident? Bestaat er een standaardprocedure die een efficiënte en gecoördineerde aanpak mogelijk maakt? Voorzien die procedures in een veilige en snelle evacuatie van de reizigers?

13.02 Minister Paul Magnette (*Frans*): De wet van 19 december 2006 bepaalt dat de spoorweginfrastructuurbeheerder de noodprocedures moet coördineren met alle spoorwegondernemingen die zijn infrastructuur gebruiken. In februari 2007 heeft de wetgever hem aangesteld tot coördinator op het stuk van de exploitatieveiligheid.

Om die reden organiseert Infrabel de interventies op de plaats waar er zich een ongeval of incident heeft voorgedaan. De verantwoordelijkheden en taken van het interventiepersoneel van de NMBS en Infrabel worden zeer duidelijk beschreven in de urgentie- en interventieplannen van beide ondernemingen, maar de Infrabel heeft als verantwoordelijke in het veld altijd de leiding. Infrabel is ook het enige aanspreekpunt voor de directeur Operaties ingeval er een beroep moet worden gedaan op de hulpdiensten en de NMBS-verantwoordelijke voert uit wat Infrabel hem opdraagt.

Het evacueren van de reizigers hangt af van de feiten, de plaats, het tijdstip en de weersomstandigheden.

De aanpak van een ongeval of incident is overigens een evolutief proces dat on the spot moet worden bijgestuurd in functie van de feiten en de veranderende omstandigheden. Daarom moet het aan de reizigers meegedeelde evacuatieplan soms worden uitgesteld of aangepast.

13.03 Anthony Dufrane (PS): Kunt u voor dit specifieke geval aan de verantwoordelijken die ter plaatse waren, vragen om met elkaar te overleggen opdat het gebrek aan coördinatie dat er toen was zich niet meer zal voordoen?

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 12680 van mevrouw Slegers en vraag nr. 12775 van de

M. Peter Dedecker sont transformées en questions écrites.

heer Peter Dedecker worden omgezet in schriftelijke vragen.

14 Question de Mme Gwendolyn Rutten au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les incessants retards de train et la communication problématique sur la ligne Aarschot-Louvain-Bruxelles" (n° 12803)

14 Vraag van mevrouw Gwendolyn Rutten aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanhoudende treinvertragingen en de problematische communicatie op de lijn Aarschot-Leuven-Brussel" (nr. 12803)

14.01 Gwendolyn Rutten (Open Vld): Alors que la ponctualité des trains sur les lignes Aarschot-Louvain-Bruxelles et Knokke-Blankenberge pose problème depuis des années, la SNCB semble être résignée face à ces retards chroniques. La communication vis-à-vis des voyageurs est en outre totalement déficiente, que ce soit à bord des trains ou sur les quais. Sur les quais, les communications sont par ailleurs à peine audibles lorsqu'il y a des mouvements de trains en gare.

14.01 Gwendolyn Rutten (Open Vld): De stiptheid van de treinen op lijnen als Aarschot-Leuven-Brussel en Knokke-Blankenberge is al jaren een probleem, en de NMBS lijkt zich niet alleen neer te leggen bij die chronische vertragingen, maar communiceert er zelfs nauwelijks over naar de reizigers toe, noch in de treinen zelf, noch op het perron. Bovendien is de communicatie op het perron onvoldoende hoorbaar als er net andere treinen aankomen of vertrekken.

Pourquoi depuis des années, le train qui, sur la ligne Knokke-Blankenberge, assure une liaison directe vers Aarschot où il s'arrête à 07 h 34 connaît-il des retards? Pourquoi les voyageurs ne sont-ils pas dûment informés? Comment le ministre compte-t-il régler le problème?

Waarom sleept de vertraging van de trein op de lijn Knokke-Blankenberge, die een rechtstreekse verbinding geeft naar Aarschot met stilstand op 07.34 uur, al jarenlang aan? Waarom worden de reizigers onvoldoende geïnformeerd? Hoe zal de minister dit verhelpen?

14.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Depuis le 11 juin 2012, le train 1529 dont il est ici question est doté de la nouvelle locomotive de type 18, ce qui devrait améliorer sa ponctualité. Le seul problème structurel réside dans la forte fréquentation de la ligne 36 entre Louvain et Bruxelles et dans l'engorgement de la jonction bruxelloise nord-midi aux heures de pointe. Le moindre retard de train oblige le train 1529 à patienter.

14.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Sinds 11 juni 2012 rijdt de bewuste trein – trein 1529 – met het nieuwe type 18-locomotief, wat de regelmaat zou moeten verbeteren. De drukke lijn 36 tussen Leuven en Brussel en de Brusselse Noord-Zuidverbinding tijdens de piekuren vormen het enige, structurele probleem. De minste vertraging van een andere trein veroorzaakt dan wachttijden voor de betrokken trein.

Des accompagnateurs de train circulent à bord du train 1529 jusqu'à Hasselt et dès que le retard atteint 3 minutes, ils sont obligés de procéder à une annonce. L'importance de la communication sera une fois encore soulignée sur la fiche de service individuelle des accompagnateurs de train concernés.

Trein 1529 wordt bediend door treinbegeleiders tot Hasselt en bij een vertraging vanaf drie minuten moeten zij een aankondiging doen. Op elke persoonlijke dienstenfiche van de betrokken begeleiders zal het belang van de communicatie nog eens worden benadrukt.

Un contrôle interne de la communication a été effectué en mars et avril 2012; l'analyse des résultats est presque terminée et un débat suivra. La SNCB dispose de coachs pour assurer le suivi et des 'clients mystères' extérieurs à la SNCB sont également utilisés pour évaluer le service. De plus, tous les trimestres, une entreprise externe établit un baromètre de qualité. Si ce dernier épinglé des prestations insuffisantes chez un agent, ces résultats sont discutés avec ses supérieurs et en

In maart en april 2012 werd de communicatie intern gecontroleerd en die analyse is bijna rond voor bespreking. De NMBS beschikt over coaches voor de opvolging en er wordt ook gewerkt met *mystery shoppers* van buiten de NMBS om de dienstverlening te beoordelen. Verder voert een externe firma viermaal per jaar een kwaliteitsbarometer uit. Blijkt hieruit dat een bepaald personeelslid ondermaats presteert, dan wordt dit besproken met zijn oversten en bij herhaling kan dit

cas de récidive, des sanctions disciplinaires peuvent être infligées.

Le trafic sur la jonction bruxelloise nord-midi est intense aux heures de pointe. Il arrive parfois que le train puisse, au dernier moment, être dévié de son parcours prévu de manière à fluidifier le trafic.

Les responsables attendent dès lors qu'un itinéraire soit connu avec précision avant de lancer les annonces. *L'Electronic Management of Message Announcement*, qui effectue automatiquement l'ensemble des annonces, y compris en cas de changement de voie ou de retard, a été mis en service le 23 juin 2012 à Bruxelles-Central. Un opérateur veille au bon fonctionnement du système et est en mesure d'intervenir en cas de panne.

14.03 Gwendolyn Rutten (Open Vld): Ne serait-il pas possible de veiller spécifiquement à ce que le train venant d'Aarschot, qui devrait offrir l'avantage d'une liaison directe, évite d'une quelconque manière les retards de la jonction Nord-Midi?

Ce nouveau système électronique va en effet accroître la fiabilité du système, mais ne pourrait-on pas adapter les installations de sonorisation pour que les messages soient compréhensibles en toute circonstance?

L'incident est clos.

15 Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'évaluation du protocole d'accord" (n° 12827)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'évaluation du protocole d'accord" (n° 12999)
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'évaluation du protocole d'accord relatif aux interruptions de travail au Groupe SNCB" (n° 13074)

15.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Les protocoles entre l'État et les organisations syndicales doivent être soumis à l'évaluation du comité de pilotage de la SNCB. Depuis janvier, celui-ci s'est réuni à plusieurs reprises avec les sous-commission et

leiden tot disciplinaire maatregelen.

Tijdens de spitsuren is het treinverkeer op de Brusselse Noord-Zuidverbinding erg druk. Soms kan men in dat geval in extremis nog afwijken van de geplande reisweg met het oog op een betere doorstroming van het verkeer.

Daarom worden aankondigingen ook uitgesteld tot er zekerheid is over de precieze reisweg. Sinds 23 juni 2012 heeft men in Brussel-Centraal het Electronic Management of Message Announcement in dienst genomen, dat alle aankondigingen automatisch doet, zelfs bij spoorwijzigingen of vertragingen. Een operator ziet toe op de goede werking van het systeem en kan zonodig tussenkomen bij pannes.

14.03 Gwendolyn Rutten (Open Vld): Is er dan toch geen mogelijkheid is om specifiek de trein vanuit Aarschot, die toch het voordeel van een rechtstreekse verbinding moet bieden, op een of andere manier buiten de vertragingen ter hoogte van de Noord-Zuidverbinding te houden?

Dat nieuwe elektronische systeem zal inderdaad tot meer zekerheid leiden, maar kan men de geluidsinstallatie niet aanpassen dat ze altijd verstaanbaar is?

Het incident is gesloten.

15 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de evaluatie van het protocolakkoord" (nr. 12827)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de evaluatie van het protocolakkoord" (nr. 12999)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de evaluatie van het protocolakkoord inzake werkonderbrekingen bij de NMBS-Groep" (nr. 13074)

15.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Het sturingscomité van de NMBS moet de protocollen tussen de overheid en de vakbonden evalueren. Sinds januari kwam het sturingscomité geregeld samen met de nationale paritaire subcommissie en

commission nationales paritaires. Les organisations syndicales devaient se prononcer fin mai sur une proposition issue de ces réunions.

Quelle est la teneur de cet avis? Reste-t-il des obstacles? Quelles sont les implications précises de l'accord et à quelle date pourra-t-il entrer en vigueur?

15.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Où en est l'évaluation du protocole de juin 2008? Quand le nouveau protocole pourra-t-il entrer en vigueur et quelles sont les différences par rapport au précédent?

