



CHAMBRE DES REPRESENTANTS
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

11-12-2012

Après-midi

Dinsdag

11-12-2012

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 M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'enquête menée par Test Achats dans 212 Points Poste et bureaux de poste" (n° 14361)

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

Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le passage à niveau à la hauteur de la gare de Ternat" (n° 14364)

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

Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les plaintes déposées auprès du service à la clientèle de la SNCB" (n° 14369)

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

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 "l'organisation de Job Days par la SNCB" (n° 14384)

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

Questions jointes de

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le rapport sur la ponctualité d'octobre 2012 et le plan pour la ponctualité" (n° 14385)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les statistiques de ponctualité d'Infrabel" (n° 14495)

INHOUD

Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het onderzoek van Test-Aankoop in 212 PostPunten en postkantoren" (nr. 14361)

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

Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de overweg ter hoogte van het station van Ternat" (nr. 14364)

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

Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de klachten bij de klantendienst van de NMBS" (nr. 14369)

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

Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Job Days van de NMBS" (nr. 14384)

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

Samengevoegde vragen van

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het stiptheidsrapport van oktober 2012 en het actieplan stiptheid" (nr. 14385)

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stiptheidscijfers van Infrabel" (nr. 14495)

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

Sprekers: **Steven Vandeput, 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 gare de Lessines" (n° 14386)

7

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

Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het station Lessen" (nr. 14386)

7

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

Questions jointes de

8

Samengevoegde vragen van

8

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la menace de fermeture de sept cuisines dans différents ateliers de la SNCB" (n° 14420)

8

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de dreigende sluiting van een 7-tal keukens in verschillende werkplaatsen van de NMBS" (nr. 14420)

8

- M. Steven Vandeput au vice-premier ministre et ministre des Finances et du Développement durable, chargé de la Fonction publique, sur "l'action de la CGSP-Cheminots et de la CSC Transcom à Gand-Saint-Pierre" (n° 14572)

8

- de heer Steven Vandeput aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Duurzame Ontwikkeling, belast met Ambtenarenzaken, over "de actie van ACOD-Spoor en ACV Transcom in Gent-Sint-Pieters" (nr. 14572)

8

- Mme Bercy Slegers au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la fermeture de certains restaurants d'entreprise de la SNCB" (n° 14599)

8

- mevrouw Bercy Slegers aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de sluiting van NMBS-bedrijfsrestaurants" (nr. 14599)

8

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

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

Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la nécessité d'une zone kiss and ride à la gare de Louvain" (n° 14443)

10

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

Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nood aan een kus-en-rijzone aan het station van Leuven" (nr. 14443)

10

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 départ de la gare de Linkebeek d'un train sans accompagnateur de train" (n° 14444)

10

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

Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "een trein die vanuit het station van Linkebeek vertrok zonder treinbegeleider" (nr. 14444)

10

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

Questions jointes de	11	Samengevoegde vragen van	11
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan d'investissement 2013-2025 du Groupe SNCB" (n° 14519)	11	- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep" (nr. 14519)	11
- M. Josy Arens au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la cohérence du plan d'investissement 2013-2025" (n° 14565)	11	- de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de coherentie van het investeringsplan 2013-2025" (nr. 14565)	11
- M. Damien Thiéry au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan d'investissement 2013-2025 du Groupe SNCB" (n° 14637)	11	- de heer Damien Thiéry aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep" (nr. 14637)	11
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les investissements dans le rail limbourgeois dans le cadre du plan d'investissement 2013-2025" (n° 14640)	11	- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de investeringen in het Limburgs spoor in het investeringsplan 2013-2025" (nr. 14640)	11
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan d'investissement 2013-2025 du Groupe SNCB" (n° 14674)	11	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep" (nr. 14674)	11
- 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 "le plan d'investissement de la SNCB-Holding" (n° 14688) <i>Orateurs: Josy Arens, Damien Thiéry, Steven Vandeput, Tanguy Veys, Jef Van den Bergh, Paul Magnette</i> , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes	11	- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het investeringsplan van de NMBS-Holding" (nr. 14688) <i>Spreekers: Josy Arens, Damien Thiéry, Steven Vandeput, Tanguy Veys, Jef Van den Bergh, Paul Magnette</i> , minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	11
Questions jointes de	15	Samengevoegde vragen van	15
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le Fyra" (n° 14522)	15	- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Fyra" (nr. 14522)	15
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réservation obligatoire sur le Fyra Bruxelles-Amsterdam" (n° 14642)	15	- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de reserveringsplicht op de Fyra Brussel-Amsterdam" (nr. 14642)	15
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le Fyra Anvers-Breda"	15	- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Fyra Antwerpen-Breda"	15

(n° 14643)		(nr. 14643)	
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le Fyra Bruxelles-Amsterdam" (n° 14644)	15	- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Fyra Brussel-Amsterdam" (nr. 14644)	15
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la proposition de Rover et TrainTramBus d'inviter d'autres opérateurs ferroviaires pour présenter des solutions de remplacement pour le train Benelux" (n° 14645)	15	- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het voorstel van Rover en TreinTramBus om alternatieve spooroperatoren uit te nodigen om alternatieven voor de Benelux-trein voor te stellen" (nr. 14645)	15
- 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 "le Fyra" (n° 14647)	15	- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Fyra" (nr. 14647)	15
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le Fyra" (n° 14677) <i>Orateurs: Steven Vandeput, Jef Van den Bergh, Tanguy Veys, Paul Magnette,</i> ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes	15	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Fyra" (nr. 14677) <i>Sprekers: Steven Vandeput, Jef Van den Bergh, Tanguy Veys, Paul Magnette,</i> minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	15
Interpellation 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 non-divulgateur de l'étude scientifique consacrée à la charge de travail physique imposée aux facteurs" (n° 70) <i>Orateurs: Miranda Van Eetvelde, Paul Magnette,</i> ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes	21	Interpellatie van mevrouw Miranda Van Eetvelde tot de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over "de niet-vrijgave van de studie inzake de fysieke belasting van postbodes" (nr. 70) <i>Sprekers: Miranda Van Eetvelde, Paul Magnette,</i> minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	21
<i>Motions</i>	23	<i>Moties</i>	23
Questions jointes de	24	Samengevoegde vragen van	24
- M. Steven Vandeput au vice-premier ministre et ministre des Finances et du Développement durable, chargé de la Fonction publique, sur "l'attitude du Groupe SNCB lors des grèves sauvages" (n° 14573)	24	- de heer Steven Vandeput aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Duurzame Ontwikkeling, belast met Ambtenarenzaken, over "het optreden van de NMBS-Groep bij wilde stakingsacties" (nr. 14573)	24
- M. Steven Vandeput au vice-premier ministre et ministre des Finances et du Développement durable, chargé de la Fonction publique, sur "la révision du protocole d'accord de 2008 relatif aux arrêts de travail" (n° 14574)	24	- de heer Steven Vandeput aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Duurzame Ontwikkeling, belast met Ambtenarenzaken, over "de herziening van het protocolakkoord van 2008 rond werkonderbrekingen" (nr. 14574)	24
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la	24	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en	24

Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'attitude du Groupe SNCB lors des grèves sauvages" (n° 14686)

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

Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het optreden van de NMBS-Groep bij wilde stakingsacties" (nr. 14686)

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

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

du

MARDI 11 DECEMBRE 2012

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 11 DECEMBER 2012

Namiddag

La discussion des questions et des interpellations est ouverte à 15 h 39 sous la présidence de M. Jef Van den Bergh.

01 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'enquête menée par Test Achats dans 212 Points Poste et bureaux de poste" (n° 14361)

01.01 Tanguy Veys (VB): Selon une enquête effectuée par Test-Achats concernant 212 Points Poste et bureaux de poste en Belgique, les Points Poste ne constituent toujours pas une alternative digne de ce nom aux bureaux de poste et la qualité des services fournis par certains Points Poste laisserait franchement à désirer. Sans compter que la continuité des points poste est tout sauf garantie... Réagissant à l'enquête, bpost s'inscrit en faux contre les conclusions mises en avant.

Le ministre fait-il siennes les analyses et les conclusions de Test-Achats? Quelles mesures ont-elles été prises?

01.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Selon bpost, les constatations de Test-Achats ne correspondent pas aux résultats de l'enquête concernant la qualité du service réalisée annuellement par un organisme indépendant. Cette enquête s'effectue selon la méthode du *mystery shopping*. Ses conclusions indiquent une amélioration de la qualité, qui est passée d'un score de 80 % début 2011 à un score de 95 % aujourd'hui. bpost se réfère également aux études de satisfaction de la clientèle, également réalisées

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 15.39 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

01 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het onderzoek van Test-Aankoop in 212 PostPunten en postkantoren" (nr. 14361)

01.01 Tanguy Veys (VB): Een onderzoek van Test-Aankoop bij 212 PostPunten en postkantoren in België toont aan dat de PostPunten nog steeds geen volwaardig alternatief vormen voor postkantoren en dat sommige PostPunten ronduit slecht scoren. De continuïteit ervan is ook niet gegarandeerd. In antwoord op het onderzoek heeft bpost verklaard niet akkoord te gaan met de resultaten.

Deelt de minister de analyses en conclusies van Test-Aankoop? Welke maatregelen werden genomen?

01.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): De bevindingen van Test-Aankoop komen volgens bpost niet overeen met de resultaten van het onderzoek naar de kwaliteit van de dienstverlening, dat jaarlijks door onafhankelijke organismen wordt uitgevoerd. Dat onderzoek gebeurt via *mystery shopping*. Uit de resultaten daarvan blijkt dat de dienstverlening verbeterd, van een score van 80 procent begin 2011 naar een score van 95 procent vandaag. bpost verwijst ook naar de klanttevredenheidstudies, die eveneens door

par des organismes externes, qui concluent elles aussi à un taux de satisfaction de 90 % s'agissant de l'accueil et de la qualité des services dans les bureaux de poste et les points poste.

bpost fait également observer que les scores plutôt négatifs mis en avant par Test-Achats découlent de deux éléments spécifiques: le fait que ce n'est pas la formule d'expédition de colis la moins chère qui est proposée et l'absence d'accusé de réception pour les envois recommandés internationaux. Pour l'envoi de colis, la formule proposée spontanément n'est souvent pas la moins chère, mais elle présente bon nombre d'avantages pour un différentiel de prix de 20 eurocents par rapport au service de base. Selon bpost, une telle attitude correspond aux attentes des clients. S'agissant de l'envoi international par recommandé, bpost veillera à ce que l'accusé de réception, qui est rarement réclamé, soit disponible partout.

01.03 Tanguy Veys (VB): Je continue d'insister pour que le ministre réclame une radioscopie des Points Poste, qui constituent une source de problèmes depuis leur création.

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 passage à niveau à la hauteur de la gare de Ternat" (n° 14364)

02.01 Steven Vandeput (N-VA): La province du Brabant flamand a lancé un marché public de services pour l'étude de faisabilité portant sur un croisement dénivelé de la N285 avec la ligne ferroviaire 50 à hauteur de la gare de Ternat. La proposition tient cependant uniquement compte de la possibilité du passage de la route sous la voie ferrée et non d'un éventuel aménagement de la voie. La suppression de ce passage à niveau n'est pas prioritaire aux yeux d'Infrabel dans le cadre de son plan stratégique "Passages à niveau".

Quels sont les critères permettant de déterminer si la suppression d'un passage à niveau fait partie des priorités ou non? Qu'en est-il concrètement pour ce dossier précis?

02.02 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): Les passages à niveaux sélectionnés doivent satisfaire à l'un des critères suivants: Infrabel prévoyait déjà la suppression lors de l'adoption du plan stratégique "Passages à niveau"; le passage à niveau fait partie d'un projet plus vaste, comme par

externe organisaties worden uitgevoerd, en die uitwijzen dat 90 procent van de klanten tevreden is over de ontvangst en de dienstverlening in de postkantoren en de postpunten.

bpost wijst er ook op dat de veeleer slechte scores die Test-Aankoop optekent, het gevolg zijn van twee specifieke elementen: het feit dat niet de goedkoopste formule voor het verzenden van pakjes werd aangeboden en het ontbreken van het bericht van ontvangst voor een internationale aangetekende zending. Bij het verzenden van pakjes wordt spontaan meestal een formule aangeboden die niet de goedkoopste is, maar heel wat voordelen biedt en slechts 20 cent duurder is dan de basisdienst. Volgens bpost is dat ook wat de klanten verwachten. Inzake de internationaal aangetekende zending zal bpost erover waken dat het afgiftebewijs, dat zelden wordt gevraagd, overal beschikbaar zal zijn.