15.03 Steven Vandeput (N-VA): Les organisations syndicales ont-elles approuvé la proposition de modification du protocole d'accord de 2008 sur les interruptions de travail? Les différents points de vue ont-ils pu être conciliés? Quels sont les termes du nouvel accord?

15.04 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Les organisations syndicales n'ont pas encore finalisé leur position sur le projet final de protocole d'accord débattu le 7 mai 2012 en commission paritaire nationale. J'ai demandé aux trois CEO et aux représentants des organisations syndicales agréées de conclure un accord dans les meilleurs délais.

15.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Une date butoir a-t-elle été arrêtée?

15.06 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Le plus rapidement possible.

15.07 Steven Vandeput (N-VA): Un projet existe mais de quoi s'agit-il exactement? Quelles sont les observations formulées par les syndicats? "Le plus rapidement possible", voilà qui ne contient aucun engagement précis. Le voyageurs doivent savoir à quoi s'en tenir. Il y a chaque semaine des menaces de grève pour les raisons les plus diverses.

L'incident est clos.

16 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la concertation avec la direction du Groupe SNCB à propos du troisième avenant au contrat de gestion" (n° 12828)

16.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Où en est l'approbation du troisième avenant aux contrats de gestion de la SNCB?

de nationale paritaire commissie. Er werd een voorstel uitgewerkt waarover de vakbonden eind mei hun advies moesten uitspreken.

Hoe luidt hun advies? Zijn er knelpunten? Wat houdt het akkoord precies in en wanneer kan het in werking treden?

15.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Wat is de stand van zaken met betrekking tot de evaluatie van het protocol van juni 2008? Wanneer zal het nieuwe protocol in werking kunnen treden? Welke verschillen zijn er met het vorige protocol?

15.03 Steven Vandeput (N-VA): Gingen de vakbonden akkoord met het voorstel tot wijziging van het protocolakkoord van 2008 inzake werkonderbrekingen? Is men tot een vergelijk gekomen? Hoe ziet het nieuwe akkoord eruit?

15.04 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): De vakbonden zijn het nog niet eens over hun positie tegenover het finale ontwerp van het nieuwe protocolakkoord, dat op 7 mei 2012 werd besproken op de nationale paritaire commissie. Ik heb de drie CEO's en de vertegenwoordigers van de erkende vakorganisaties gevraagd zo snel mogelijk tot een akkoord te komen.

15.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Is er een deadline bepaald?

15.06 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Zo snel mogelijk.

15.07 Steven Vandeput (N-VA): Er is een ontwerp, maar waarover gaat het? Welke opmerkingen hebben de vakbonden? 'Zo snel mogelijk' klinkt mij nogal vrijblijvend. De reizigers moeten zekerheid krijgen over wat ze kunnen verwachten. Nu is er elke week wel ergens een reden om met een staking te dreigen.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het overleg met de top van de NMBS-Groep over het derde bijvoegsel bij het beheerscontract" (nr. 12828)

16.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Wat is de stand van zaken met betrekking tot de goedkeuring van het derde bijvoegsel bij de beheerscontracten

van de NMBS?

16.02 **Paul Magnette**, ministre (*en néerlandais*): J'ai rencontré les trois CEO le 23 juin et nous avons pu, à cette occasion, trouver une solution pour les derniers points de discussion relatifs au troisième avenant. Ce dernier concerne les aspects de sécurité qui figuraient dans les recommandations formulées par la commission spéciale "Sécurité du rail" et qui doivent à présent être intégrés dans les contrats de gestion. Il s'agit de l'installation du TBL1+ et de l'ETCS, de la réduction du nombre de franchissements de signaux fermés et du développement d'une culture de la sécurité intégrant de l'expertise externe. Le texte définitif peut à présent être rédigé. Divers avis doivent encore nous parvenir avant que les conseils d'administration et le Conseil des ministres puissent approuver le texte. Toutefois, à présent qu'un accord a été atteint, je prévois que l'ensemble des procédures aboutiront d'ici au mois de septembre.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 12833 de M. Francken est transformée en question écrite.

17 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 grève sauvage à la gare de Liège-Guillemins" (n° 12868)
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la grève sauvage des accompagnateurs de train à Liège" (n° 12874)
- Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les erreurs du programme informatique en charge de la gestion des fiches de service des accompagnateurs de train" (n° 12884)
- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la grève spontanée en gare de Liège-Guillemins pour protester contre la mise en place du logiciel *Power*" (n° 12919)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'introduction du nouveau logiciel *Power* pour l'établissement des horaires de travail des accompagnateurs de train"

16.02 Minister **Paul Magnette** (*Nederlands*): Op 23 juni had ik een bespreking met de drie CEO's, waarbij de laatste discussiepunten over dat derde bijvoegsel werden afgerond. Het derde bijvoegsel behandelt de veiligheidsaspecten in de aanbevelingen van de bijzondere commissie Spoorwegveiligheid, die nu in de beheerscontracten moeten worden opgenomen: de uitrol van TBL1+ en ETCS, vermindering van het aantal seinvoorbijrijdingen en ontwikkeling van een veiligheidscultuur, met inbegrip van externe expertise. De definitieve tekst kan nu worden opgesteld. Er zijn nog diverse adviezen nodig voor de raden van bestuur en de ministerraad de tekst kunnen goedkeuren, maar nu er een akkoord is bereikt, verwacht ik dat alle procedures tegen september rond zijn.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 12833 van de heer Francken wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

17 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wilde staking in het treinstation Luik-Guillemins" (nr. 12868)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wilde staking van treinbegeleiders in Luik" (nr. 12874)
- mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de fouten in het computerprogramma voor het beheer van de dienstfiches van de treinbegeleiders" (nr. 12884)
- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de spontane staking in het station Luik-Guillemins uit protest tegen de invoering van het computerprogramma *Power*" (nr. 12919)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de invoering van het nieuwe softwaresysteem *Power* voor de opmaak van de werkschema's van de treinbegeleiders" (nr. 12967)

(n° 12967)

17.01 Tanguy Veys (VB): Le 29 juin, plusieurs accompagnateurs de train du Groupe SNCB ont arrêté le travail sans préavis à la gare de Liège-Guillemins.

Dans quelle mesure sont-ils confrontés à un manque d'effectifs? Les demandes de congés posent-elles des problèmes? Des mesures ont-elles été prises pour résoudre ces problèmes? Des sanctions ont-elles été prises, étant donné qu'il s'agissait d'une grève sauvage?

Cet été, la SNCB passera définitivement au nouveau logiciel *Power* pour élaborer le schéma de travail des conducteurs, à savoir les horaires, les déplacements et les jours de congé, de manière à accélérer leur affectation et à la rendre plus efficace. Beaucoup d'accompagnateurs de train craignent toutefois des licenciements.

À en croire les grévistes, l'introduction du nouveau logiciel aurait déjà semé la confusion à propos des horaires. Certains accompagnateurs de train ont par exemple été rappelés pour reprendre leur service alors qu'ils croyaient leur journée terminée. Le nouveau logiciel priverait en outre les accompagnateurs de train d'informations importantes, comme les gares où s'arrête le train.

Dans quelle mesure l'instauration du logiciel *Power* risque-t-il d'accroître la charge de travail et d'entraîner des licenciements? Depuis quand le logiciel est-il utilisé et à quelle échelle l'est-il? Quand les problèmes de logiciel seront-ils résolus et à quelle date le logiciel *Power* sera-t-il pleinement opérationnel?

17.02 Steven Vandeput (N-VA): Combien de grévistes ont été dénombrés et combien de trains ont dû être supprimés à la suite de cette action? Quels retards a occasionnés la grève? Quelles mesures disciplinaires seront prises contre les meneurs et les grévistes et contre les récidivistes? Comment éviter de telles actions à l'avenir?

17.03 Linda Musin (PS): Des accompagnateurs de train ont débrayé le vendredi 29 juin en gare de Liège-Guillemins pour dénoncer les manquements du programme informatique en charge de la gestion de leurs fiches de service. Un accord sur l'évaluation de ce logiciel en septembre a permis la reprise rapide du trafic.

17.01 Tanguy Veys (VB): Een aantal treinbegeleiders van de NMBS-Groep heeft op 29 juni onaangekondigd het werk neergelegd in het station Luik-Guillemins.

In welke mate kampen zij met onderbemanning? Zijn er problemen met de vakantieaanvragen? Werden maatregelen genomen om die problemen op te lossen? Waren er sancties, aangezien het een wilde staking betrof?

Deze zomer schakelt de NMBS definitief over op *Power*, een nieuw softwaresysteem dat het werkschema opstelt van de conducteurs, met name de uurroosters, de verplaatsingen en de vakantiedagen, opdat zij sneller en efficiënter worden ingezet. Heel wat treinbegeleiders vrezen echter afvloeiingen.

Volgens de stakers zou de introductie van de nieuwe software al geleid hebben tot verwarring over de uurroosters. Sommige treinbegeleiders werden bijvoorbeeld teruggeroepen om het werk verder te zetten terwijl zij dachten dat hun werkdag erop zal. Het nieuwe programma zou de treinbegeleiders ook geen belangrijke info geven, zoals over welke stations de trein passeert.

In welke mate zal de invoering van *Power* leiden tot een hogere werkdruk en tot ontslagen? Sinds wanneer werd *Power* ingevoerd en op welke schaal? Wanneer zullen de softwareproblemen zijn opgelost? Wanneer zal *Power* volledig operationeel zijn?

17.02 Steven Vandeput (N-VA): Hoeveel werknemers namen deel aan die stakingsactie? Hoeveel treinen werden afgeschaft als gevolg ervan? Hoeveel bedroeg het aantal minuten vertraging door die actie? Welke tuchtmaatregelen zullen er worden genomen tegen de aanstokers van en de deelnemers aan de staking, en tegen de recidivisten? Hoe kunnen dergelijke acties in de toekomst worden vermeden?

17.03 Linda Musin (PS): Een aantal treinbegeleiders heeft op vrijdag 29 juni het werk neergelegd in het station Luik-Guillemins om de problemen met het computerprogramma voor het beheer van hun werkschema's aan de kaak te stellen. Nadat er een akkoord werd bereikt over de evaluatie van de software in september, kwam het treinverkeer al snel weer op gang.