01.03 Tanguy Veys (VB): Ik blijf erop aandringen dat de minister werk maakt van een doorlichting van de PostPunten, die al sinds hun oprichting pijnpunten zijn.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de overweg ter hoogte van het station van Ternat" (nr. 14364)

02.01 Steven Vandeput (N-VA): De provincie Vlaams-Brabant heeft een dienstenopdracht uitgeschreven voor de haalbaarheidsstudie voor een ongelijkgrondse kruising van de N285 met de spoorlijn 50 ter hoogte van het station van Ternat. Het voorstel houdt echter uitsluitend rekening met de mogelijkheid dat de baan onder de spoorlijn doorgaat, maar niet met een eventuele aanpassing van de spoorlijn. De afschaffing van deze overweg beschouwt Infrabel als niet-prioritair in zijn strategisch plan Overwegen.

Welke criteria worden gebruikt om te bepalen of een overweg al dan niet prioritair moet worden afgeschaft? Wat zal er gebeuren in dit concreet dossier?

02.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): De geselecteerde overwegen moeten voldoen aan een van volgende criteria: Infrabel was al bezig met de afschaffing ervan bij de opmaak van het strategisch plan Overwegen; de overweg maakt deel uit van een groter project zoals bijvoorbeeld het GEN; het

exemple le RER; il s'agit de l'un des passages à niveau les plus à risque; il s'agit d'un passage à niveau sur l'une des liaisons ferroviaires les plus fréquentées. Le passage à niveau de Ternat ne répond à aucun de ces critères. Toutefois, lorsque l'occasion se présente de supprimer un passage à niveau qui ne répond pas aux critères, Infrabel s'en charge. L'étude de faisabilité de la province s'inscrit dans ce cadre.

Cette étude aborde divers aspects comme la gestion de l'espace, la mobilité, l'état du sol et la faisabilité financière et urbanistique.

Le scénario envisageant le passage de la N285 sous les voies sera probablement repris dans l'étude, mais ne sera pas l'unique option considérée.

Le cahier des charges n'exige cependant pas l'élaboration d'un scénario où l'ensemble des voies seraient rehaussées ou abaissées. Le coût et les nuisances engendrés pendant et après des travaux d'une telle ampleur ont incité les intéressés à écarter ce scénario de l'étude.

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 "les plaintes déposées auprès du service à la clientèle de la SNCB" (n° 14369)

03.01 Steven Vandeput (N-VA): Le règlement européen 1371/2007 prévoit que les clients ont la possibilité de déposer une plainte relative au service à la clientèle des entreprises ferroviaires et que les plaintes de ce genre doivent être traitées dans un délai d'un mois. Si une enquête approfondie s'avère nécessaire, ce délai est porté à trois mois.

Le 28 avril 2010, le service de médiation destiné aux usagers des chemins de fer a été transformé en instance de recours. Le service de médiation doit par conséquent refuser les plaintes qui n'ont pas été préalablement soumises à l'entreprise ferroviaire elle-même.

Combien de plaintes le service des réclamations de la SNCB a-t-il reçues lui-même par l'intermédiaire du service de médiation Rail? Combien de ces plaintes avaient-elles déjà été traitées en interne?

03.02 Paul Magnette, ministre (en néerlandais):

betreft een van de meest risicovolle overwegen; het betreft een overweg op een van de drukste treintrajecten. De overweg aan het station van Ternat valt niet onder een van deze criteria. Wanneer zich echter een kans voordoet om een overweg die niet onder de criteria valt, alsnog af te schaffen, zal Infrabel hierop ingaan. De haalbaarheidsstudie van de provincie past in dat kader.

Diverse aspecten komen in die studie aanbod, zoals het ruimtelijk aspect, de mobiliteit, de bodemgesteldheid en de financiële en ruimtelijke haalbaarheid.

Het scenario waarin de N285 onder de spoorweg doorloopt, zal wellicht in de studie aan bod komen, maar is zeker niet het enige te onderzoeken scenario.

Het bestek vraagt echter niet om een scenario uit te werken waarin het hele spoorlichaam wordt verhoogd of verlaagd. De kosten en hinder die een dergelijke ingreep tijdens en na de werken met zich zouden meebrengen, hebben de betrokkenen ertoe aangezet om dat scenario in de studie niet te laten onderzoeken.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de klachten bij de klantendienst van de NMBS" (nr. 14369)

03.01 Steven Vandeput (N-VA): De Europese verordening 1371/2007 bepaalt dat de klant de mogelijkheid heeft een klacht in te dienen over de dienstverlening van de spoorwegondernemingen en dat die klachten binnen de maand moeten worden behandeld. Als een diepgaand onderzoek nodig is, dan wordt die termijn verlengd tot drie maanden.

Op 28 april 2010 werd de ombudsdienst voor de treinreiziger omgevormd tot een beroepsinstantie. De ombudsdienst moet bijgevolg klachten weigeren wanneer die niet eerst zijn voorgelegd aan de spoorwegonderneming zelf.

Hoeveel klachten kreeg de klachtendienst van de NMBS zelf via de ombudsdienst Spoor? Hoeveel van die klachten waren eerder al intern behandeld?

03.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): De

La SNCB communique que sur les 39 569 plaintes reçues en 2011, 5 045 ont été transmises par le médiateur ferroviaire. La grande majorité de ces plaintes n'a pas encore été traitée par la SNCB. Le médiateur fournit à chaque client des informations relatives à la procédure. Il est nécessaire de faire savoir en permanence aux clients qu'ils sont tenus de se tourner d'abord vers le service clientèle de la SNCB et de ne s'adresser qu'ensuite au médiateur.

03.03 Steven Vandeput (N-VA): Le médiateur s'est mué en instance de recours, ce qui l'oblige à refuser les plaintes qui n'ont pas été d'abord introduites auprès de la SNCB. Toutefois, les choses se passent différemment dans la pratique. Les questions posées demeurent sans réponse. Une anomalie entrave manifestement l'ensemble du fonctionnement du dépôt de plaintes à la SNCB. Je soumettrai ce problème au ministre compétent pour le médiateur ferroviaire.

L'incident est clos.

04 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 "l'organisation de Job Days par la SNCB" (n° 14384)

04.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): En réponse à ma question écrite n° 494, vous m'avez répondu que la SNCB organisait des Jobdays à Bruxelles, Anvers, Gand et Malines (voir *Questions et réponses écrites*, 53/82, p. 244).

Comment se fait-il qu'il n'y ait aucun Jobday organisé en Wallonie et que très peu d'entre eux le soient en français?

04.02 Paul Magnette, ministre (en français): Le Groupe SNCB organise ces Jobdays afin de recruter, selon la formule "tout en un jour", un grand nombre de personnes, dans des métiers en pénurie et dans des sièges de travail difficiles à combler.

Pour l'instant, les sièges de travail situés en Wallonie rencontrent moins de difficultés de recrutement. À Bruxelles, le Groupe SNCB est à la recherche, depuis 29 semaines, de deux techniciens électromécaniciens néerlandophones; le groupe n'a enregistré que quinze candidatures et il n'y eut finalement qu'un lauréat. Pour un recrutement francophone similaire, le groupe a réceptionné 96 candidatures et il y a eu treize lauréats.

NMBS deelt mee dat van de 39.569 ontvangen klachten in 2011 er 5.045 via de ombudsman werden doorgegeven. Een grote meerderheid daarvan werd nog niet door de NMBS behandeld. De ombudsman geeft elke klant informatie over de procedure. Het is nodig de klanten blijvend te informeren over de verplichting om zich eerst tot de klantendienst van de NMBS en pas dan tot de ombudsman te wenden.

03.03 Steven Vandeput (N-VA): De ombudsdienst is een beroepsinstantie geworden en moet dus in feite klachten weigeren die niet eerst bij de NMBS zijn ingediend. De praktijk is anders. Vragen raken niet behandeld. Er schort duidelijk iets aan heel de werking. Ik zal de kwestie voorleggen aan de minister bevoegd voor de ombudsdienst.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Job Days van de NMBS" (nr. 14384)

04.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): In uw antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 494 verklaarde u dat de NMBS Job Days hield in Brussel, Antwerpen, Gent en Mechelen (cf. *Schriftelijke vragen en antwoorden*, Q RVA 53 082, blz. 244).

Hoe komt het dat er geen enkele Job Day georganiseerd wordt in Wallonië, en dat er maar heel weinig in het Frans gehouden worden?

04.02 Minister Paul Magnette (Frans): De NMBS-Groep organiseert Job Days om volgens de formule 'alles in één dag' een groot aantal mensen aan te werven in knelpuntberoepen en op standplaatsen waar weinig mensen willen komen werken.

Momenteel raken de vacatures in de werkplaatsen in Wallonië gemakkelijker vervuld. In Brussel zoekt de NMBS-Groep al 29 weken twee Nederlandstalige elektrotechnici. Er waren slechts 15 sollicitaties, en uiteindelijk was er maar één kandidaat die in aanmerking kwam voor de functie. Naar een soortelijke functie voor een Franstalige solliciteerden er 96 personen, en hier waren er dertien geschikte kandidaten.

Mais il n'est pas exclu que le Groupe SNCB organise de tels Jobdays pour le Sud du pays si nécessaire. Des initiatives plus locales ont été organisées et les campagnes de recrutement traditionnelles se poursuivent, pour l'ensemble du pays.

L'incident est clos.

05 Questions jointes de

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le rapport sur la ponctualité d'octobre 2012 et le plan pour la ponctualité" (n° 14385)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les statistiques de ponctualité d'Infrabel" (n° 14495)

05.01 Steven Vandeput (N-VA): Infrabel a annoncé les chiffres de ponctualité d'octobre 2012. Quelque 83,1 % des trains de voyageurs étaient à temps, c'est-à-dire que leur retard ne dépassait pas les six minutes. L'an passé, ce pourcentage était de 84,4 %. Les retards sont essentiellement dus à des dommages matériels, des problèmes d'infrastructure, des incidents sur les réseaux étrangers, des vols de câbles et des collisions de personnes.

Depuis l'année 2010 qui fut catastrophique, la ponctualité s'est à peine améliorée. Début 2011, les conseils d'administration du Groupe SNCB ont adopté un plan d'action commun pour améliorer la ponctualité. À l'époque, 128 mesures ont été annoncées pour un montant total de 536 millions d'euros et elles devaient permettre d'aboutir à une ponctualité de 90 % en 2015. Un responsable de la ponctualité allait être désigné chez Infrabel et une importante équipe de ponctualité allait être constituée au sein de la SNCB.

Comment le Groupe SNCB explique-t-il les progrès limités en matière de ponctualité depuis 2010? Comment le groupe évalue-t-il le plan d'action? Quelles mesures ont été mises en œuvre dans l'intervalle?

05.02 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): J'estime également que les chiffres de ponctualité d'octobre sont inacceptables pour les voyageurs. Ma cellule stratégique a examiné comment, dans le cadre de la réforme, la direction du Groupe SNCB peut être motivée davantage pour obtenir de meilleurs résultats.

Het is niet uitgesloten dat de NMBS dergelijke Job Days indien nodig ook voor het zuiden des lands organiseert. Er werden meer lokale initiatieven ontwikkeld, en de traditionele campagnes lopen door in het hele land.

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde vragen van

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het stiptheidsrapport van oktober 2012 en het actieplan stiptheid" (nr. 14385)

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stiptheidscijfers van Infrabel" (nr. 14495)

05.01 Steven Vandeput (N-VA): Infrabel heeft de stiptheidscijfers van oktober 2012 bekend gemaakt. 83,1 procent van de reizigerstreinen reed op tijd, dat wil zeggen met niet meer dan zes minuten vertraging. Vorig jaar was dat nog 84,4 procent. De belangrijkste vertragingsoorzaken zijn schade aan het materieel, storingen aan de infrastructuur, incidenten op buitenlandse netwerken, kabeldiefstallen en aanrijdingen van personen.

Sinds het rampjaar 2010 is de stiptheid nauwelijks verbeterd. Begin 2011 hebben de raden van bestuur van de NMBS-Groep een gezamenlijk actieplan goedgekeurd om de stiptheid te verbeteren. Er werden toen 128 maatregelen aangekondigd voor een totaalbedrag van 536 miljoen euro, die zouden moeten zorgen voor een stiptheid van 90 procent in 2015. Er zou een stiptheidsmanager komen bij Infrabel en een heus stiptheidsteam bij de NMBS.

Hoe verklaart de NMBS-Groep de beperkte vooruitgang inzake stiptheid sinds 2010? Hoe evalueert de groep het actieplan? Welke maatregelen zijn intussen geïmplementeerd?

05.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): Ik vind ook dat de stiptheidscijfers van oktober onaanvaardbaar zijn voor de reizigers. Mijn beleidscel heeft bestudeerd hoe, in het kader van de hervorming, het management van de NMBS-Groep meer gemotiveerd kan worden om tot betere resultaten te komen.

Agressions, vandalisme, suicides, vols de câbles ou piétons sur les voies jouent un rôle de plus en plus important dans les retards. La SNCB cherche des solutions.

L'infrastructure est elle aussi adaptée en permanence: entretiens nécessaires et vastes travaux d'investissement – tels que le projet Diabolo ou le RER – et renouvellement permanent des technologies dans les domaines de la traction, de l'information des voyageurs et de la gestion du trafic, techniques nouvelles avec lesquelles le personnel doit parfois encore se familiariser.

Les principales causes des retards sont les dégâts au matériel roulant, des perturbations touchant l'infrastructure, des incidents se produisant sur des réseaux étrangers et les vols de câbles. Les pronostics mis en avant dans le plan d'action commun pour 2012 préoyaient un taux de retard de 87,9 %.

Dans l'intervalle, les conditions, tant en ce qui concerne l'infrastructure que les concepts, ont changé, de sorte que le plan d'action 2010 devait être actualisé. La plupart des 128 actions prévues font l'objet d'un suivi étroit et de corrections s'il y a lieu.

Il convient de fixer des priorités. Afin d'assurer une optimisation et un suivi permanents de la ponctualité, le manager chargé de cette question a créé un axe transversal reliant toutes les entités de l'organisation.

Sur proposition du gestionnaire de la ponctualité et de son équipe, le plan d'action ponctualité a été actualisé. Sous l'influence de la mutation du contexte social, tout une série de nouvelles actions ont été initiées. À ce jour, vingt-trois des 128 actions initiées ont été menées à leur terme. Les autres ont été redéfinies dans le plan d'action actualisé. Certaines, comme celle ayant trait à l'amélioration de l'infrastructure, demandent du temps.

05.03 Steven Vandeput (N-VA): Cette réponse ministérielle a clairement été rédigée par le Groupe SNCB. Il y a donc pléthore de plans mais peu de passages à l'acte et peu de résultats. Les CEO nous ont beaucoup promis mais deux ans après, il n'a été procédé à aucune évaluation tangible des résultats. Ce que les voyageurs veulent, ce ne sont pas des plans ni des excuses ni même des compensations. Ce qu'ils veulent, c'est tout simplement que leurs trains soient plus ponctuels.

L'incident est clos.

Agressie, vandalisme, zelfdoding, spoorloperij en kabeldiefstal spelen een steeds grotere rol spelen bij de vertragingen. Men zoekt oplossingen.

Ook de infrastructuur wordt voortdurend aangepast. Er zijn het noodzakelijke onderhoud en de grote investeringswerken, zoals voor de Diabolo en het GEN. Er zijn steeds nieuwe technologieën op het vlak van de tractie, de informatieverstrekking en beheer van het verkeer. Het personeel moet daar soms nog vertrouwd mee worden.

De belangrijkste vertragingsoorzaken waren schade aan het rollend materieel, storingen aan de infrastructuur, incidenten op buitenlandse netwerken en kabeldiefstallen. In het gemeenschappelijk actieplan werd voor 2012 een stiptheidsprognose geprojecteerd van 87,9 procent.

Intussen zijn de omstandigheden infrastructureel en conceptueel gewijzigd, zodat ook het actieplan uit 2010 moest worden geactualiseerd. Het merendeel van de 128 acties wordt nauw opgevolgd en bijgestuurd.

Er moesten prioriteiten worden gesteld. Door de stipheidsmanager is een bedrijfshorizontale lijn gecreëerd doorheen alle geledingen van de organisatie, om de stiptheid bestendig op te volgen en te optimaliseren.

Op voorstel van de stipheidsmanager en zijn team werd het actieplan stiptheid geactualiseerd. Onder invloed van de evoluerende maatschappelijke context werd met een aantal nieuwe acties gestart. Van de 128 acties werden er ondertussen 23 afgewerkt. De andere acties werden in het geactualiseerde actieplan herdefinieerd. Sommige acties, zoals die met betrekking tot de verbetering van de infrastructuur, vergen ook tijd.

05.03 Steven Vandeput (N-VA): Dit was duidelijk een antwoord opgesteld door de Groep. Veel plannen dus, maar weinig ondernemen en weinig resultaten. De CEO's hebben ons veel beloofd, maar twee jaar later is er geen concrete evaluatie van de resultaten. De reizigers vragen geen plannen, geen excuses, geen compensaties. Zij willen dat de treinen stipter rijden.

Het incident is gesloten.

06 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 gare de Lessines" (n° 14386)

06.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): La SNCB justifie le manque d'investissement en gare de Lessines par la diminution de sa fréquentation. Pourtant, de nombreux Lessinois, demandeurs d'une gare en meilleur état et de fréquences plus régulières, sont obligés de se rendre en voiture à Grammont, Ath, Silly ou Enghien pour prendre le train et bénéficier d'un service correct. Comptabiliser le nombre de voyageurs qui transitent par la gare de Lessines n'est donc pas pertinent.

Pourriez-vous me préciser combien de Lessinois ont un abonnement SNCB et de quelle gare ils commencent leur voyage?

Pourriez-vous me donner des précisions concernant les travaux prévus à la gare de Lessines? Est-il prévu d'y construire un tunnel sous voies donnant accès aux quais et jumelé à un tunnel routier?

Enfin, le contenu du site web de la section locale du PS de Lessines annonce que des travaux de restauration et d'aménagements de la gare seront lancés d'ici 2014. Pouvez-vous confirmer cette information dans le cadre du PPI 2013-2025?

06.02 Paul Magnette, ministre (*en français*): Les abonnements SNCB, domicile-travail et domicile-école, réunis pour Lessines, donnent un total de 1 851 validations de cartes train pour l'année 2011.

La construction d'un couloir sous voies avec accès pour les personnes à mobilité réduite en gare de Lessines est à l'étude au sein d'Infrabel, mais il n'est pas prévu de jumeler ce couloir avec un tunnel routier. L'introduction de l'avant-projet pour le permis d'urbanisme est prévue pour le second semestre 2013 et la construction est planifiée pour 2015.

Par ailleurs, un budget de 900 000 euros pour des travaux de restauration et d'aménagement de la gare de Lessines est effectivement prévu dans le PPI.

L'incident est clos.

06 Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het station Lessen" (nr. 14386)

06.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Volgens de NMBS wordt er weinig geïnvesteerd in het station Lessen, omdat het aantal reizigers dat daar op- en afstapt, terugloopt. Vele inwoners van Lessen, die een opgeknapt station en een groter treinaanbod anders wel zouden toejuichen, zien zich er voor een goede dienstverlening evenwel toe verplicht om met de auto naar Geraardsbergen, Aat, Silly of Edingen te rijden en daar de trein te nemen. Een telling van het aantal reizigers dat in Lessen op- en afstapt, houdt dan ook niet echt steek.

Kan u mij zeggen hoeveel inwoners van Lessen een NMBS-abonnement hebben en in welk station ze de trein nemen?

Kan u meer bijzonderheden verstrekken over de werken die in het station Lessen zullen worden uitgevoerd? Zal er een gang onder de sporen worden gebouwd om naar de perrons te gaan? Zal er naast die gang ook een autotunnel aangelegd worden?

Volgens de website van de lokale PS-afdeling van Lessen zullen de restauratie- en inrichtingswerken in 2014 van start gaan. Strookt die informatie met het meerjareninvesteringsplan 2013-2025?

06.02 Minister Paul Magnette (*Frans*): Wat de NMBS-abonnementen voor Lessen betreft, woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer samen, werden er in 2011 in totaal 1.851 treinkaarten gevalideerd.

Infrabel buigt zich voor het station Lessen over de aanleg van een gang onder de sporen die ook voor personen met beperkte mobiliteit toegankelijk is, maar er zijn geen plannen om naast die gang een autotunnel aan te leggen. Het voorontwerp voor de stedenbouwkundige vergunning zal in de tweede helft van 2013 ingediend worden, de aanleg van de gang is gepland voor 2015.

Voorts werd er in het kader van het meerjareninvesteringsplan een budget van 900.000 euro uitgetrokken voor de de restauratie- en inrichtingswerken in het station Lessen.

Het incident is gesloten.

07 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 menace de fermeture de sept cuisines dans différents ateliers de la SNCB" (n° 14420)

- M. Steven Vandeput au vice-premier ministre et ministre des Finances et du Développement durable, chargé de la Fonction publique, sur "l'action de la CGSP-Cheminots et de la CSC Transcom à Gand-Saint-Pierre" (n° 14572)

- Mme Bercy Slegers au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la fermeture de certains restaurants d'entreprise de la SNCB" (n° 14599)

07 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de dreigende sluiting van een 7-tal keukens in verschillende werkplaatsen van de NMBS" (nr. 14420)

- de heer Steven Vandeput aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Duurzame Ontwikkeling, belast met Ambtenarenzaken, over "de actie van ACOD-Spoor en ACV Transcom in Gent-Sint-Pieters" (nr. 14572)

- mevrouw Bercy Slegers aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de sluiting van NMBS-bedrijfsrestaurants" (nr. 14599)

07.01 Tanguy Veys (VB): La CGSP Cheminots a récemment protesté auprès de la SNCB contre la fermeture projetée de quelque sept cuisines dans les ateliers de la SNCB. Le 6 décembre dernier, la SNCB a fait savoir lors de la réunion de la sous-commission paritaire nationale que l'idée de ces fermetures était finalement abandonnée.

Pourquoi ces cuisines devaient-elles être fermées? Quelles solutions de rechange auraient le cas échéant été proposées aux membres du personnel concernés? Dans quelle mesure le ministre approuve-t-il la manière d'agir de la SNCB? Est-il exact que la décision avait dans un premier temps été prise sans concertation paritaire?

07.01 Tanguy Veys (VB): ACOD Spoor heeft onlangs bij de NMBS geprotesteerd tegen de geplande sluiting van een zevental keukens in de werkplaatsen van de NMBS. Op 6 december heeft de NMBS op het nationaal paritair subcomité laten weten dat de sluiting toch niet zou doorgaan.

Waarom moesten die keukens gesloten worden? Welke alternatieven zouden er in dat geval gekomen zijn voor de getroffen personeelsleden? In welke mate gaat de minister akkoord met de werkwijze van de NMBS? Klopt het dat de beslissing in eerste instantie werd genomen zonder paritair overleg?

07.02 Steven Vandeput (N-VA): Pourquoi les cuisines seront-elles été fermées? Quelles économies cette mesure permettra-t-elle de réaliser? Quelles actions ont-elles été menées par les syndicats? Celles-ci se sont-elles déroulées pendant les heures de travail? Quelle a été la réaction de la SNCB à cet égard? Un préavis de grève officiel avait-il été déposé?

07.02 Steven Vandeput (N-VA): Wat is de aanleiding voor het sluiten van de keukens? Hoeveel wordt hiermee bespaard? Waaruit bestond de actie van de bonden? Gebeurde dit tijdens de werkuren? Hoe werd hiermee door de NMBS omgegaan? Werd er een formele stakingsaanzegging ingediend?

07.03 Bercy Slegers (CD&V): Un travail d'étude a-t-il été effectué afin d'évaluer les économies que cette fermeture permettrait de réaliser? Des solutions de rechange ont-elles été examinées? Cet aspect sera-t-il encore examiné?

07.03 Bercy Slegers (CD&V): Zijn er studies uitgevoerd om na te gaan hoeveel met deze sluiting zou kunnen worden bespaard? Werden alternatieven onderzocht? Zal dat in de toekomst nog worden onderzocht?

07.04 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): Le coût net des 19 restaurants d'entreprise et des 3 bars à sandwiches gérés par la SNCB-Holding sont répartis entre les trois entreprises du Groupe SNCB. Jusqu'à 2011, cette répartition s'est effectuée sur la base du nombre de membres du personnel. Depuis 2012 toutefois, elle se fonde sur le nombre de visiteurs membres du personnel de

07.04 Minister Paul Magnette (Nederlands): De nettokosten van de 19 bedrijfsrestaurants en 3 sandwichbars die worden beheerd door de NMBS-Holding, worden verdeeld over de drie vennootschappen van de NMBS-Groep. Die verdeling gebeurde tot 2011 op basis van het aantal personeelsleden van elke vennootschap. Sinds 2012 gebeurt de verdeling volgens het aantal

chacune des trois entités.