Les accompagnateurs parlent de confusions d'horaires, d'informations manquantes. Quelles sont les failles de ce nouveau programme? Sont-elles imputables au programme ou à sa mise en service? La SNCB compte-t-elle échanger des informations avec les accompagnateurs à ce sujet? La SNCB s'engage-t-elle à supprimer ce programme ou à suspendre son utilisation tant qu'il n'est pas pleinement opérationnel?

17.04 Paul Magnette, ministre (*en français*): Lors de l'introduction du logiciel, également utilisé par les TEC, la STIB et De Lijn, aucune modification n'a été apportée à l'établissement des prestations des accompagnateurs de train.

Les problèmes majeurs sont la lenteur du système, des problèmes de transfert de données et des imperfections sur les fiches de service. Pour la plupart, une solution a été trouvée ou est en vue. On a demandé une adaptation du logiciel au fournisseur. Les problèmes signalés concernent plutôt l'organisation interne et font, eux aussi, l'objet de corrections.

Le programme devrait être pleinement opérationnel début 2013.

(*En néerlandais*) Tous les changements et les modifications ont été communiqués explicitement aux responsables du planning et aux accompagnateurs de train. Une nouvelle rencontre a été organisée avec les accompagnateurs de train de Liège le 4 juillet. Des réunions ont aussi eu lieu dans les autres unités ainsi qu'avec les délégués syndicaux et les experts du programme *Power*.

La grève du 29 juin était liée à l'introduction de *Power*. Trois accompagnateurs y ont participé, 37 trains ont été supprimés entièrement et 17 l'ont été partiellement. En tout, on a dénombré 654 minutes de retard pour 80 trains.

Outre la retenue sur salaire pour les heures de travail non effectuées, la SNCB envisage de sanctionner les grévistes par une réprimande sévère et par une retenue sur primes.

Concernant les demandes de congés, 41 accompagnateurs de train avaient demandé congé le 29 juin et 21 l'ont obtenu effectivement.

Mardi dernier, le comité de direction a décidé de recruter 268 nouveaux accompagnateurs de train

De treinbegeleiders maken gewag van verwarring over de werktijden en ontbrekende informatie. Welke problemen zijn er met dat nieuwe programma? Moeten die toegeschreven worden aan het programma zelf of zijn het de gebruikelijke kinderziekten? Zal de NMBS contact houden met de treinbegeleiders om nuttige informatie ter zake uit te wisselen? Verbindt de NMBS zich ertoe dat programma niet meer te gebruiken of het niet te gebruiken zolang het niet volledig operationeel is?

17.04 Minister Paul Magnette (*Frans*): Bij de invoering van het computerprogramma, dat ook door de TEC, de MIVB en De Lijn gebruikt wordt, werd er geen enkele wijziging aangebracht in de manier waarop de uurregeling van de treinbegeleiders wordt opgesteld.

De voornaamste problemen zijn de traagheid van het systeem, problemen met de gegevensoverdracht en fouten in de werkschema's. Voor de meeste problemen werd er een oplossing gevonden of is er een oplossing in zicht. De leverancier werd gevraagd om de software aan te passen. De gesignaleerde problemen houden eerder verband met de interne organisatie en worden ook weggewerkt.

Het programma zou begin 2013 volledig operationeel moeten zijn.

(*Nederlands*) Alle wijzigingen en vooruitzichten werden expliciet meegedeeld aan de personen die verantwoordelijk zijn voor de planning en aan de treinbegeleiders. Een nieuwe ontmoeting met de treinbegeleiders van Luik had plaats op 4 juli. Er waren ook vergaderingen in de andere eenheden en met de vakbondsafgevaardigden en de specialisten van het programma *Power*.

De staking op 29 juni had te maken met de invoering van *Power*. Er namen 3 treinbegeleiders aan deel, 37 treinen werden volledig afgeschaft, 17 gedeeltelijk. Er waren 654 minuten vertraging bij 80 treinen.

De NMBS overweegt om, naast de inhouding van de bezoldiging voor de niet-gepresteerde werkuren, de stakers te bestraffen met een strenge vermaning en een premieafhouding.

Wat de vakantieaanvragen betreft, voor vrijdag 29 juni hadden 41 treinbegeleiders vakantie aangevraagd en 21 hadden ze ook effectief gekregen.

Het directiecomité heeft afgelopen dinsdag besloten om 268, in plaats van 218, nieuwe treinbegeleiders

au lieu de 218 – 25 francophones et 25 néerlandophones – pour compenser les départs, qui seront plus nombreux que prévu.

Pour prévenir les grèves, des négociations sont organisées avec les syndicats à propos d'une modification de l'accord actuel sur les interruptions de travail. Une proposition concrète est à l'examen. Les syndicats doivent formuler des commentaires de sorte qu'on puisse aboutir à un accord définitif.

17.05 Tanguy Veys (VB): Il est important de prévoir une concertation et des aménagements suffisants avant d'introduire pareils programmes et de les instaurer à grande échelle. Je reste surpris, par ailleurs, de l'ampleur des conséquences d'une grève menée par à peine trois accompagnateurs.

17.06 Steven Vandeput (N-VA): *Power* est manifestement encore confronté à des maladies de jeunesse et cette situation est inacceptable à mes yeux.

Trois accompagnateurs interrompent la circulation ferroviaire et sont à peine sanctionnés. Le retenue de salaire pour heures non prestées n'est pas proportionnelle aux dommages sociaux et économiques provoqués par cette action de grève. Si la sanction encourue par ceux qui ont engendré un tel retard se limite à une bagatelle, on est sur la mauvaise voie. Peut-être les conditions de grève inscrites dans le protocole d'accord devraient-elles être durcies. Faire rouler les trains constitue un service à la société et je compte sur le ministre pour qu'il conclue des accords contraignants et durcisse les sanctions d'une manière qui soit de nature à limiter les grèves sauvages.

17.07 Linda Musin (PS): J'espère que le programme *Power* sera prochainement opérationnel et aura l'efficacité espérée. En ce qui concerne les accompagnateurs de train, les nouveaux engagements et un dialogue constructif avec eux sont bénéfiques.

L'incident est clos.

18 Question de M. Franco Seminara au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la propreté intérieure et extérieure des trains sur la ligne Tournai-Jambes" (n° 12873)

18.01 Franco Seminara (PS): Les usagers de la ligne Tournai-Jambes se plaignent de l'état de propreté du train. Rester plus d'une heure dans des

aan te werven – 25 Nederlandstaligen en 25 Franstaligen – om rekening te houden met een groter dan voorziene afvloeiing.

Om stakingen te vermijden wordt onderhandeld met de vakbonden over een aanpassing van het huidige akkoord betreffende de werkonderbrekingen. Er ligt een concreet voorstel op tafel. Het moet door de vakbonden becommentarieerd worden om tot een definitief akkoord te kunnen komen.

17.05 Tanguy Veys (VB): Het is belangrijk dat men bij het invoeren van dergelijke programma's voldoende overlegt en bijstuurt alvorens ze op grote schaal in te voeren. Ik blijf mij overigens verwonderen over de enorme gevolgen van een staking door nauwelijks drie treinbegeleiders.

17.06 Steven Vandeput (N-VA): *Power* heeft blijkbaar nog met kinderziektes te kampen en dat is onaanvaardbaar.

Als drie treinbegeleiders het treinverkeer stilleggen worden ze nauwelijks gestraft. Het inhouden van het loon voor niet-gepresteerde uren staat niet in verhouding tot de economische en maatschappelijke last van die stakingsactie. Als dat de straf is voor wie zoveel vertraging veroorzaakt voor een bagatel, dan is men niet goed bezig. Misschien moeten de stakingsvoorwaarden in het protocolakkoord nog strenger worden. Treinen doen rijden is een vorm van maatschappelijke dienstverlening en ik reken op de minister om bindende afspraken te maken en de straffen zo streng te maken dat wilde stakingen worden beperkt.

17.07 Linda Musin (PS): Ik hoop dat de nieuwe Powersoftware binnenkort operationeel zal zijn en naar behoren zal functioneren. Het is goed dat er extra treinbegeleiders in dienst worden genomen en dat er werk wordt gemaakt van een constructieve dialoog.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van de heer Franco Seminara aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de netheid van de treinen, zowel binnenin als aan de buitenkant, op de lijn Doornik-Jambes" (nr. 12873)

18.01 Franco Seminara (PS): De treinreizigers op de lijn Doornik-Jambes klagen over de netheid van de voertuigen. Van een minimaal reiscomfort is

odeurs désagréables ne relève pas d'un confort minimum et des meilleures conditions de transport. Les plaintes concernent aussi l'extérieur des wagons.

Avez-vous connaissance de plaintes particulières au sujet de la propreté des trains sur cette ligne? Quelle est la politique de la SNCB en matière d'entretien intérieur des trains?

18.02 Paul Magnette, ministre (*en français*): Au cours des passages quotidiens dans les postes d'entretien, l'intérieur des trains de voyageurs est nettoyé avant la mise en service. Une grande partie du nettoyage s'effectue de nuit, de manière manuelle. Un nettoyage approfondi est prévu tous les mois pour le matériel roulant en permanence et tous les deux mois pour les trains de pointe. Des interventions de B-Clean sont organisées pendant le parcours ou en gare lorsque le matériel est utilisé toute la journée.

Le planning du matériel prévoit un nettoyage extérieur au carwash environ tous les trois jours. Le nettoyage manuel de la caisse n'est pas économiquement viable.

L'état de propreté du matériel sur la ligne Tournai-Jambes sera examiné par le Groupe SNCB et les mesures adéquates seront prises.

18.03 Franco Seminara (PS): La culture du beau, du respect, du propre est un socle commun. Voyager propre et durablement est une préoccupation légitime des navetteurs.

18.04 Paul Magnette, ministre (*en français*): J'espère que cette phrase fait moins de 140 caractères!

L'incident est clos.