La SNCB a fait savoir à la SNCB-Holding qu'à partir de 2013-2013, elle limitera de manière draconienne sa participation financière au maintien de l'ouverture des restaurants. C'est la raison pour laquelle la SNCB-Holding se voit contrainte de procéder au 1^{er} janvier 2013, sur les sites de la SNCB, à la fermeture de huit restaurants.

Toute réorganisation concernant les restaurants d'entreprise est soumise à la sous-commission paritaire nationale. Le 5 décembre 2012, les membres de cette commission ont reçu un document concernant la fermeture de huit restaurants d'entreprise, ses conséquences et un plan de communication de la mesure au personnel.

Il était prévu que le personnel de ces restaurants soit employé dans d'autres restaurants d'entreprise ou dans d'autres services du Groupe SNCB. Vu la concertation sociale du 5 décembre et compte tenu du fait que les organisations syndicales sont disposées à examiner une autre formule d'exploitation, la fermeture de ces restaurants a été reportée au 1^{er} mars 2013. Sur la base des conclusions de cette analyse, une nouvelle proposition pourra être soumise à la sous-commission paritaire nationale. La communication au personnel a eu lieu les 6 et 7 décembre 2012.

07.05 Tanguy Veys (VB): Peut-être pourrait-on à l'avenir prévoir des délais un peu plus longs, surtout pour les décisions qui ont d'importantes répercussions pour les membres du personnel. L'analyse doit être correctement effectuée.

07.06 Steven Vandeput (N-VA): Je n'ai pas obtenu de réponse en ce qui concerne le montant de l'économie effectivement réalisée qui, d'après mes informations, serait considérable.

Ce qui me dérange, c'est que la menace constante d'actions de protestation bloque d'emblée toute discussion. Les syndicats ne sont même pas disposés à participer à la réflexion sur une gestion plus efficace des moyens.

Nous n'atteindrons pas l'équilibre budgétaire en 2015 de cette manière.

07.07 Bercy Slegers (CD&V): J'entends que l'étude relative aux formules de substitution sera finalisée le 1^{er} mars 2013 et à ce moment-là, la situation sera claire pour le personnel également.

L'incident est clos.

bezoekers dat personeelslid is bij elk van de drie bedrijven.

De NMBS heeft aan de NMBS-Holding laten weten dat ze haar financiële bijdrage voor het openhouden van de bedrijfsrestaurants vanaf 2012-2013 drastisch zal beperken. Daarom zag de NMBS-Holding zich genoodzaakt om tegen 1 januari 2013 acht restaurants in de NMBS-werkplaatsen te sluiten.

Elke reorganisatie met betrekking tot de bedrijfsrestaurants wordt aan de nationale paritaire subcommissie toegelicht. Op 5 december 2012 werd dan ook aan de leden van die commissie een document bezorgd over de sluiting van de acht bedrijfsrestaurants, de gevolgen ervan en het communicatieplan voor het personeel.

Het personeel van die restaurants zou worden tewerkgesteld in andere bedrijfsrestaurants of bij andere diensten van de NMBS-Groep. Als gevolg van het sociaal overleg van 5 december en de bereidheid van de vakorganisaties om een alternatieve exploitatieformule te onderzoeken, werd de sluiting van die restaurants uitgesteld tot 1 maart 2013. Op basis van de bevindingen van dit onderzoek kan een nieuw voorstel worden toegelicht bij de nationale paritaire subcommissie. De communicatie hierover aan het personeel gebeurt op 6 en 7 december 2012.

07.05 Tanguy Veys (VB): Misschien kan er in de toekomst in wat langere termijnen worden voorzien, zeker voor beslissingen met grote gevolgen voor de personeelsleden. Het onderzoek moet degelijk gebeuren.

07.06 Steven Vandeput (N-VA): Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag hoeveel men eigenlijk bespaart. Volgens mijn informatie zou het om een belangrijk bedrag gaan.

Wat mij stoort, is dat er steeds met acties wordt gedreigd waardoor elke bespreking van tevoren geblokkeerd wordt. Er is bij de bonden geen bereidwilligheid om zelfs maar mee te denken over een efficiënter beheer van de middelen.

Op deze manier zullen we geen budget in evenwicht hebben in 2015.

07.07 Bercy Slegers (CD&V): Ik hoor dat de studie over de alternatieve formules klaar zal zijn tegen 1 maart 2013 en op dat moment zal er ook duidelijkheid zijn voor het personeel.

Het incident is gesloten.

08 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la nécessité d'une zone kiss and ride à la gare de Louvain" (n° 14443)

08.01 Tanguy Veys (VB): Une bande d'arrêt doit être aménagée à la hauteur de la gare de Louvain; elle permettrait de déposer ou d'embarquer des passagers en toute sécurité. Cette zone kiss and ride pourrait être aménagée dans le parking souterrain de la SNCB.

A-t-on déjà entamé ce chantier? Quelles mesures ont déjà été prises?

08.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): La signalisation a été élargie en septembre. Des panneaux ont été placés aux entrées pour indiquer que le stationnement gratuit est autorisé pendant quinze minutes dans le parking "Kop" de Kessel-Lo. Le Groupe SNCB estime que le parking, pourvu de trois accès à la gare, est suffisamment grand et peut aisément être utilisé comme zone 'kiss and ride'.

08.03 Tanguy Veys (VB): S'agit-il de panneaux qui indiquent simplement que le stationnement est gratuit pendant 15 minutes ou la zone 'kiss and ride' est-elle explicitement promue?

08.04 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Ce laps de temps de 15 minutes peut être utilisé comme on le souhaite, donc également pour déposer ou embarquer quelqu'un.

L'incident est clos.

09 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 départ de la gare de Linkebeek d'un train sans accompagnateur de train" (n° 14444)

09.01 Tanguy Veys (VB): Dans la matinée du 29 novembre 2012, un train à l'arrêt en gare d'Uccle-Calevoet sur la ligne de Bruxelles-Midi à Charleroi-Sud a entraîné des retards parce que tous les trains entre les gares de Rhode-Saint-Genèse et de Bruxelles-Midi devaient rouler sur une seule voie. Le train était parti sans accompagnateur de train à Linkebeek.

08 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nood aan een kus-en-rijzone aan het station van Leuven" (nr. 14443)

08.01 Tanguy Veys (VB): Er is nood aan een strook ter hoogte van het station van Leuven, waardoor men aan de achterkant mensen in alle veiligheid zou kunnen afzetten of ophalen, een zogenaamde kus- en rijzone. Men zou die kunnen aanleggen in de ondergrondse parkeergarage van de NMBS.

Is daar al werk van gemaakt? Wat is er gebeurd?

08.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): De signalering werd in september uitgebreid. Er werden borden geplaatst aan de ingangen om aan te geven dat men 15 minuten gratis kan parkeren in de parking Kop van Kessel-Lo. De NMBS-Groep acht de parking ook groot genoeg, met drie verschillende toegangen naar het station, en ze kan zonder problemen worden gebruikt als kiss-and-ride- of pick-upzone.

08.03 Tanguy Veys (VB): Gaat het dan om borden die enkel melden dat men 15 minuten gratis kan parkeren of wordt expliciet de kus- en rijzone gepromoot?

08.04 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Men kan die 15 minuten gebruiken zoals men wil, dus ook om iemand op te pikken of af te zetten.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "een trein die vanuit het station van Linkebeek vertrok zonder treinbegeleider" (nr. 14444)

09.01 Tanguy Veys (VB): Tijdens de ochtend van 29 november 2012 heeft een stilstaande trein op het traject van Brussel-Zuid naar Charleroi-Zuid in het station van Ukkel-Kalevoet voor vertragingen gezorgd, omdat alle treinen tussen de stations Sint-Genesius-Rode en Brussel-Zuid op één spoor moesten rijden. De trein was in Linkebeek zonder treinbegeleider vertrokken.

Comment est-ce possible? Des mesures spécifiques ont-elles été prises à la suite de cet incident?

09.02 **Paul Magnette**, ministre (*en néerlandais*): L'enquête relative à cette affaire est encore en cours. Il n'est donc pas possible de répondre à vos questions pour l'instant.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 14484 de Mme Dierick est reportée.

10 Questions jointes de

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan d'investissement 2013-2025 du Groupe SNCB" (n° 14519)
- M. Josy Arens au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la cohérence du plan d'investissement 2013-2025" (n° 14565)
- M. Damien Thiéry au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan d'investissement 2013-2025 du Groupe SNCB" (n° 14637)
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les investissements dans le rail limbourgeois dans le cadre du plan d'investissement 2013-2025" (n° 14640)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan d'investissement 2013-2025 du Groupe SNCB" (n° 14674)
- 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 "le plan d'investissement de la SNCB-Holding" (n° 14688)

Le **président**: La question n° 14519 de M. Geerts tombe.

10.01 **Josy Arens** (cdH): Le plan d'investissement 2013-2025 prévoit des économies d'investissements et d'entretien sur des lignes moins fréquentées en provinces de Liège et de Luxembourg. Cela revient à prévoir leur suppression d'ici un à cinq ans. La SNCB-Holding cesse d'investir dans les lignes de voyageurs non rentables.

Hoe kon dit gebeuren? Zijn er naar aanleiding van dat incident specifieke maatregelen genomen?

09.02 Minister **Paul Magnette** (*Nederlands*): Het onderzoek in verband met deze zaak is nog volop aan de gang. Voorlopig is het dus niet mogelijk om vragen te beantwoorden.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 14484 van mevrouw Dierick wordt uitgesteld.

10 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep" (nr. 14519)
- de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de coherentie van het investeringsplan 2013-2025" (nr. 14565)
- de heer Damien Thiéry aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep" (nr. 14637)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de investeringen in het Limburgs spoor in het investeringsplan 2013-2025" (nr. 14640)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep" (nr. 14674)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het investeringsplan van de NMBS-Holding" (nr. 14688)

De **voorzitter**: Vraag nr. 14519 van de heer Geerts verval.

10.01 **Josy Arens** (cdH): Volgens het investeringsplan 2013-2025 zal er bespaard worden op de investeringen in en het onderhoud van minder drukke lijnen in de provincies Luik en Luxemburg. Dat is de kroniek van hun aangekondigde sluiting over een à vijf jaar. De NMBS-Holding investeert niet langer in onrendabele reizigerslijnen.

Pourquoi ne pas appliquer la même logique pour les trains de marchandises? Le plan d'investissement prévoit 5,5 milliards d'euros pour le financement du tunnel payant du ring 2 d'Anvers. Comment garantir la viabilité de ce projet quand le trafic de marchandises est en chute libre?

Waarom past men dezelfde logica niet toe op het goederenvervoer per spoor? In het investeringsplan is er 5,5 miljard euro uitgetrokken voor de financiering van de toltunnel voor ring 2 rond Antwerpen. Hoe kan de levensvatbaarheid van het project gewaarborgd worden terwijl het vrachtvervoer in vrije val is?

10.02 Damien Thiéry (FDF): Je ne ferai pas de commentaire sur les économies prévues par le plan d'investissement et ne contesterai pas les investissements en matière de sécurité. En revanche, le projet pharaonique de la gare de Mons est maintenu en dépit des dépassements de budget. Avec ces 150 millions, on aurait pu maintenir des lignes. On a cessé d'investir dans les gares de triage. La gare de l'aéroport de Charleroi est en souffrance. Vous m'aviez répondu que le raccordement de la gare au réseau serait intégré dans le plan d'investissement et que l'engagement formel de la SNCB-Holding devait être honoré.

10.02 Damien Thiéry (FDF): Ik zal geen commentaar geven op de besparingen die zijn opgenomen in het investeringsplan en zal evenmin de veiligheidsinvesteringen ter discussie stellen. Ik heb er echter wel moeite mee dat het mammoetproject van het station Bergen ondanks de budgetoverschrijdingen gehandhaafd wordt. Met die 150 miljoen euro had men sommige lijnen open kunnen houden. Men investeert niet langer in de rangeerstations. De bouw van het station van de luchthaven te Charleroi loopt vertraging op. U heeft me in het verleden geantwoord dat de aansluiting van dat station op het spoornet integraal deel zou uitmaken van het investeringsplan en dat de NMBS-Holding haar formele engagement diende na te komen.