19 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 "certaines "pratiques" au sein de la Banque de La Poste" (n° 12882)

- M. Georges Gilkinet au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les produits financiers récemment proposés par la Banque de La Poste" (n° 12912)

19.01 André Frédéric (PS): Un journaliste de *La Libre Belgique* nous informait le 28 juin dernier d'une initiative interne de la Banque de La Poste

geen sprake als je meer dan een uur in een slecht ruikende trein moet zitten; de NMBS biedt zo niet de beste reisomstandigheden. Er zijn ook klachten over de buitenkant van de wagons.

Hebt u kennis van specifieke klachten over de netheid van de treinen op die lijn? Welk beleid voert de NMBS inzake de binnenschoonmaak van de treinen?

18.02 Minister Paul Magnette (*Frans*): Vóór de eerste rit worden de reizigerstreinen vanbinnen gepeetst tijdens de dagelijkse beurt in de onderhoudspost. Er wordt vooral 's nachts en met de hand schoongemaakt. Rollend materieel dat permanent rijdt, krijgt maandelijks een grondige schoonmaakbeurt; de spitsuurtreinen worden om de twee maanden grondig aangepakt. Wordt het materieel de hele dag lang gebruikt, dan neemt B-Clean het tijdens de ritten of in de stations onder handen.

De materieelplanning voorziet ongeveer om de drie dagen in een buitenschoonmaak in de wasstraat. Een handmatige reiniging van het koetswerk is economisch niet haalbaar.

De NMBS-Groep zal de netheid van het materieel op de lijn Doornik-Jambes bekijken en passende maatregelen nemen.

18.03 Franco Seminara (PS): Iedereen streeft naar schoonheid, respect en netheid. Schoon en duurzaam reizen is een rechtmatige bekommernis van de pendelaars.

18.04 Minister Paul Magnette (*Frans*): Hopelijk is dat minder dan 140 tekens!

Het incident is gesloten.

19 Samengevoegde vragen van

- de heer André Frédéric aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "bepaalde 'praktijken' bij Bank van De Post" (nr. 12882)

- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de financiële producten die onlangs werden voorgesteld door Bank van De Post" (nr. 12912)

19.01 André Frédéric (PS): Op 28 juni jongstleden werden we door een journalist van *La Libre Belgique* op de hoogte gebracht van een intern

encourageant les conseillers à vendre aux clients une SICAV en la présentant sous la forme d'un bon de caisse. Il serait choquant de voir une banque encourager par le mensonge l'investissement à risque.

Le porte-parole de la banque n'a pas réagi sur le fond mais sur la forme, en expliquant "qu'il s'agirait d'une initiative locale malheureuse de quelqu'un qui croyait bien faire".

La gestion de la Banque de La Poste s'effectue dans un cadre d'équivalence entre ses deux actionnaires (bpost et BNP Paribas). En tant que distributeur exclusif des produits commercialisés par la Banque de La Poste, bpost me semble être tenu d'appliquer les valeurs de service public.

Les informations livrées par la presse sont-elles exactes? Qui est l'auteur de ce mail interne? Existe-t-il des précédents à de tels conseils contestables? Les administrateurs de bpost siégeant au comité d'administration de la Banque de La Poste ne peuvent-ils rappeler l'obligation de transparence envers les produits émis par la Banque de La Poste?

19.02 **Paul Magnette**, ministre (*en français*): Selon bpost, les informations relayées dans les médias font état d'une communication relative à la SICAV Post-Multifix LIFT 3 datant de septembre 2011. Cette communication n'a pas été initiée ni cautionnée par les directions de la Banque de La Poste et de bpost et ne constitue pas une information publicitaire. Il ne s'agit que d'un échange d'e-mails entre vendeurs du Brabant flamand visant à partager des expériences commerciales.

Dès que les directions de la Banque de La Poste et de bpost ont eu connaissance de cet échange de mails, elles ont rappelé les instructions à l'ensemble des collaborateurs des bureaux de poste.

La Banque de La Poste et bpost ont mis en place depuis plusieurs années des instructions visant à encadrer la communication commerciale relative aux produits d'investissement. En contact avec la FSMA, la Banque de La Poste s'assure que ses communications sont conformes à la législation et au code de conduite en vigueur. Le respect des valeurs de simplicité et de sécurité de la banque est une priorité absolue.

initiatief van de Bank van De Post, die haar adviseurs er blijkbaar toe aanmoedigt klanten een bevek te verkopen door deze als een kasbon voor te stellen. Als die bank haar klanten inderdaad op leugenachtige wijze een risico-investering tracht aan te praten, is dat op zijn minst choquerend te noemen.

De woordvoerder van de Bank van De Post heeft gereageerd, weliswaar niet op de grond van de zaak maar op de vorm. Hij legde uit dat het om een ongelukkig lokaal initiatief ging van iemand die dacht er goed mee te doen.

Het beheer van de Bank van De Post is in handen van haar twee aandeelhouders (bpost en BNP Paribas). Als exclusieve verdeler van de producten die door de Bank van De Post worden aangeboden, moet bpost mijns inziens de waarden eigen aan de openbare dienstverlening toepassen.

Klopt de informatie die in de pers is verschenen? Wie is de auteur van die interne mail? Werd er vroeger nog al zo'n twijfelachtig advies verstrekt? Kunnen de beheerders van bpost die in de raad van bestuur van de Bank van De Post zetelen, de verplichting inzake de transparantie van de door de Bank van De Post aangeboden producten niet in herinnering brengen?

19.02 **Minister Paul Magnette** (*Frans*): Volgens bpost is er in de informatie die in de media is verschenen sprake van een mededeling met betrekking tot de bevek Post-Multifix LIFT 3 die dateert van september 2011. Die mededeling werd verspreid noch goedgekeurd door de directies van de Bank van De Post en bpost en vormt geen publicitaire informatie. Het gaat louter om elektronisch berichtenverkeer tussen commerciële medewerkers in Vlaams-Brabant die professionele ervaring wilden uitwisselen.

Zodra de directie van de Bank van De Post en bpost van deze e-mails op de hoogte werden gesteld, hebben zij het personeel van de postkantoren nogmaals in herinnering gebracht welke richtlijnen er moeten worden gevolgd.

De Bank van De Post en bpost hebben een aantal jaren geleden richtlijnen opgesteld betreffende de commerciële communicatie over beleggingsproducten. De Bank van De Post overlegt geregeld met de FSMA, opdat haar communicatie zou stroken met de vigerende wetgeving en de geldende gedragscode. Transparantie en veiligheid van de producten staan bij de Bank op de eerste plaats.

La Banque de La Poste ne commercialise que des produits pour lesquels le capital net investi est protégé au terme de l'investissement. Le produit dont il est question dans les articles de presse répond à ce critère et appartient à la classe de risque 1 sur une échelle allant de 0 à 6. Voilà qui explique sans doute la métaphore du vendeur en question mais c'était son choix personnel.

La FSMA a annoncé son intention d'initier une enquête à laquelle la Banque de La Poste collaborera en toute transparence. La Banque de La Poste n'a jamais fait l'objet d'une telle enquête auparavant.

L'incident est clos.

20 Question de M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression de trois passages à niveau à Froyennes et Ramegnies-Chin" (n° 12836)

20.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Infrabel prévoit la suppression de trois passages à niveau à Froyennes et Ramegnies-Chin. Le premier (rue d'Allain) sera remplacé par un tunnel, le deuxième (chemin Royer) sera remplacé par un pont et le troisième (rue de Froyennes à Ramegnies-Chin) se réduira à un couloir sous voies pour piétons et cyclistes.

La suppression des deux premiers passages à niveau inquiète les riverains qui craignent des excès de vitesse des automobilistes, celle du dernier préoccupe les responsables des écoles, nombreuses dans le quartier, qui craignent pour la sécurité des élèves.

Nous soutenons la suppression, lorsque c'est possible, des passages à niveau mais il faut une concertation avec les personnes concernées par ces changements.

Une réunion publique a été organisée par Infrabel: quelles ont été les remarques exprimées par les riverains et les directeurs des écoles environnantes? Comment Infrabel compte-t-il prendre en compte ces remarques pour apaiser leurs craintes concernant la sécurité des élèves?

20.02 Paul Magnette, ministre (*en français*): Infrabel confirme la séance d'information des riverains sur l'avant-projet de suppression de cinq passages à niveau sur les lignes Tournai-Mouscron et Tournai-Lille, le 19 juin dernier à Tournai. Le

De Bank van De Post commercialiseert alleen beleggingsproducten met kapitaalbescherming op de vervaldag. Het product waarover het in de pers gaat, beantwoordt aan dat criterium en behoort tot risicoklasse 1 op een schaal van 0 tot 6. Dat verklaart wellicht de vergelijking die de verkoper maakte, maar dat was zijn persoonlijke mening.

De FSMA is van plan een onderzoek in te stellen waaraan de Bank van De Post in alle openheid zal meewerken. De Bank van De Post was nooit eerder het onderwerp van een dergelijk onderzoek.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het afschaffen van drie overwegen te Froyennes en Ramegnies-Chin" (nr. 12836)

20.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Infrabel is van plan om in Froyennes en Ramegnies-Chin drie overwegen af te schaffen. De eerste overweg (rue d'Allain) zal door een tunnel vervangen worden, de tweede (chemin Royer) door een brug en de derde (rue de Froyennes in Ramegnies-Chin) door een voetgangers- en fietserstunnel onder de sporen.

De afschaffing van de eerste twee overwegen baart de omwonenden zorgen, omdat ze vrezen dat de automobilisten te snel zullen rijden. De schooldirecties – er zijn verscheidene scholen in die buurt – zijn bezorgd over de afschaffing van de derde overweg, omdat ze vrezen voor de veiligheid van de leerlingen.

We zijn voorstander van de afschaffing van overwegen wanneer dat mogelijk is, maar er moet met de betrokkenen overlegd worden over die aanpassingen.

Infrabel heeft een openbare vergadering georganiseerd: welke opmerkingen maakten de omwonenden en de directeurs van de scholen in de buurt? Hoe zal Infrabel rekening houden met die opmerkingen om de ongerustheid over de veiligheid van de leerlingen weg te nemen?

20.02 Minister Paul Magnette (*Frans*): Infrabel bevestigt dat er op 19 juni jongstleden in Doornik een informatievergadering werd georganiseerd voor de omwonenden in verband met het voorontwerp voor de afschaffing van vijf overwegen op de lijnen

contexte de la politique de suppression des passages à niveau d'Infrabel a été exposé ainsi que l'avant-projet et les étapes futures du dossier. Selon Infrabel, les remarques des riverains portaient sur le risque de vitesse excessive sur l'axe reliant les actuels deux premiers passages à niveau (le 2 et le 27) et sur le risque de voir les écoliers traverser les voies à hauteur de l'ancien passage à niveau 4. Pour la première remarque, Infrabel recommande une vitesse limitée à 50 km/h dans le tunnel et à 60 km/h pour le pont; pour la deuxième, les dangers de tels agissements sur l'ensemble du réseau ont été rappelés. Le site de l'ancien passage à niveau sera protégé par des grilles.

Enfin, je rappelle que toute personne peut obtenir des informations sur les chantiers ferroviaires en contactant la cellule "riverains" d'Infrabel.

Si vous le désirez, je dispose du PowerPoint de la présentation originale.

20.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Je vous remercie pour le document qu'on pourra me fournir.

J'espère que le dialogue se poursuivra et qu'Infrabel pourra rassurer les riverains et les directions d'école par les mesures proposées.

L'incident est clos.

21 Question de Mme Muriel Gerken au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'enquête de satisfaction organisée autour de la fermeture des bureaux et des Points Poste à Liège" (n° 12883)

21.01 Muriel Gerken (Ecolo-Groen): Des citoyens et des autorités locales nous interpellent à propos de la fermeture des Points Poste. D'après vous, pour fermer certains Points Poste, bpost s'est basé sur les résultats d'une enquête de satisfaction.

Quelle est donc la méthodologie qui a été appliquée pour la réalisation de cette enquête? Quels thèmes ont-ils été identifiés? Comment les citoyens ont-ils été interrogés: par téléphone, internet, courrier, autres? Quelles étaient les questions posées? Quel a été le taux de participation à cette enquête? Quelles sont les analyses des différents aspects soumis à l'enquête?

Doornik-Moeskroen en Doornik-Rijssel. Er werd toelichting gegeven bij het beleid van Infrabel inzake de afschaffing van overwegen en bij het voorontwerp en de vervolgfases van het dossier. Volgens Infrabel hadden de opmerkingen van de omwonenden betrekking op het risico dat er te snel zal worden gereden op de weg tussen de huidige eerste twee overwegen (2 en 27) en het risico dat de leerlingen het spoor zullen oversteken ter hoogte van de vroegere overweg 4. Wat de eerste opmerking betreft, beveelt Infrabel een snelheidsbeperking tot 50 km/uur aan voor de tunnel en tot 60 km/uur voor de brug; wat de tweede opmerking betreft, werd er gewezen op de gevaren van zulk gedrag op het hele spoorwegnet. De oude overweg zal afgezet worden met hekken.

Ten slotte herinner ik eraan dat iedereen die informatie over spoorwegwerken wil verkrijgen, contact kan opnemen met de cel Info Buurtbewoners van Infrabel.

Indien u dat wenst, beschik ik over de PowerPoint van de originele presentatie.

20.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Ik dank u voor het bezorgen van dat document.

Ik hoop dat de dialoog zal worden voortgezet en dat Infrabel de omwonenden en de schooldirecties dankzij de voorgestelde maatregelen zal kunnen geruststellen.

Het incident is gesloten.

21 Vraag van mevrouw Muriel Gerken aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de tevredenheidsenquête omtrent de sluiting van de postkantoren en PostPunten te Luik" (nr. 12883)

21.01 Muriel Gerken (Ecolo-Groen): Wij krijgen vragen van burgers en lokale overheden met betrekking tot de sluiting van de PostPunten. Volgens u besliste bpost bepaalde PostPunten te sluiten op grond van de resultaten van een tevredenheidsenquête.

Volgens welke methode werd die tevredenheidsenquête uitgevoerd? Welke thema's werden er aangesneden? Hoe werden de gebruikers ondervraagd: per telefoon, online, per brief, of op een andere manier? Welke vragen werden er gesteld? Hoeveel mensen antwoordden er op de enquête? Wat blijkt er uit de antwoorden over de diverse thema's uit de enquête?

Je voudrais comprendre comment on apprécie le fait que les citoyens considèrent trouver réponse à leurs besoins.

21.02 Paul Magnette, ministre (*en français*): L'enquête de satisfaction de bpost est réalisée par un bureau d'études de marché indépendant. Il s'agit d'une enquête menée en continu au sein de la population belge résidentielle et professionnelle. Toutes les enquêtes sont effectuées par téléphone. L'échantillon est composé, par an, de 1 620 clients résidentiels représentatifs de la population et de 3 600 clients professionnels, dont 1 200 indépendants et entreprises de moins de 5 personnes. Les critères couverts concernent l'envoi et la réception de lettres, l'envoi et la réception de paquets, la réception de journaux, les envois recommandés, l'information, l'eShop, le service clientèle, le bureau de poste et le Point Poste. Pour ces deux derniers, voici la formulation exacte: "Dans l'ensemble, dans quelle mesure êtes-vous satisfait de votre dernière visite au bureau de poste (ou Point Poste)?". Les clients satisfaits sont ceux ayant attribué un score de 5 à 7 sur une échelle de 7 points.

21.03 Muriel Gerkens (Ecolo-Groen): Des formulations telles que "êtes-vous satisfait de votre dernière visite dans un bureau de poste ou dans un Point Poste?" ne permettent évidemment pas d'appréhender la réalité que je visais, à savoir: "Ai-je, à proximité, ce qu'il me faut quand j'en ai besoin?"

On peut être satisfait du service rendu par un bureau de poste malgré l'éloignement qui pose problème.

Des enquêtes spécifiques et personnalisées permettraient d'identifier la façon dont les clients perçoivent leurs besoins et la façon d'y répondre. Les réponses admises dans la présente enquête téléphonique ne semblent pas pouvoir traduire la préoccupation que nous relayons. J'ignore s'il est possible de revoir en ce sens le questionnaire.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 12918 de Mme Dumery est transformée en question écrite.

22 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé

Ik zou willen weten hoe bpost inschat of de burgers vinden dat er aan hun behoeften wordt tegemoetgekomen.

21.02 Minister Paul Magnette (*Frans*): De tevredenheidsenquête van bpost wordt uitgevoerd door een onafhankelijk marktonderzoeksbureau. Voor die enquête worden voortdurend particuliere en professionele klanten van bpost in België ondervraagd. De respondenten worden steeds per telefoon bevraagd. Elk jaar worden steekproefsgewijs 1.620 particuliere klanten geselecteerd die een representatief staal van de bevolking vormen, alsook 3.600 professionele klanten, waarvan 1.200 zelfstandigen en ondernemingen van minder dan 5 personen. Er worden vragen gesteld over het versturen en ontvangen van brieven, het versturen en ontvangen van pakjes, de krantenbezorging, aangetekende zendingen, de informatie die de klanten krijgen, de eShop, de klantendienst, de postkantoren en de PostPunten. Met betrekking tot de verkooppunten wordt de respondent gevraagd hoe tevreden hij in het algemeen was over zijn jongste bezoek aan een postkantoor (of PostPunt). Een score van 5 tot 7 op een schaal van 7 wijst op een tevreden klant.

21.03 Muriel Gerkens (Ecolo-Groen): Met vragen in de trant van "bent u tevreden over uw jongste bezoek aan een postkantoor of PostPunt?" kan men uiteraard niet achterhalen of de klanten in de buurt de nodige diensten vinden wanneer ze die nodig hebben.

Men kan immers tevreden zijn over de dienstverlening van een postkantoor dat zich op een zekere afstand bevindt, ook wanneer die afstand als problematisch wordt ervaren.

Via specifieke en gepersonaliseerde enquêtes zou men kunnen nagaan welke behoeften de klanten hebben en hoe daaraan kan worden voldaan. De mogelijke antwoorden in deze telefonische enquête kunnen de bekommernis van de klanten die we via onze vragen kenbaar maken, niet weerspiegelen. Ik vraag me af of het niet mogelijk is de vragenlijst in die zin aan te passen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 12918 van mevrouw Dumery wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

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

des Grandes Villes, sur "la présentation du plan de transport 2013 par M. Marc Descheemaeker" (n° 12920)

22.01 Tanguy Veys (VB): L'administrateur délégué de la SNCB, M. Marc Descheemaeker, n'a pas attendu la finalisation ni l'approbation du nouveau plan de transport pour présenter ce dernier en détail à l'invitation d'un certain nombre de politiciens du CD&V.

Comment se fait-il que la SNCB puisse communiquer à propos du nouveau plan de transport alors que le ministre élude purement et simplement toute question à ce sujet en se référant aux préparatifs en cours?

22.02 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): Les préparatifs pour le nouveau plan de transport sont déjà bien avancés mais aucune décision n'a encore été soumise au conseil d'administration. M. Descheemaeker s'est donc exprimé de manière prématurée et tout ce qu'il a dit relève dès lors de sa responsabilité personnelle.

L'incident est clos.

23 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 tentative de vol de bobines de cuivre dans un atelier de la SNCB" (n° 12996)

23.01 Anthony Dufrane (PS): Voici trois semaines, des voleurs de métaux ont tenté de dérober trois bobines de 500 kg de cuivre entreposés dans les ateliers de la SNCB à Marchienne-au-Pont. L'élévateur utilisé par les voleurs s'est embourbé, les empêchant de parvenir à leurs fins. Le même jour, trois cents mètres de câble de cuivre ont été dérobés le long de la ligne 130. Je m'étonne de la grande facilité avec laquelle les voleurs sont entrés dans les ateliers de la SNCB.