Le plan est-il définitif ou peut-il connaître des ajustements budgétaires? Qu'en est-il des gares de triage en Wallonie, en particulier Monceau-sur-Sambre? Pourquoi cet abandon d'investissement à Charleroi?

Is dit plan definitief, of zijn er begrotingsaanpassingen mogelijk? Hoe zit het met de rangeerstations in Wallonië, meer bepaald Monceau-sur-Sambre? Waarom wordt er niet meer geïnvesteerd in Charleroi?

10.03 Steven Vandeput (N-VA): Depuis plusieurs décennies, le Limbourg est le parent pauvre de la politique d'investissements des chemins de fer belges. Dans le cadre des deux plans d'investissements précédents, seul un très faible pourcentage d'une part déjà maigre de l'extension de capacité dans le budget total a été utilisé. Le plan d'investissements 2013-2025 réalisera-t-il enfin une rupture de tendance?

10.03 Steven Vandeput (N-VA): Limburg wordt al decennialang stiefmoederlijk behandeld bij de investeringen van de Belgische spoorwegen. In de twee vorige investeringsplannen werd steeds maar een klein percentage benut van een al karig aandeel van de capaciteitsuitbreiding in het totale budget. Zal het investeringsplan 2013-2025 eindelijk een trendbreuk bevatten?

Les projets suivants ont-ils été intégrés dans le nouveau plan d'investissements: la réouverture de la ligne 18 Hasselt-Neerpelt, la gare de croisement à Saint-Trond, la double voie sur la ligne 21 entre Alken et Landen, et l'électrification de la ligne 19 entre Hamont et Mol? D'autres projets limbourgeois ont-ils été intégrés dans le plan d'investissements?

Zijn de volgende projecten opgenomen in het investeringsplan: de heropening van spoorlijn 18 Hasselt-Neerpelt, het kruisingstation in Sint-Truiden, het dubbelspoor op lijn 21 tussen Alken en Landen en de elektrificatie van spoorlijn 19 tussen Hamont en Mol? Zijn er nog andere Limburgse projecten opgenomen in het investeringsplan?

10.04 Tanguy Veys (VB): Dans le plan d'investissements 2013-2025 qui a été avalisé, il est question de 26 milliards d'euros d'investissements dont 24,225 milliards d'euros de dotation fédérale. Dans le plan initial, des investissements pour un montant de 40 milliards avaient été prévus.

10.04 Tanguy Veys (VB): In het goedgekeurde investeringsplan 2013-2025 is sprake van 26 miljard euro aan investeringen, waarvan 24,225 miljard euro als federale dotatie. In het oorspronkelijke plan stonden voor 40 miljard investeringen.

Les investissements prévus devraient faire l'objet d'une présentation globale devant le Parlement.

Het Parlement zou nu een volledig beeld van de minister moeten kunnen krijgen over de

voorgenomen investeringen.

Le ministre peut-il commenter de manière détaillée le plan d'investissement 2013-2025, en indiquant les clés de répartition par Région et par province? De quelle manière entend-il informer le Parlement?

Kan de minister het investeringsplan 2013-2025 gedetailleerd toelichten, met de verdeelsleutels per Gewest en per provincie? Op welke wijze zal hij het Parlement inlichten?

10.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Quel est aujourd'hui le statut du plan d'investissement, tel qu'il a été approuvé par le conseil d'administration de la SNCB-Holding le 30 novembre dernier? Ce plan bénéficie-t-il de l'appui de l'ensemble du Groupe SNCB? Le conseil d'administration d'Infrabel ne l'aurait pas encore approuvé. Des projets concrets tels que l'aéroport de Gosselies-Charleroi, le deuxième désenclavement ferroviaire et l'axe nord-sud ont-ils été intégrés dans le plan d'investissement 2013-2025?

10.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Wat is vandaag de status van het investeringsplan zoals het werd goedgekeurd in de raad van bestuur van de NMBS-Holding op 30 november? Wordt dat plan ook gesteund door de volledige NMBS-Groep? De raad van bestuur van Infrabel zou het nog niet goedgekeurd hebben. Zijn concrete projecten als de luchthaven Gosselies-Charleroi, de tweede spoorontsluiting en de noord-zuidas opgenomen in het investeringsplan 2013-2025?

Dans quelle mesure le plan d'investissement est-il lié à la répartition annuelle 60-40 des moyens d'investissement? Dans quelle mesure cette règle s'applique-t-elle aussi aux projets du plan qui doivent être l'objet d'un cofinancement avec les Régions? Dans quelle mesure le financement demandé est-il réalisable? Existe-t-il un trajet de croissance? Quels moyens sont nécessaires pour 2013 et 2014, par exemple?

In hoeverre houdt het investeringsplan vast aan de jaarlijkse 60-40-verdeling van de investeringsmiddelen? In welke mate geldt die ook voor de projecten in het plan die samen met de Gewesten moeten worden gefinancierd? In hoeverre is de gevraagde financiering haalbaar? Is er een groeipad? Welke middelen zijn bijvoorbeeld nodig voor 2013 en 2014?

10.06 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): Le 30 novembre 2012, le conseil d'administration de la SNCB-Holding m'a communiqué son plan d'investissement consolidé, que le conseil d'administration des trois entreprises du Groupe SNCB a adopté avec quelques réserves. Cette version sera soumise au Conseil des ministres prochainement, puis elle sera discutée lors de réunions intercabines. Je transmettrai également ce projet au président de la commission de l'Infrastructure.

10.06 Minister Paul Magnette (Nederlands): Op 30 november 2012 heeft de raad van bestuur van de NMBS-Holding mij haar geconsolideerde investeringsplan overhandigd, dat met enkele reserves werd goedgekeurd door de raad van bestuur van de drie bedrijven van de NMBS-Groep. Deze versie wordt binnenkort voorgelegd aan de ministerraad en daarna besproken tijdens de interkabinettenvergadering. Ik zal dit ontwerp ook doorgeven aan de voorzitter van de commissie voor de Infrastructuur.

Des réunions formelles sont prévues à partir de janvier 2013 avec les trois Régions pour conclure un accord de coopération sur le cofinancement régional.

Vanaf januari 2013 wordt er formeel vergaderd met de drie Gewesten om een samenwerkingsakkoord te sluiten over de gewestelijke cofinanciering.

Ces réunions doivent aboutir à une version définitive, que le Conseil des ministres devra adopter. Dès que la nouvelle structure du groupe sera opérationnelle, les nouveaux organes de gestion devront aussi adopter ce plan d'investissement et l'intégrer dans leur plan d'affaires.

Daaruit moet een definitieve versie volgen die de ministerraad moet goedkeuren. Zodra de nieuwe structuur van de groep operationeel is, moeten ook de nieuwe bestuursorganen dit investeringsplan goedkeuren en integreren in hun businessplan.

(En français) Il est donc prématuré d'aborder des projets spécifiques puisque les discussions n'ont pas encore commencé.

(Frans) Het is dus nog te vroeg om specifieke projecten aan te kaarten, want het overleg is nog niet van start gegaan.

Une enveloppe de l'ordre de 1,5 milliard d'euro est prévue à partir de 2017 pour la réalisation de projets importants qui n'avaient pas été repris dans la première version du PPI mais qui, cette fois-ci, sont clairement mentionnés: le raccordement à l'aéroport de Gosselies, les solutions pour le désengorgement de la jonction Nord-Midi, le deuxième accès au port d'Anvers et la réactivation du Rhin de fer. De même, un montant de 500 millions d'euros est réservé à la part fédérale des cofinancements régionaux. Ces projets doivent bien entendu être discutés avec les Régions.

Er zal vanaf 2017 1,5 miljard euro worden uitgetrokken voor de realisatie van grote projecten die niet waren opgenomen in de eerste versie van het MIP, maar die deze keer duidelijk vermeld worden: een aansluiting naar de luchthaven te Gosselies, oplossingen om de Noord-Zuidverbinding te ontlasten, een tweede toegang tot de Antwerpse haven en de doorstart van het IJzeren Rijnproject. Er zal ook 500 miljoen euro worden uitgetrokken voor het aandeel van het federale niveau in de gewestelijke cofinanciering. Deze projecten moeten uiteraard met de Gewesten worden besproken.

10.07 Josy Arens (cdH): Nous comptons sur le ministre pour faire évoluer les choses correctement et surtout pour ne pas supprimer des lignes. L'avenir se situe de ce côté-là.

10.07 Josy Arens (cdH): Wij rekenen op de minister om de zaken op een correcte manier vooruit te doen gaan en vooral geen lijnen te schrappen; dat is de richting die we uit moeten.

10.08 Damien Thiéry (FDF): Votre réponse semble être plus claire par rapport à l'aéroport de Gosselies. En ce qui concerne les gares de triage et le projet de Monceau-sur-Sambre, je n'ai pas vraiment eu de réponse, pas plus qu'au sujet de la gare de Mons, qui reste un investissement qui semble inconsideré à l'heure actuelle, alors que l'on aurait peut-être pu utiliser une partie de cet argent pour éviter la suppression de trains ou de lignes.

10.08 Damien Thiéry (FDF): Uw antwoord in verband met de luchthaven te Gosselies is nu veel duidelijker. U hebt niet echt geantwoord in verband met de kwestie van de rangeerstations en het Monceau-sur-Sambrepject. Ik heb evenmin een antwoord gekregen met betrekking tot het station Bergen, waar er sprake is van een investering die in de huidige situatie ondoordacht lijkt. Men had misschien een deel van dat geld anders kunnen gebruiken, zodat er geen treinen of spoorlijnen moesten worden geschrapt.

10.09 Steven Vandeput (N-VA): Le plan est là et il semble bien que les Régions peuvent encore y apporter une certaine contribution. Il a toutefois été élaboré sur la base d'un certain nombre de paramètres qui manquent de clarté. On constate une nouvelle fois qu'aucun choix n'est opéré. Il faut soit opter pour un plan d'entreprise adéquat, soit donner la priorité à un certain nombre d'objectifs politiques. De la manière dont on travaille pour l'heure, l'avenir du rail en Belgique ne s'annonce guère riant.

10.09 Steven Vandeput (N-VA): Het plan is er en het lijkt erop dat de Gewesten er nog enige inbreng in kunnen hebben. Het is wel opgesteld op basis van een aantal onduidelijke parameters. Er worden opnieuw geen keuzes gemaakt. Men moet ofwel kiezen voor een adequaat bedrijfskundig plan, ofwel een aantal politieke doelstellingen prioriteair maken. Zoals men nu werkt, geeft men het spoor in België op lange termijn geen serieuze toekomst.

10.10 Tanguy Veys (VB): Il est dommage pour nous commissaires de devoir courir après les faits mais se sont les règles du jeu. Nous devrions être étroitement associés à ce plan, surtout lors de sa concrétisation. Ce document devrait nous être remis plus rapidement.

10.10 Tanguy Veys (VB): Ik vind het jammer dat wij als commissieleden wat achter de feiten aanhollen, maar zo zijn de spelregels nu eenmaal. Als commissie zouden wij heel nauw betrokken moeten zijn bij dit plan, zeker in de fase waarin het plan concreet vorm krijgt. Ik pleit ervoor dat dit document sneller bij ons belandt.

10.11 Jef Van den Bergh (CD&V): Le fait que notre commission disposera bientôt de ce document est un point positif. Il s'agit cependant d'un document provisoire susceptible de faire l'objet d'une très ample concertation avant son adoption.

10.11 Jef Van den Bergh (CD&V): Het is een goede zaak dat de commissie binnenkort over het document zal beschikken. Het is een voorlopig document waarover nog heel wat overleg mogelijk is vóór de goedkeuring.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Les questions n^{os} 14520 et 14521 de M. Geerts sont transformées en questions écrites.