Comment l'expliquer? D'autres tentatives de vol ont-elles eu lieu dans les ateliers de Marchienne-au-Pont ou ailleurs? Quelles mesures ont été prises par la SNCB pour protéger les ateliers? Y a-t-il augmentation des vols de câble le long des voies? Les trois entités ont réfléchi à la manière d'éviter ces vols. Quelles solutions ont-elles été proposées?

23.02 Paul Magnette, ministre (en français): Le

Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de voorstelling van het vervoersplan 2013 door Marc Descheemaeker" (nr. 12920)

22.01 Tanguy Veys (VB): De gedelegeerd bestuurder van de NMBS, Marc Descheemaeker, heeft de voltooiing en de goedkeuring van het nieuwe vervoersplan niet afgewacht om het al, op uitnodiging van een aantal CD&V-politici uitvoerig toe te lichten.

Waarom kan de NMBS wel al over het nieuwe vervoersplan communiceren, terwijl de minister vragen daarover stevast afwimpelt, verwijzend naar de "volop aan de gang zijnde voorbereidingen"?

22.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): De voorbereidingen van het nieuwe vervoersplan zijn al vergevorderd, maar er werden nog geen beslissingen voorgelegd aan de raad van bestuur. De communicatie van de heer Descheemaeker is dus voorbarig en valt onder zijn individuele verantwoordelijkheid.

Het incident is gesloten.

23 Vraag van de heer Anthony Dufrane aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de mislukte koperdiefstal in een NMBS-werkplaats" (nr. 12996)

23.01 Anthony Dufrane (PS): Drie weken geleden hebben dieven getracht drie rollen koper van 500 kg te stelen uit de werkplaatsen van de NMBS in Marchienne-au-Pont. Het hefwerktuig dat ze daartoe gebruikten, liep echter vast in de modder waardoor het bij een poging tot diefstal bleef. Diezelfde dag werd er langs lijn 130 300 meter koperkabel gestolen. Het verbaast me dat de dieven zo gemakkelijk in de werkplaatsen van de NMBS zijn kunnen binnendringen.

Hoe valt dat te verklaren? Zijn er in de werkplaatsen van Marchienne-au-Pont of elders nog andere pogingen tot diefstal geweest? Welke maatregelen heeft de NMBS genomen om haar werkplaatsen te beveiligen? Neemt het aantal kabeldiefstallen langs het spoor toe? De drie entiteiten hebben nagedacht over een manier om die diefstallen te verhinderen. Welke oplossingen werden er naar voren geschoven?

23.02 Minister Paul Magnette (Frans): De NMBS-

Groupe SNCB tente de protéger les ateliers, les dépôts de métaux et tous les objets de grande valeur et prend des mesures d'organisation, des mesures physiques et électroniques. Les systèmes d'alarme sont centralisés au *Security Operation Center* à Bruxelles. Les services d'intervention sont dirigés par ce service.

Le système d'alarme n'a pas permis de détecter le vol à l'atelier de Marchienne-au-Pont. Une enquête a été ouverte par la police des chemins de fer. Le site est surveillé de manière ponctuelle par une société de gardiennage externe. Depuis le 26 juin, le contrat de gardiennage est renouvelé pour une durée indéterminée.

Les vols ont augmenté en 2012: 197 vols pour le premier trimestre contre 173 pour la même période en 2011. Le phénomène est étudié par le groupe de travail "Vols de câbles". Infrabel prend en charge la mise en place des moyens techniques pour sécuriser les câbles le long des voies. *Corporate Security Service* s'occupe du volet stratégique et opérationnel. Il collabore à l'établissement d'un plan d'action national avec la police fédérale. Des accords de collaboration ont été conclus avec les procureurs du Roi des arrondissements les plus sensibles tels que Liège et Charleroi. Tant Infrabel que *Corporate Security Service* participent aux groupes créés au sein de l'Union internationale des chemins de fer.

L'incident est clos.

24 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les nuisances occasionnées par les sans-abri dans le hall d'accueil de la gare de Gand-Saint-Pierre" (n° 12969)

24.01 Tanguy Veys (VB): Des sans-abri occupent quotidiennement le hall d'entrée de la gare Sint-Pieters. Ils boivent de la bière, font du bruit, se querellent, font leurs besoins où bon leur semble et jettent des débris par terre.

Quelles mesures vont être prises pour mettre un terme à ces nuisances? Des accords ont-ils été pris à ce propos entre la police locale et la police des chemins de fer?

24.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Après concertation entre le *Corporate Security Service*, la direction de la gare et les travailleurs de

Groep tracht de werkplaatsen, de metaaldepots en alle voorwerpen van grote waarde te beschermen en neemt daartoe organisatorische, fysieke en elektronische maatregelen. De alarmsystemen zijn gecentraliseerd in het Security Operations Center in Brussel. De interventieteams worden door die dienst aangestuurd.

Het alarmsysteem heeft niet aangegeven dat er een poging tot diefstal was in de werkplaats van Marchienne-au-Pont. De spoorwegpolitie heeft een onderzoek ingesteld. De site wordt nauwgezet gecontroleerd door een externe bewakingsfirma. Op 26 juni werd het bewakingscontract voor onbepaalde duur verlengd.

Het aantal diefstallen gaat dit jaar in stijgende lijn: zo werden er tijdens het eerste trimester van 2012 al 197 diefstallen vastgesteld, tegenover 173 tijdens dezelfde periode in 2011. Het fenomeen wordt bestudeerd door de werkgroep Kabeldiefstallen. Infrabel zorgt voor de technische middelen om de kabels langs de sporen te beveiligen. De *Corporate Security Service* is verantwoordelijk voor het strategische en operationele aspect en werkt samen met de federale politie aan een nationaal actieplan. Er werden samenwerkingsakkoorden gesloten met de procureurs des Konings van de meest kwetsbare arrondissementen, waaronder Luik en Charleroi. Zowel Infrabel als de *Corporate Security Service* nemen deel aan de groepen die binnen de Internationale Spoorwegunie zijn opgericht.

Het incident is gesloten.

24 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de overlast veroorzaakt door de daklozen aan de inkomhal van het Sint-Pietersstation te Gent" (nr. 12969)

24.01 Tanguy Veys (VB): Elke dag komen er daklozen in het inkomhal van het Sint-Pietersstation zitten. Ze drinken bier, maken lawaai, maken ruzie, plassen waar ze willen en gooien vuilnis op de grond.

Welke maatregelen worden genomen om die overlast aan te pakken? Zijn hierover afspraken gemaakt tussen de lokale politie en de spoorwegpolitie?

24.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Na overleg tussen de *Corporate Security Service*, de stationdirectie en de straathoekwerkers werd een

rue, plusieurs initiatives ont été prises, telles que l'installation d'une toilette mobile à la hauteur de l'auvent et l'ouverture 24 h sur 24 d'une toilette de nuit. Les travailleurs de rue ont demandé aux sans-abris de s'en tenir aux règles et de ne pas importuner les voyageurs. La zone sous l'auvent est nettoyée plusieurs fois par jour.

Si la nuisance est provoquée par les sans-abris, les agents de Securail demandent qu'il y soit mis fin. En cas d'infraction au règlement de la police ferroviaire, les agents de Securail peuvent dresser procès-verbal. Lorsque les problèmes persistent, la police ferroviaire intervient.

24.03 Tanguy Veys (VB): A mon sens, les interventions témoignent d'un manque de détermination.

L'incident est clos.

25 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la procédure en justice intentée par la SNCB-Holding contre la grande banque suisse UBS en vue de récupérer sept millions d'euros sur un investissement" (n° 13002)

25.01 Tanguy Veys (VB): En 2001, la société de chemins de fer belge a investi dans des obligations auprès de la banque suisse avec un terme de 30 ans, dans le but de rembourser une opération de type *sale-and-lease-back*. Selon la SNCB, UBS n'a toutefois pas respecté ses engagements contractuels. L'avocat du holding SNCB plaidera sous peu.

Dans quelle mesure le Groupe SNCB investit-il dans de telles obligations? Avec quel succès? S'agit-il aux yeux du ministre d'une forme d'une forme de placement à la fois judicieuse et sûre? Appartient-il à une institution publique de procéder de la sorte alors qu'elle est confrontée à de sérieux problèmes financiers? À quels égards UBS n'a-t-elle pas respecté ses engagements?

25.02 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): Plus aucun contrat de leasing n'a été conclu avec les États-Unis depuis 2003. Jusqu'à présent, les pertes essuyées sur une partie du dépôt UBS sont les seules pertes liées à de tels dépôts depuis l'écroulement de la crise financière en 2008. L'argent actuellement disponible au sein du Groupe SNCB est encore uniquement placé auprès du Trésor belge, des organismes publics fédéraux, de la

aantal initiatieven genomen, zoals de plaatsing van een mobiel toilet ter hoogte van de luifel en het 24 uur op 24 openhouden van het nachttoilet. De straathoekwerkers hebben de daklozen gevraagd zich aan de regels te houden en de reizigers niet lastig te vallen. De zone onder de luifel wordt meermaals per dag schoongemaakt.

Als er overlast wordt veroorzaakt door de daklozen, vragen de Securail-agenten om dit gedrag te stoppen. Als er inbreuken worden gepleegd op het reglement van de spoorwegpolitie, dan kunnen de Securail-agenten een pv opstellen. Bij aanhoudende problemen, grijpt de spoorwegpolitie in.

24.03 Tanguy Veys (VB): Echt kordaat wordt er volgens mij toch niet opgetreden.

Het incident is gesloten.

25 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de rechtszaak van de NMBS-Holding tegen de Zwitserse grootbank UBS om 7 miljoen euro op een belegging te recupereren" (nr. 13002)

25.01 Tanguy Veys (VB): In 2001 heeft de Belgische spoorwegmaatschappij bij de Zwitserse bank UBS geïnvesteerd in obligaties met een looptijd van 30 jaar met de bedoeling om een *sale-and-lease-back* operatie af te betalen. Volgens de NMBS-Holding is UBS echter haar contractuele verplichtingen niet nagekomen. Eerstdaags houdt de advocaat van de NMBS-Holding in Londen zijn pleidooien.