11 Questions jointes de

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le Fyra" (n° 14522)
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réservation obligatoire sur le Fyra Bruxelles-Amsterdam" (n° 14642)
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le Fyra Anvers-Breda" (n° 14643)
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le Fyra Bruxelles-Amsterdam" (n° 14644)
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la proposition de Rover et TrainTramBus d'inviter d'autres opérateurs ferroviaires pour présenter des solutions de remplacement pour le train Benelux" (n° 14645)
- 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 "le Fyra" (n° 14647)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le Fyra" (n° 14677)

11.01 Steven Vandeput (N-VA): Les voyageurs qui veulent effectuer des déplacements internationaux à bord du Fyra doivent réserver avant. La raison en est que pour des raisons de sécurité, l'on ne peut transporter des voyageurs en station debout à 250 km/h. Mais ce règlement officiel est contredit par deux faits: les voyageurs nationaux, que ce soit aux Pays-Bas ou en Belgique, ne doivent pas réserver et le tarif Full Flex permet à un voyageur de prendre un train précédant ou suivant celui pour lequel il a fait une réservation, sans avoir la garantie de disposer d'une place assise. Les voyageurs titulaires d'un abonnement ont la possibilité de réserver moyennant un supplément de 4 euros par voyage aller, ce qui les autorise à prendre un train plus tôt ou plus tard, sans avoir toutefois la garantie, là aussi, qu'ils auront une place assise. Selon *De Morgen*, il ne faudrait pas réserver sur le Fyra

De **voorzitter**: Vragen nrs 14520 en 14521 van de heer Geerts worden omgezet in schriftelijke vragen.

11 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Fyra" (nr. 14522)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de reserveringsplicht op de Fyra Brussel-Amsterdam" (nr. 14642)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Fyra Antwerpen-Breda" (nr. 14643)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Fyra Brussel-Amsterdam" (nr. 14644)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het voorstel van Rover en TreinTramBus om alternatieve spooroperatoren uit te nodigen om alternatieven voor de Benelux-trein voor te stellen" (nr. 14645)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Fyra" (nr. 14647)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Fyra" (nr. 14677)

11.01 Steven Vandeput (N-VA): Wie internationaal wil reizen met de Fyra is verplicht om vooraf te reserveren. De reden is dat het onveilig is om staande mensen aan 250 kilometer per uur te vervoeren. Dat klopt niet met het feit dat binnenlandse reizigers in Nederland en België niet hoeven te reserveren en dat het Full Flex-tarief toelaat een trein vroeger of later te nemen dan de gereserveerde, zonder zitgarantie. Passagiers met een abonnement kunnen met een toeslag van 4 euro per enkele reis reserveren en mogen dan een trein vroeger of later nemen, echter ook zonder zitplaatsgarantie. Volgens *De Morgen* zou op de Fyra Antwerpen-Breda niet gereserveerd moeten worden. Dus zullen er soms toch staande reizigers aan 250 km per uur vervoerd worden, vermits er geen zitplaatsgarantie is. Brengt de Fyra dan de veiligheid van de reizigers niet in het gedrang? Zo

Anvers-Breda. Par conséquent, des voyageurs en station debout voyageront bien à 250 km/h puisqu'il n'y pas de place assise garantie. Faut-il en conclure que le Fyra met en péril la sécurité des voyageurs? Si la réponse à cette question est non, que recouvre exactement cette obligation de réservation?

Un accord a été conclu in extremis entre la SNCB et la NS Hispeed concernant le Fyra Bruxelles-Amsterdam. Aux termes de cet accord, la Belgique consent à une liaison Fyra Anvers-Breda avec arrêt à Noorderkempem, liaison qui sera assurée huit fois par jour à partir d'avril 2013. Or le porte-parole de la SNCB estime la perte d'exploitation annuelle de cette liaison à près de 11 millions d'euros par an.

Les pertes seraient réparties équitablement entre la Belgique et les Pays-Bas. Comment sera financée la probable perte d'exploitation de la liaison avec Breda? Quels trains assureront cette liaison? La quatrième rame V250 de AnsaldoBreda pour la liaison avec Breda a-t-elle déjà été commandée dans l'intervalle? Cette liaison sera-t-elle prolongée à terme vers Rotterdam-Den Haag et Malines-Bruxelles ou ce projet est-il définitivement abandonné?

Beaucoup de choses ont déjà été dites et écrites à propos de la mise en service du Fyra entre Bruxelles et Amsterdam. La communication de la SNCB n'a pas toujours été très claire, notamment en ce qui concerne la possibilité de prendre un abonnement. Pourquoi la SNCB a-t-elle modifié sa position en ce qui concerne les abonnements pour cette ligne?

À partir de quand les seize liaisons par jour seront-elles assurées?

Pourquoi aucun compartiment pour vélos n'a-t-il été prévu à bord des trains Fyra?

Les associations Rover et TrainTramBus ont conjointement déposé plainte auprès de la Commission européenne contre le remplacement de l'ancien train Benelux par le Fyra.

Les organisations se plaignent que la SNCB et la société des chemins de fer néerlandais (NS) abusent de leur monopole en augmentant considérablement les tarifs sans proposer d'abonnement. Le train Fyra Anvers-Breda constitue par ailleurs une alternative insuffisante puisqu'il ne roulera que toutes les deux heures. Les associations de voyageurs veulent que la concurrence intervienne et que des sociétés comme Arriva ou Feolia déjà actives aux Pays-Bas

neen, wat zit er dan achter de reserveringsplicht?

Er werd op de valreep een akkoord bereikt tussen de NMBS en NS Hispeed over de Fyra Brussel-Amsterdam. Volgens dat akkoord stemt België in met een Fyra-verbinding Antwerpen-Breda met stop in station Noorderkempem die vanaf april 2013 acht keer per dag zal rijden. Het jaarlijkse exploitatieverlies van deze verbinding wordt door de woordvoerder van de NMBS geraamd op bijna 11 miljoen euro per jaar.

Het verlies zou gelijk verdeeld worden tussen België en Nederland. Hoe zal het te verwachten exploitatieverlies van de verbinding met Breda worden gefinancierd? Welke treinen zullen deze verbinding verzorgen? Is het vierde treinstel V250 van AnsaldoBreda voor de verbinding met Breda ondertussen al besteld? Wordt deze verbinding op termijn uitgebreid tot Rotterdam-Den Haag en Mechelen-Brussel of is dat plan definitief van de baan?

Over de invoering van de Fyra Brussel-Amsterdam is er al heel wat gezegd en geschreven. De communicatie van de NMBS was niet altijd even duidelijk, onder meer inzake de mogelijkheid om een abonnement aan te schaffen. Waarom veranderde de NMBS haar beleid inzake abonnements op dit traject?

Vanaf wanneer wordt de volledige uurdienst van zestien ritten per dag gereden?

Waarom wordt op de Fyra niet voorzien in ruimtes voor fietsen?

Rover en TreinTramBus hebben gezamenlijk bij de Europese Commissie een klacht ingediend tegen de vervanging van de oude Beneluxtrein door de Fyra.

De organisaties klagen dat de NMBS en de NS misbruik maken van hun monopoliepositie door de tarieven fors te verhogen en geen abonnements aan te bieden. De Fyra Antwerpen-Breda is ook een ontoereikend alternatief omdat die maar om de twee uur zal rijden. De reizigersverenigingen willen de concurrentie laten spelen en bedrijven als Arriva of Feolia die al in Nederland actief zijn, uitnodigen om alternatieve treinverbindingen via Roosendaal of Breda tot stand te brengen. Wat is de mening van

proposent des liaisons ferroviaires de substitution via Roosendaal ou Breda. Qu'en pense le ministre?

de minister daarover?

11.02 Jef Van den Bergh (CD&V): La liaison Fyra Amsterdam-Bruxelles ne peut remplacer le train Benelux, comme on s'en rend compte tous les jours. L'omnibus Roosendaal-Anvers n'est pas une bonne solution non plus, mais de nombreux usagers y ont recours. Ce train est déjà bondé avant d'arriver à la frontière.

11.02 Jef Van den Bergh (CD&V): De Fyra-verbinding Amsterdam-Brussel is geen alternatief voor de Benelux-trein, dat blijkt nu al elke dag. De stoptrein Roosendaal-Antwerpen is ook geen goed alternatief, maar wordt volop gebruikt. Hij zit echter al tjokvol nog voor hij aan de grens is.

Il est clair que le train Benelux n'aurait pas dû être supprimé avant que le nouveau train Fyra Anvers-Breda ne soit opérationnel.

Het is duidelijk dat de Benelux-trein niet had mogen afgeschaft worden voor de nieuwe Fyra Antwerpen-Breda operationeel was.

Le train Fyra est à présent opérationnel. Sur les 50 trains qui ont déjà roulé, un seul a été supprimé. Quasiment tous les trains ont toutefois enregistré un retard, jusqu'à plus d'une heure parfois!

De Fyra is nu operationeel. Van de 50 treinen die al gereden hebben, is er nog maar één afgeschaft. Ze hebben echter bijna alle met vertraging gereden, soms tot meer dan een uur!

Quand une formule définitive d'abonnement sera-t-elle conçue pour le TGV Fyra? Les places devront-elles également être réservées?

Wanneer zal er een definitieve abonnementsformule worden uitgewerkt voor de Fyra-verbindingen? Zal men dan ook zijn plaats moeten reserveren?

Les NS seraient disposés à examiner la possibilité de supprimer l'obligation de réservation, même si la SNCB nie cette information. L'argument concernant la sécurité a été abondamment invoqué, mais aujourd'hui déjà, il existe de nombreuses formules ne garantissant pas une place assise. La SNCB est-elle disposée à examiner si cette obligation de réservation correspond véritablement à une nécessité?

De NS zou bereid zijn te onderzoeken of de reserveringsplicht toch niet kan worden afgeschaft, hoewel de NMBS dat ontkent. Het veiligheidsargument werd herhaaldelijk gebruikt, maar nu zijn er al heel wat formules waarbij geen zitplaats gegarandeerd is. Is de NMBS ook bereid om na te gaan of die reservering echt moet?

Ce n'est que lorsque le TGV Fyra sera devenu fiable que nous pourrions évoquer l'existence d'une alternative au Thalys. Pour une alternative au train Benelux, il faudra attendre la liaison Fyra entre Breda et Anvers.

Pas als de Fyra betrouwbaarder worden, kunnen we spreken van een alternatief voor de Thalys. Voor een alternatief voor de Benelux-trein is het wachten op de Fyra tussen Breda en Antwerpen.

11.03 Tanguy Veys (VB): Le TGV Fyra est la cible de nombreuses critiques: absence de flexibilité, tarifs trop élevés, impossibilité d'embarquer des vélos et difficulté d'effectuer des réservations pour plus d'un voyageur. Seule une aide téléphonique payante, imposant de longs temps d'attente, est proposée. Et le voyageur qui réserve dans les gares doit s'acquitter de frais de dossiers de 7 euros.

11.03 Tanguy Veys (VB): De Fyra wordt bedolven onder de kritiek. Er is een gebrek aan flexibiliteit, de tarieven zijn te hoog, fietsen kunnen niet mee aan boord en reserveren voor meer dan één persoon is erg moeilijk. Hulp kan men daarbij alleen krijgen via een betaallijn waar men in een lange wachtrij terechtkomt. Wie in het station reserveert, moet 7 euro dossierkosten betalen.

Ce dossier a été insuffisamment préparé. Par ailleurs, le fait que les parlementaires puissent opter pour la moitié du prix pour une formule flexible constitue un sujet d'irritation supplémentaire pour les voyageurs ordinaires.

Men heeft dit dossier onvoldoende voorbereid. Een extra doorn in het oog van de gewone reiziger is dat parlementsleden tegen de helft van de prijs voor een flexibele formule kunnen opteren.

Pourquoi la procédure de réservation est-elle si complexe s'agissant des familles? Comment

Waarom is de reserveringsprocedure zo ingewikkeld voor gezinnen? Hoe zal dat worden

remédiera-t-on à ce problème?

Pourquoi un train a-t-il connu des difficultés dès le premier jour de la mise en service de la ligne? Pourquoi les retards sont-ils si nombreux?

11.04 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Le train Benelux a été supprimé le 9 décembre 2012. Aujourd'hui, le Fyra relie Bruxelles à Amsterdam 10 fois par jour et il le fera probablement 16 fois par jour d'ici le mois d'avril 2013.

L'accord sur le lancement effectif du Fyra a été conclu le 3 décembre 2012 avec les Pays-Bas, qui n'ont donné leur feu vert qu'après qu'une solution ait également été trouvée pour le sud du pays. À partir du mois d'avril, il y aura chaque jour 8 liaisons entre Anvers et Breda. Ce service sera assuré par une locomotive du type V250 de High Speed Alliance.

Le déficit estimé sera supporté à concurrence de 50 % par chaque pays. Le gouvernement belge a donné son accord parce qu'il est lié par une convention internationale de 2005. Nous attendons une proposition du conseil d'administration de la SNCB en vue de la compensation de ce déficit. Cette question pourra être résolue lors des négociations à propos du quatrième contrat de gestion.