In welke mate investeert de NMBS-Groep in dergelijke obligaties? Hoe succesvol zijn die investeringen? Vindt de minister dat een goede en veilige manier van beleggen? Is dit wel een taak voor een overheidsinstelling die zelf kampt met ernstige financiële problemen? Op welk vlak is UBS haar contractuele verplichtingen niet nagekomen?

25.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): Sinds 2003 werden geen Amerikaanse leasings meer afgesloten. Tot op heden is het verlies dat men heeft geleden op een deel van het UBS-deposito, het enige verlies op dergelijke deposito's sinds het uitbreken van de financiële crisis in 2008. De huidige beschikbare gelden van de NMBS-Groep worden nu nog enkel belegd bij de Belgische Schatkist, federale overheidsinstellingen, de

Communauté flamande, de la Région wallonne, de la Communauté française et de la Région de Bruxelles-capitale, ou encore auprès d'institutions bénéficiant de leur garantie.

La direction de la SNCB-Holding répond toujours favorablement aux propositions des investisseurs américains de mettre un terme anticipativement aux contrats de leasing, d'un commun accord et sans frais pour la SNCB-Holding. Tout risque futur est donc écarté. Depuis début 2012, il a été mis anticipativement un terme à deux transactions américaines.

La compétence discrétionnaire accordée par le contrat à UBS est exercée par celle-ci selon des modalités qui portent atteinte aux droits de la SNCB-Holding. C'est la raison pour laquelle la SNCB-Holding a entamé une action devant la *High Court of Justice*, après avoir vainement tenté d'aboutir à un accord avec UBS.

25.03 Tanguy Veys (VB): UBS déclare pour sa part qu'elle n'a rien à se reprocher.

L'incident est clos.

26 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le litige juridique entre la SNCB-Holding et Infrabel concernant les écrans de publicité numériques de Publifer" (n° 13030)

26.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): En octobre 2011, Infrabel a intenté un procès contre la SNCB-Holding en raison du placement des panneaux publicitaires numériques de Publifer dans les grandes gares. Infrabel estime en effet que ces derniers réduisent la visibilité des informations destinées aux voyageurs.

Où en est cette procédure judiciaire? Quel est le coût actuel de l'assistance juridique nécessitée par ce litige? Quel avenir le ministre réserve-t-il à Publifer dans la nouvelle structure bicéphale de la SNCB?

26.02 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): Depuis octobre 2011, Infrabel demande l'enlèvement des écrans publicitaires numériques de la gare de Bruxelles-Midi parce qu'ils empêcheraient de bien voir les panneaux d'information aux voyageurs. D'après Infrabel, la convention de concession entre Publifer et l'ex-SNCB n'est pas applicable au domaine d'Infrabel. Le 13 octobre, Infrabel a introduit avec succès une

Vlaamse Gemeenschap, Het Waals Gewest, de Franstalige Gemeenschap en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, of bij door hen gewaarborgde instellingen.

Het management van de NMBS-Holding aanvaardt steeds voorstellen van Amerikaanse investeerders tot vroegtijdige beëindiging van hun leasings, in wederzijds akkoord en zonder kosten in hoofde van NMBS-Holding, waardoor toekomstige risico's uitgeschakeld worden. Sedert begin 2012 werden twee Amerikaanse transacties vroegtijdig beëindigd.

De discretionaire bevoegdheid die het contract aan UBS toekende, wordt door haar uitgeoefend op een wijze die strijdig is met de rechten van de NMBS-Holding. Daarom heeft de NMBS-Holding een proces aangespannen bij het High Court of Justice, na een vergeefse poging een overeenkomst met UBS te treffen.

25.03 Tanguy Veys (VB): Volgens de verklaringen van UBS staat de bank recht in haar schoenen.

Het incident is gesloten.

26 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het juridisch geschil tussen de NMBS-Holding en Infrabel betreffende de digitale reclameborden van Publifer" (nr. 13030)

26.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): In oktober 2011 daagde Infrabel de NMBS-Holding voor de rechter omdat digitale reclameborden van Publifer in de grote stations het zicht zouden belemmeren op reizigersinformatie.

Wat is de stand van zaken in die gerechtelijke procedure? Wat is de huidige kostprijs van de juridische bijstand in dit geschil? Welke toekomst ziet de minister voor Publifer in de nieuwe tweeledige structuur van de NMBS?

26.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): Sinds oktober 2011 vraagt Infrabel de verwijdering van de digitale borden in het station van Brussel-Zuid omdat die het zicht zouden belemmeren op de borden met informatie aan de reizigers. Volgens Infrabel zou de concessieovereenkomst van Publifer met de ex-NMBS niet van toepassing zijn op het domein van Infrabel. Op 13 oktober diende Infrabel met gunstig gevolg een eenzijdig

requête tendant à faire enlever ces écrans numériques. La partie adverse a interjeté appel de cette décision. Par ordonnance du 21 octobre 2011, le président du tribunal de première instance a annulé l'ordonnance du 13 octobre. Le 31 octobre 2011, Infrabel a interjeté appel de cette décision, demande rejetée par arrêt du 26 avril 2012.

Une procédure judiciaire est également en cours concernant l'interruption de l'alimentation électrique des écrans numériques et, le 31 octobre, Publifer a cité Infrabel en référé pour que soit maintenue l'alimentation électrique de tous les écrans publicitaires de la gare de Bruxelles-Midi. Par ordonnance du 1^{er} décembre 2011, le président du tribunal de première instance de Bruxelles a pris une décision en faveur de Publifer et de la SNCB-Holding. Le 14 décembre, Infrabel a également interjeté appel de cette décision, demande rejetée par la cour d'appel par arrêt du 31 mai 2012.

(En français) Et cet arrêt impose à Infrabel – je cite en français – "de s'abstenir de toute mesure quelconque autre visant à perturber, gêner ou, de quelque manière que ce soit, empêcher l'exploitation sans interruption des dispositifs publicitaires de Publifer installés ou à installer, sous peine d'une astreinte de 10 000 euros par infraction et par dispositif, à compter de la signification du présent arrêt. L'astreinte est renouvelable chaque jour que l'infraction perdure, le montant total des astreintes cumulées ne pouvant excéder 20 millions d'euros."

(En néerlandais) Une fois de plus, la cour d'appel a confirmé dans cet arrêt que:

(En français) "Il existe dans le chef de Publifer une apparence de droit suffisante que pour justifier que soit interdite toute voie de fait de nature à nuire à l'exploitation par elle des dispositifs publicitaires se situant tant dans les gares que sur les domaines d'Infrabel et qui ont été autorisés par l'ancienne SNCB ou plus récemment par la SNCB-Holding. Cette apparence de droit résulte de ce qu'il n'est pas contesté que la SNCB-Holding a repris les droits et obligations de la SNCB, qu'Infrabel même n'a pas dénié à la SNCB-Holding le droit de percevoir les redevances publicitaires et, s'agissant des gares, un fondement juridique supplémentaire permet de reconnaître à la SNCB-Holding le droit de conférer des autorisations ponctuelles éventuellement requises."

(En néerlandais) Compte tenu de l'ordonnance du 1^{er} décembre 2011, la SNCB-Holding a demandé à

verzoekschrift in om de digitale borden te laten weghalen. De tegenpartij tekende beroep aan tegen die beslissing. Bij beschikking van 21 oktober 2011 vernietigde de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg daarop de beschikking van 13 oktober. Infrabel tekende op 31 oktober 2011 beroep aan tegen deze beschikking, dat werd verworpen bij arrest van 26 april 2012.

Er is ook een gerechtelijke procedure gevoerd over de onderbreking van de stroomtoevoer naar de digitale borden en op 31 oktober dagvaardde Publifer in kortgeding Infrabel om de elektrische voeding van alle publiciteitsschermen in het station Brussel-Zuid in werking te houden. Bij beschikking van 1 december 2011 besliste de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg te Brussel in het voordeel van Publifer en de NMBS-Holding. Op 14 december tekende Infrabel ook hiertegen beroep aan, dat werd afgewezen door het hof van beroep te Brussel bij arrest van 31 mei 2012.

(Frans) Dat arrest verplicht Infrabel ertoe af te zien van enige andere maatregel die ertoe strekt de ononderbroken exploitatie van de aangebrachte of nog aan te brengen reclame-inrichtingen van Publifer op enige wijze te verstoren, hinderen of beletten, op straffe van een dwangsom van 10.000 euro per inbreuk en per inrichting, vanaf de betekening van dat arrest. De dwangsom kan elke dag van de inbreukperiode opnieuw opgelegd worden, maar het totaalbedrag van de gecumuleerde dwangsommen mag niet meer dan 20 miljoen euro bedragen.

(Nederlands) Het hof van beroep bevestigde nogmaals in dit arrest dat

(Frans) er in hoofde van Publifer een voldoende schijn van recht bestaat om een verbod te rechtvaardigen van elke feitelijkheid die de exploitatie door Publifer van de reclame-inrichtingen die zich zowel in de stations als op de domeinen van Infrabel bevinden en toegestaan werden door de voormalige NMBS of meer recentelijk door de NMBS-Holding, kan schaden. Die schijn van recht vloeit voort uit het feit dat niet betwist wordt dat de NMBS-Holding de rechten en verplichtingen van de NMBS heeft overgenomen, dat Infrabel zelf de NMBS-Holding niet het recht ontzegd heeft om de reclamevergoedingen te innen; wat de stations betreft, bestaat er een aanvullende rechtsgrond op basis waarvan kan worden erkend dat de NMBS-Holding over het recht beschikt om eventueel vereiste eenmalige toelatingen te verlenen.

(Nederlands) Gezien de beschikking van 1 december 2011 vroeg de NMBS-Holding aan

Infrabel de confirmer par écrit qu'elle acceptait les différents points des deux ordonnances judiciaires des 21 octobre et 1^{er} décembre et qu'elle ne s'opposait dès lors plus à l'installation et à l'exploitation des dispositifs publicitaires de PubliFer. Infrabel ayant répondu ne pas vouloir accéder à cette demande, la SNCB-Holding a décidé d'intenter une procédure au fond pour assurer le maintien des ordonnances en référé. L'affaire devrait normalement être plaidée en octobre 2013.

Il est impossible à ce stade de chiffrer le coût de cette procédure, mais la SNCB-Holding considère qu'il atteindra plusieurs dizaines de milliers d'euros pour les deux parties.

26.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Je trouve inconvenant de voir Infrabel et la SNCB-Holding, deux entités de la SNCB, s'affronter sur cette question depuis l'année dernière à coup de procédures judiciaires, plutôt que d'essayer ensemble d'arriver à un accord à l'amiable. Et tout cela aux frais de l'État!

L'incident est clos.

27 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'accessibilité des fascicules RGPS 577 et 578 pour les membres du personnel de la SNCB" (n° 13062)

27.01 Tanguy Veys (VB): Le 5 juin, j'ai attiré l'attention du ministre sur la non-disponibilité numérique sur l'intranet des fascicules RGPS 577 et 578 pour les conducteurs de train et les accompagnateurs de train. On me signale maintenant que – contrairement à ce que le ministre vient de dire dans sa réponse – les membres du personnel qui demandent ces fascicules à leur supérieur hiérarchique direct ne les obtiennent pas.

Quelles mesures le ministre compte-t-il prendre pour garantir l'accessibilité des fascicules 577 et 578 pour les membres du personnel?

27.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Le Groupe SNCB m'a fait savoir que les deux fascicules sont retravaillés. Ils ne figurent pas sur l'intranet sous leur forme actuelle parce qu'ils pourraient générer des malentendus. Une circulaire précisant comment il convient de comprendre et d'appliquer les deux fascicules a été diffusée.

27.03 Tanguy Veys (VB): Le ministre ne précise

Infrabel om schriftelijk te bevestigen dat zij de twee gerechtelijke beschikkingen van 21 oktober en 1 december op alle punten aanvaardt en dat zij bijgevolg de plaatsing en exploitatie van de publiciteitsdragers van PubliFer niet langer in de weg staat. Infrabel heeft geantwoord dat ze niet op deze vraag wil ingaan, zodat de NMBS-Holding een procedure ten gronde heeft ingeleid om de beschikkingen in kort geding te behouden. Deze zaak zal normaal in oktober 2013 worden gepleit.

De financiële kosten kunnen nog niet concreet worden becijferen, maar de NMBS-Holding gaat uit van meerdere tienduizenden euro's voor beide partijen.

26.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Ik vind het onverantwoord dat twee delen van de NMBS, Infrabel en de NMBS-Holding, elkaar sinds vorig jaar op dit punt bestoken met gerechtelijke procedures, in plaats van samen aan tafel te gaan zitten om het probleem in der minne op te lossen. En dat alles wordt bekostigd met overheidsgeld!

Het incident is gesloten.

27 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de ontsluiting van de ARPS-bundels 577 en 578 voor de personeelsleden van de NMBS" (nr. 13062)

27.01 Tanguy Veys (VB): Op 5 juni heb ik de minister erop gewezen dat de ARPS-bundels 577 en 578 voor de treinbestuurders en treinbegeleiders niet digitaal beschikbaar waren op het intranet. Men signaleert mij thans – in tegenstelling tot het antwoord van de minister – dat personeelsleden die deze bundels opvragen bij hun onmiddellijke chef, deze niet krijgen.

Welke maatregelen worden getroffen om de ARPS-bundels 577 en 578 te ontsluiten voor deze personeelsleden?

27.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): De NMBS-Groep deelt mij mee dat de twee bundels aan herwerking toe zijn. Ze staan niet in hun huidige vorm op het intranet omdat dat zou kunnen leiden tot misverstanden. Er is een rondzendbrief verspreid onder het personeel waarin wordt verduidelijkt hoe de twee bundels actueel moeten worden begrepen en toegepast.

27.03 Tanguy Veys (VB): De minister zegt niet

pas quand les deux fascicules seront disponibles. Je demande instamment que les deux fascicules RGPS soient à nouveau rendus disponibles, entre autre sur l'intranet.

L'incident est clos.

28 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le personnel de la SNCB qui est constamment agressé par des nuées de mouettes agressives dans le faisceau Voorhaven de Zeebrugge" (n° 13063)

28.01 Tanguy Veys (VB): L'activité intense qui règne au port de Zeebrugge est importante pour la SNCB. Or il n'est guère agréable d'y travailler: les membres du personnel qui travaillent comme wagonnier ou comme contrôleur dans l'avant-port de Zeebrugge sont constamment attaqués par des nuées de mouettes agressives.

Comment s'y prendra-t-on pour résoudre ce problème?

28.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Le nœud ferroviaire situé dans la partie occidentale de l'avant-port constitue un lieu de couvaison pour des centaines de mouettes. Pendant la période de couvaison, les mouettes sont très agressives à l'égard des humains s'approchant de leur nid. Plusieurs membres du personnel de la SNCB Freight Services et de la SNCB Logistics ont en effet été attaqués et la colonie s'étend d'année en année. Les gestionnaires du port de Zeebrugge ainsi que la Agentschap voor Natuur en Bos ont été contactés par écrit. Les mouettes sont des oiseaux protégés et il n'est pas évident d'inciter cette colonie à migrer vers un autre site. L'on a essayé de chasser les mouettes avant la ponte en recourant à un faucon mais cette tentative a échoué. À la suite d'un récent accident de voiture, le problème a une nouvelle fois été évoqué auprès des gestionnaires du port.

28.03 Tanguy Veys (VB): Une initiative doit être prise d'urgence, car le personnel est inquiet pour sa sécurité.

L'incident est clos.

29 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 parking sur la Dofellei à Mortsel" (n° 13064)

wanneer de nieuwe bundels er komen. Ik dring erop aan dat men in afwachting van de wijzigingen de huidige ARPS-bundels opnieuw aanbiedt, onder meer op het intranet.

Het incident is gesloten.

28 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het NMBS-personeel dat in de bundel Voorhaven te Zeebrugge constant wordt aangevallen door zwermen agressieve meeuwen" (nr. 13063)

28.01 Tanguy Veys (VB): De drukke activiteiten in de haven van Zeebrugge zijn belangrijk voor de NMBS-Groep. Het is er echter niet aangenaam werken: het personeel dat in de voorhaven van Zeebrugge werkt als rangeerder of schouwer wordt voortdurend aangevallen door zwermen agressieve meeuwen.

Hoe zal dit probleem worden aangepakt?

28.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): De sporenbundel in de westelijke voorhaven is een broedplaats van honderden meeuwen. Tijdens de broedperiode zijn de meeuwen erg agressief als er mensen in de buurt van de nesten komen. Verschillende leden van het personeel van NMBS Freight Services en NMBS Logistics werden inderdaad aangevallen en ieder jaar breidt de kolonie uit. Het havenbestuur van Zeebrugge en het Agentschap voor Natuur en Bos werden aangeschreven. Meeuwen zijn beschermde vogels en het is niet evident om deze kolonie naar een andere locatie te lokken. Er werd geprobeerd om ze met een valk te verjagen voor ze daar eieren leggen, maar dat is mislukt. Naar aanleiding van een recent arbeidsongeval werd de problematiek nogmaals aangekaart bij het havenbestuur.

28.03 Tanguy Veys (VB): Er moet dringend iets worden ondernomen, want het personeel vreest voor zijn veiligheid.

Het incident is gesloten.

29 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de parking aan de Dofellei in

Mortsel" (nr. 13064)

29.01 Tanguy Veys (VB): Lorsque le nouveau parking aura été aménagé sous la grand-place de Mortsel, le parking gratuit de la Lodewijk Dosfellei sera fermé. Cela aura des conséquences pour les navetteurs qui, désormais, devront payer jusqu'à 16 euros de parking maximum.

La SNCB réservera-t-elle dans le parking souterrain un certain nombre de place qu'elle mettra à la disposition des voyageurs? Ces derniers pourront-ils se parquer à des tarifs préférentiels?

29.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Le Groupe SNCB ne dispose actuellement d'aucun parking à la gare de Mortsel-Oude God, ni d'un terrain susceptible d'accueillir une aire de stationnement pour les navetteurs. La gare étant facile d'accès par le bus, le vélo et bientôt le tram, et vu les frais d'investissement et d'exploitation élevés d'un parking souterrain, il a été décidé de ne pas participer dans la construction d'un tel parking. La SNCB-Holding est toutefois d'accord de construire à cet endroit un nouveau parking pour vélos, conformément à ce que prévoit le Masterplan arrêté pour cette gare.

L'incident est clos.

La réunion publique est levée à 17 h 04.

29.01 Tanguy Veys (VB): Als binnenkort de nieuwe parkeergarage onder het stadsplein van Mortsel wordt geopend, dan wordt de gratis parking aan de Lodewijk Dosfellei gesloten. Dat heeft gevolgen voor de pendelaars, die voortaan maximaal 16 euro per dag zullen moeten betalen om te parkeren.

Zal de NMBS een aantal parkeerplaatsen in de ondergrondse parking voor zich nemen en aan de treinreizigers met een abonnement ter beschikking stellen? Zullen zij daar aan bijzondere voorwaarden kunnen parkeren?

29.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Momenteel heeft de NMBS-Groep bij het station Mortsel-Oude God geen parking en ook geen terrein beschikbaar waarop een parking voor de pendelaars zou kunnen worden ingericht. Aangezien het station goed bereikbaar is met de bus, de fiets en binnenkort ook met de tram, en gezien de hoge investerings- en exploitatiekosten van een ondergrondse parking, werd beslist om niet te participeren in de bouw van een ondergrondse parking. De NMBS-Holding gaat echter wel akkoord om daar een nieuwe fietsenstalling te bouwen, conform het masterplan dat werd ontwikkeld voor dit station.

Het incident is gesloten.

De openbare vergadering wordt gesloten om 17.04 uur.