La liaison internationale entre Bruxelles et La Haye ne figure plus à l'ordre du jour. Des solutions de rechange ont été trouvées dans les deux pays en vue d'assurer aux passagers un service de qualité à un prix inférieur. En outre, à partir du 10 décembre, une nouvelle liaison reliera Anvers et Bruxelles les jours de semaine via l'aéroport de Bruxelles-National.

La liaison Anvers-Breda est une nouvelle liaison. Lors de son lancement en 2013, le voyageur devra prendre l'omnibus reliant Anvers à Roosendaal et là, prendre un train intérieur des chemins de fer néerlandais à destination de Breda.

Les tarifs du Fyra sont disponibles sur le site du Fyra (www.fyra.com) et de SNCB Europe (www.b-europe.com). Ces tarifs ont été fixés d'un commun accord entre la SNCB et NS Hispeed et sont basés sur la structure tarifaire de tous les trains à grande vitesse pour lesquels un prix global incluant la réservation d'une place assise est appliqué. Ces tarifs se situent entre ceux du train Benelux et du Thalys.

Pour les trajets intérieurs, il existe deux possibilités.

verholpen?

Waarom is al op de eerste dag een trein in de problemen geraakt? Waarom zijn er zoveel vertragingen?

11.04 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): De Benelux-trein is op 9 december 2012 afgeschaft. Tussen Brussel en Amsterdam rijden nu al 10 Fyra's en dat worden er in april 2013 wellicht 16.

De overeenkomst voor de effectieve lancering van Fyra is op 3 december 2012 met Nederland gesloten. Groen licht van Nederland kwam er alleen nadat er ook een oplossing was voor het zuiden van het land. Vanaf april zullen er dagelijks 8 verbindingen zijn tussen Antwerpen en Breda. Die dienst zal worden verstrekt door een locomotief van het type V250, eigendom van High Speed Alliance.

Het geschatte tekort zal voor 50 procent door elk land gedragen worden. De Belgische regering heeft haar akkoord gegeven, omdat zij door een internationale overeenkomst uit 2005 gebonden is. We wachten op een voorstel van de raad van bestuur van de NMBS om dat tekort te compenseren. Tijdens de onderhandelingen over het vierde beheerscontract kan dat worden opgelost.

De internationale verbinding tussen Brussel en Den Haag staat niet langer op de agenda. Er werden in beide landen alternatieven gevonden om een kwaliteitsvolle dienstverlening aan de passagiers te verzekeren, tegen een lagere kostprijs. Daarnaast rijdt vanaf 10 december tijdens de weekdagen een nieuwe verbinding tussen Antwerpen en Brussel via Brussel-nationale luchthaven.

De verbinding Antwerpen-Breda is nieuw. Bij de lancering in 2013 zal de reiziger de stoptrein van Antwerpen naar Roosendaal moeten nemen en daar overstappen op een binnenlandse trein van de Nederlandse Spoorwegen richting Breda.

De tarieven van de Fyra zijn terug te vinden op de website van fyra.com of nmbseurope.com. Deze tarieven die gezamenlijk beslist werden door NMBS en NS Hispeed, berusten op de tariefstructuur van alle hogesnelheidstreinen waar een globale prijs wordt gehanteerd waarin de zitplaatsreservering is inbegrepen. De tarieven liggen tussen deze van de Benelux-trein en de Thalys.

Voor binnenlandse reizen zijn er twee

Le voyageur qui est déjà en possession d'un titre de transport valable du service intérieur pour le trajet Bruxelles-Anvers peut s'acquitter d'un supplément de 4 euros ou acheter une carte de 10 trajets au prix de 30 euros. Le voyageur qui ne possède pas de titre de transport peut acheter un billet au prix de 9 euros en deuxième classe et de 15 euros en première classe.

La réservation obligatoire est nécessaire pour assurer un suivi des billets achetés et permettre ainsi à l'opérateur de proposer des billets plus intéressants en fonction de l'offre et de la demande. Le voyageur peut quant à lui bénéficier d'un plus grand confort et le transporteur est en mesure de concurrencer les compagnies aériennes.

Aucune réservation de place sur le Fyra ne doit être effectuée pour le trajet Bruxelles-Anvers. Les voyageurs qui ne réservent pas n'ont toutefois pas la garantie de disposer d'une place assise. Sur le tronçon Bruxelles-Anvers, la vitesse maximale demeure limitée à 106 km à l'heure et la sécurité n'est donc pas compromise. Par ailleurs, l'accompagnateur de train a toujours la possibilité de prendre des mesures ad hoc en cas de surcapacité. Il peut, par exemple, décider de refuser l'accès au train ou d'en limiter la vitesse.

Une formule d'abonnement n'avait initialement pas été prévue parce qu'une étude de marché avait montré que le nombre potentiel de navetteurs était très limité. Une solution a toutefois été trouvée: les voyageurs munis d'un abonnement pour le train Benelux peuvent utiliser le Fyra moyennant le paiement d'un supplément de 4 euros par trajet en deuxième classe.

Une nouvelle formule d'abonnement est examinée avec le partenaire néerlandais. Une décision sera prise dans les prochaines semaines à ce sujet. Un délai de réflexion est nécessaire pour réaliser une enquête auprès des voyageurs et pour organiser une rencontre avec les organisations de consommateurs.

La possibilité d'emmener son vélo existe lorsqu'il s'agit de vélos pliables.

Le trafic international a été libéralisé. Tout opérateur qui veut ouvrir une ligne internationale passant par la Belgique peut le faire à condition de se soumettre aux dispositions européennes pour l'obtention d'une licence ferroviaire et d'une attestation de sécurité.

La SNCB analyse les causes des retards du train 9257 partant de Bruxelles-Midi à 20 h 58. Il

mogelijkheden. Als een reiziger reeds een geldig binnenlands vervoerbewijs heeft voor het traject Brussel-Antwerpen dan kan hij een toeslag kopen van 4 euro of een tienrittenkaart voor 30 euro. Wie geen vervoerbewijs heeft, kan een biljet kopen voor 9 euro in tweede klasse en 15 euro in eerste klasse.

Reservering verplicht maken is nodig om de gekochte tickets te kunnen opvolgen. De operator kan dan volgens vraag en aanbod scherpgeprijsde tickets aanbieden. Ook kan de reiziger van meer comfort genieten en kan de vervoerder concurreren met het vliegtuig.

Tussen Brussel en Antwerpen moet op de Fyra niet worden gereserveerd. Reizigers die niet reserveren, kunnen echter niet gegarandeerd zitten. Tussen Brussel en Antwerpen blijft de maximumsnelheid beperkt tot 106 km per uur en de veiligheid komt dus niet in het gedrang. De treinbegeleider beschikt daarnaast altijd over de mogelijkheid om ad hoc maatregelen te treffen in geval van overcapaciteit, bijvoorbeeld toegangsweigering of een snelheidsbeperking.

Een abonnementsformule heeft men aanvankelijk niet uitgewerkt omdat een marktstudie had uitgewezen dat het potentieel aantal pendelaars erg beperkt was. Er is nu een oplossing die erin bestaat dat reizigers in het bezit van een abonnement voor de Benelux-trein, kunnen gebruikmaken van de Fyra tegen betaling van een toeslag van 4 euro per rit in tweede klasse.

Een nieuwe abonnementsformule wordt met de Nederlandse partner besproken. In de komende weken wordt hierover beslist. De reflectieperiode is nodig om een enquête uit te voeren bij de reizigers en om een ontmoeting met de gebruikersorganisaties te organiseren.

De optie om een fiets mee te nemen bestaat voor plooi-fietsen.

Het internationale verkeer is vrijgemaakt. Elke operator die een internationale lijn door België wil openen, mag dat doen op voorwaarde dat hij zich onderwerpt aan de Europese regels voor het verkrijgen van een spoorwegvergunning en van een veiligheidsattest.

De NMBS analyseert de oorzaken van de vertraging van trein 9257 met vertrek 20.58 uur in Brussel-

s'agirait d'un problème relatif au matériel roulant. La rame est actuellement examinée.

Le site internet connaît également des problèmes en ce qui concerne l'achat de tickets combinés pour les familles et les seniors. La SNCB travaille dur pour résoudre le problème le plus rapidement possible. Il est toutefois toujours possible de prendre contact avec les services commerciaux.

11.05 Steven Vandeput (N-VA): Cela peut prendre trois semaines, mais aussi beaucoup plus longtemps avant qu'il y ait seize liaisons.

En ce qui concerne le paiement du déficit d'exploitation relatif au train vers Breda, la répartition fifty-fifty était déjà claire. Il s'agit bien sûr de savoir dans quelle mesure la SNCB portera tout cela en compte. Cela ne relève pas, ou en partie seulement, du service public. Il s'agit apparemment d'attendre le nouveau contrat de gestion.

Le ministre n'a pas dit la vraie raison de l'obligation ou de la non-obligation de réservation pour les voyages nationaux. Il s'agit en réalité de raisons commerciales. Je ne vois personnellement aucun inconvénient à ce qu'on module la tarification en fonction des heures creuses et des heures de pointe. Par contre, je n'apprécie pas que le ministre tire sans cesse argument de la sécurité et du manque de sécurité lié au transport de voyageurs en station debout. Car un problème de sécurité se pose de toute façon quand le Fyra doit faire halte brusquement, et ce quelle que soit sa vitesse. La SNCB ne doit pas tourner autour du pot, elle doit communiquer que le Fyra n'est pas une alternative au train Benelux mais que son objectif est une rentabilisation commerciale et que cela n'est pas sans conséquence, deux de ces conséquences étant l'obligation de réservation et la modulation des tarifs.

Pourquoi le ministre ne prend-il pas lui-même l'initiative, avec son homologue néerlandaise, de prospecter le marché privé pour voir si des entreprises ne seraient pas intéressées par une liaison internationale comme celle assurée par le train Benelux?

11.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Assurer une liaison ferroviaire jusqu'à une gare située juste au-delà de la frontière peut être considéré comme un service public. Ce raisonnement s'applique au train Anvers-Breda. La perte d'exploitation sur cette ligne est estimée à 11,6 millions d'euros. Les sociétés privées ne se presseront donc pas au portillon pour exploiter cette liaison.

Zuid. Het zou gaan om een probleem met het rollend materieel. Het treinstel wordt op dit ogenblik onderzocht.

De website kent ook wat problemen voor de aankoop van gecombineerde tickets voor gezinnen en voor senioren. De NMBS werkt hard om het probleem zo snel mogelijk op te lossen. Het is echter steeds mogelijk om contact op te nemen met de commerciële diensten.

11.05 Steven Vandeput (N-VA): Het kan gaan over drie weken, maar ook over veel langer vooraleer er zestien verbindingen zijn.

Inzake de betaling van het exploitatietekort voor de trein naar Breda was de fifty-fifty verdeling ons al duidelijk. De vraag is natuurlijk in welke mate de NMBS een en ander zal doorrekenen. Dit valt niet, of slechts gedeeltelijk, onder publieke dienstverlening. Het is blijkbaar wachten op het nieuwe beheerscontract.

De eigenlijke reden voor het wel of niet reserveren in het binnenland heeft de minister niet vermeld: een commerciële reden. Van mij mag er gespeeld worden met de tarieven in dal- en piekuren, maar scherm niet steeds met de veiligheid en rechtstaande reizigers. Er is sowieso een probleem als de trein plots moet stoppen, ongeacht de snelheid. De NMBS moet duidelijk communiceren dat dit geen alternatief is voor de Benelux-trein, maar dat ze het commercieel rendabel wil maken en dat daar gevolgen aan verbonden zijn, zoals de reserveringsplicht en het spelen met de tarieven.

Waarom neemt de minister zelf niet samen met zijn Nederlandse collega het initiatief en gaat hij na of er op de privémarkt bedrijven geïnteresseerd zijn in een internationale verbinding zoals de Benelux-trein?

11.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Een treinverbinding verzorgen tot een treinstation net over de grens kan beschouwd worden als publieke dienstverlening. Dit geldt dus ook voor de trein tussen Antwerpen en Breda. Het verlies op die lijn wordt geschat op 11,6 miljoen euro. Slechts weinig privébedrijven zullen staan te springen om deze verbinding uit te baten.

La réponse du ministre à ma question concernant l'obligation de réservation me déçoit. Aux Pays-Bas, il existe une volonté politique de débattre de cette obligation. J'espère que cette volonté politique sera également présente chez nous lorsque HSA soumettra ce problème à la SNCB.

11.07 Tanguy Veys (VB): La réponse du ministre ne présage rien de bon. Je n'ai pas l'impression qu'il veuille répondre aux critiques. Il utilise un argument commercial en faisant une comparaison hasardeuse avec la vente de billets des compagnies aériennes ou du TGV.

Il n'y a pas de différence de prix pour les trajets en heures creuses. Ce n'est pas ainsi qu'on améliorera l'occupation du Fyra.

Les passagers concernés du train Benelux doivent se débrouiller avec le Fyra mais celui-ci a connu de nombreux problèmes durant les premiers jours d'exploitation.

L'incident est clos.

12 Interpellation 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 non-divulgaration de l'étude scientifique consacrée à la charge de travail physique imposée aux facteurs" (n° 70)

12.01 Miranda Van Eetvelde (N-VA): bpost a l'intention de procéder à une mécanisation en profondeur de ses centres de tri, ce qui aura pour effet que la distribution du courrier représentera une part beaucoup plus importante de l'ensemble des tâches des facteurs. Le centre d'étude de la physiologie humaine de la VUB a été chargé d'étudier les efforts et charges physiques engendrées par le travail des facteurs et de formuler des recommandations sur la base des ses conclusions.

Les résultats de l'étude ont été rendus publics en 2012 et la conclusion générale était que le travail de facteur représente certes une charge physique assez lourde, qui peut toutefois être allégée moyennant une organisation minutieuse.

Au terme de cette étude, j'ai tenté d'obtenir des informations complémentaires concernant ce dossier par le biais de questions parlementaires. J'ai également demandé à pouvoir consulter moi-même le rapport. Mes initiatives sont toutefois demeurées vaines.

Ik ben teleurgesteld in het antwoord over de reserveringsplicht. In Nederland is er wel bereidheid om daarover te spreken. Ik hoop dat die hier ook komt als HSA dit zal voorleggen aan de NMBS.

11.07 Tanguy Veys (VB): Het antwoord van de minister is weinig hoopgevend. Ik heb niet de indruk dat hij tegemoet wil komen aan de kritieken. De minister gebruikt een commercieel argument en maakt de manke vergelijking met de ticketverkoop van vliegtuigmaatschappijen of de HST.

Ik zie geen prijsverschillen voor tickets voor de Fyra in de daluren. Zo zal het dus nooit lukken om de trein beter bezet te krijgen.

De getroffen reizigers van de Benelux-trein moeten zich behelpen met de Fyra, maar die heeft in zijn eerste dagen een bijzonder slechte beurt gemaakt.

Het incident is gesloten.

12 Interpellatie van mevrouw Miranda Van Eetvelde tot de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over "de niet-vrijgave van de studie inzake de fysieke belasting van postbodes" (nr. 70)

12.01 Miranda Van Eetvelde (N-VA): bpost is van plan om de sorteercentra doorgedreven te mechaniseren, waardoor de uitreiking van de briefwisseling een veel groter aandeel zal innemen binnen het takenpakket van de postbodes. De vakgroep Menselijke Fysiologie van de VUB moest onderzoeken welke fysieke inspanningen en belastingen gepaard gaan met het werk en op basis daarvan aanbevelingen formuleren.

In maart 2012 werden de resultaten van het onderzoek bekendgemaakt en de conclusie luidde dat het werk van de postbode wel fysiek belastend is, maar doenbaar mits een zorgvuldige organisatie.

Na afronding van de studie heb ik getracht via mondelinge vragen meer informatie erover te krijgen en het onderzoeksrapport zelf in te zien. Daarop werd tot dusver nooit ingegaan.

Une fois encore, je demande instamment aujourd'hui que l'entreprise publique bpost donne à la Chambre un droit de regard sur cette étude. La communication des conclusions générales ne suffit pas et ne fait qu'alimenter le sentiment que les résultats sont moins positifs que ceux qui sont présentés.

Qui a confié la mission d'enquête à la VUB? Quel fut le rôle du ministre de tutelle à cet égard? Quel est le coût de l'étude? Comment l'étude a-t-elle été financée?

Le ministre peut-il fournir des informations détaillées sur les résultats, les conclusions et les recommandations? Quelles mesures ont déjà été prises ou sont-elles prévues? Une concertation a-t-elle été organisée avec les syndicats? En quoi les mesures correspondent-elles aux conclusions de l'étude? Quel est le délai de mise en œuvre des mesures?

12.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Cette étude scientifique a été réalisée à la demande de bpost. Conformément à la loi du 21 mars 1991, le ministre compétent ne peut enjoindre à bpost de lui transmettre cette étude ni de lui y donner accès.

bpost ne souhaite pas communiquer le coût de cette étude qu'elle a financée avec ses fonds propres de sorte que pas un eurocentime de deniers d'impôt n'a été utilisé à cette fin.

Pour les résultats, les conclusions et les recommandations, je ne peux que vous renvoyer aux informations qui ont déjà été diffusées, à savoir que ces informations sont destinées à un usage interne, plus particulièrement pour soutenir l'instauration de la nouvelle organisation des services.

bpost fait savoir que cette étude scientifique est arrivée à la conclusion que les missions des facteurs restent de l'ordre du faisable d'un point de vue physique sous les conditions suivantes: organisation judicieuse des services, attention particulière prêtée au bon choix du véhicule, alternance efficace des tâches et pauses suffisantes.

bpost déclare en outre que les réorganisations menées à bien dans le cadre du plan stratégique 2020 sont l'objet d'une concertation et de négociations permanentes au sein de la commission paritaire.

Ik dring vandaag er nogmaals op aan dat het overheidsbedrijf bpost de Kamer inzage zou verschaffen in de studie. Het meedelen van de algemene conclusies volstaat niet en voedt enkel het vermoeden dat de resultaten minder positief zijn dan voorgesteld.

Wie gaf de onderzoeksoopdracht aan de VUB? Wat was hierbij de rol van de voogdijminister? Wat is de kostprijs van de studie? Hoe werd de studie gefinancierd?

Kan de minister gedetailleerde informatie verschaffen over de resultaten, de conclusies en de aanbevelingen? Welke maatregelen werden reeds genomen of worden er gepland? Werd hierover overlegd met de vakbonden? Op welke wijze stemmen de maatregelen overeen met de bevindingen uit de studie? Wat is het tijdspad voor de implementatie van de maatregelen?

12.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): Het onderzoek gebeurde in opdracht van bpost. Conform de wet van 21 maart 1991 kan de bevoegde minister het overheidsbedrijf niet opdragen de studie over te dragen of er inzage in te verschaffen.

bpost wenst de kostprijs van de studie niet mee te delen. Ze werd gefinancierd via eigen middelen van bpost en er is bijgevolg geen belastinggeld aangewend.

Voor de resultaten, conclusies en aanbevelingen kan ik enkel verwijzen naar de informatie die hierover al eerder werd verstrekt, met name dat ze bestemd zijn voor intern gebruik, meer bepaald om de invoering van de nieuwe dienstenorganisatie te ondersteunen.

bpost deelt mee dat het onderzoek tot de conclusie kwam dat de taak van postbode fysiek doenbaar blijft, mits een zorgvuldige dienstenorganisatie en speciale aandacht voor de juiste keuze van het voertuig, een afdoende afwisseling van taken en voldoende rustpauzes.

bpost verklaart bovendien dat de reorganisaties in het kader van het strategische plan 2020 het voorwerp zijn van permanent overleg en onderhandelingen binnen het paritair comité

12.03 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Le refus

12.03 Miranda Van Eetvelde (N-VA): De

intransigeant de divulguer cette étude scientifique témoigne d'un manque de respect pour la publicité de l'administration. Officiellement, bpost est toujours une entreprise publique et elle est tenue de se comporter comme telle, notamment en matière de transparence.

Au nom de mon groupe, je déposerai une motion de recommandation dans laquelle nous exprimons le souhait de prendre connaissance de cette étude scientifique. Si ce souhait ne devait pas être exaucé, nous n'aurions d'autre choix que quitter la voie politique pour nous tourner vers la Commission d'accès aux et de réutilisation des documents administratifs.

12.04 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Il est toujours possible d'inviter le CEO de bpost et d'organiser un débat à ce sujet.

12.05 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Nous avons tenté d'organiser un tel débat, mais cette proposition a été refusée.

Motions

Le **président**: En conclusion de cette discussion, les motions suivantes ont été déposées.

Une motion de recommandation a été déposée par Mmes Miranda Van Eetvelde et Minneke De Ridder et par MM. Bert Wollants et Steven Vandeput et est libellée comme suit:

"La Chambre, ayant entendu l'interpellation de Mme Miranda Van Eetvelde et la réponse du ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes, demande instamment au gouvernement, et en particulier au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

- de permettre aux membres de la Chambre, dans le cadre du principe de publicité de l'administration, de consulter l'étude réalisée par la Vrije Universiteit Brussel sur la charge de travail physique imposée aux facteurs;
- de faire toute la lumière sur les flux financiers qui ont eu lieu dans ce cadre, en particulier lorsqu'il s'agit d'argent public;
- de nous informer de l'état de la mise en œuvre des recommandations formulées dans l'étude en question et du calendrier prévu à cet effet."

pertinente weigering om de studie vrij te geven getuigt van een gebrek aan respect voor de openbaarheid van bestuur. bpost is formeel nog altijd een overheidsbedrijf en moet zich qua transparantie ook zo gedragen.

Ik zal namens mijn fractie een motie van aanbeveling indienen, waarin wij inzage in de studie vragen. Indien aan onze vraag niet wordt tegemoetgekomen, rest ons niets anders dan de politieke weg te verlaten en ons te wenden tot de Commissie voor de toegang tot en het hergebruik van bestuursdocumenten.

12.04 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Er bestaat altijd de mogelijkheid om de CEO van bpost uit te nodigen en een debat daarover te organiseren.

12.05 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Dat hebben wij reeds geprobeerd, maar dat voorstel werd afgewezen.

Moties

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

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de dames Miranda Van Eetvelde en Minneke De Ridder en door de heren Bert Wollants en Steven Vandeput en luidt als volgt:

'De Kamer, gehoord de interpellatie van mevrouw Miranda Van Eetvelde en het antwoord van de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, vraagt de regering met aandrang, en in het bijzonder de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, om

- in het kader van de openbaarheid van bestuur de Kamerleden inzage te verschaffen in de studie inzake de fysieke belasting van postbodes, uitgevoerd door de Vrije Universiteit Brussel;
- duidelijk in kaart te brengen welke de financieringsstromen zijn die daarbij hebben plaatsgevonden, meer bepaald wanneer het overheidsmiddelen betreft;
- inzicht te verschaffen in de stand van zaken en het voorziene tijdspad betreffende de toepassing van de aanbevelingen zoals geformuleerd in de betreffende studie.'

Une motion pure et simple a été déposée par Mme Sabien Lahaye-Battheu et par M. Jef Van den Bergh.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement.

La discussion est close.

Le **président**: La question n° 14557 de Mme Duméry est supprimée.

13 Questions jointes de

- M. Steven Vandeput au vice-premier ministre et ministre des Finances et du Développement durable, chargé de la Fonction publique, sur "l'attitude du Groupe SNCB lors des grèves sauvages" (n° 14573)
- M. Steven Vandeput au vice-premier ministre et ministre des Finances et du Développement durable, chargé de la Fonction publique, sur "la révision du protocole d'accord de 2008 relatif aux arrêts de travail" (n° 14574)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'attitude du Groupe SNCB lors des grèves sauvages" (n° 14686)

Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.

13.01 Steven Vandeput (N-VA): Les responsables de la grève sauvage des chemins de fer du 10 janvier 2012 à Berchem n'ont pas obtenu gain de cause en référé devant le tribunal du travail anversois. Selon l'administrateur délégué de la SNCB-Holding, Jannie Haek, les accords du 12 juin 2008 contiennent quelques lacunes et imprécisions, et les sanctions sont donc prises en toute circonspection. D'après *La Libre Belgique*, depuis 2008, des sanctions ont été prises à la suite de deux grèves sauvages seulement, même si le holding a déclaré que les sanctions seraient désormais plus systématiques.

Quelles sont les deux grèves qui ont entraîné des sanctions? Pourquoi des sanctions n'ont-elles été prises que dans deux cas? Quelles lacunes Jannie Haek vise-t-il exactement? De quelle manière les grèves sauvages seront-elles systématiquement sanctionnées désormais?

Un nouveau protocole d'accord relatif aux interruptions de travail est en négociation depuis quelque temps déjà. Le 3 décembre 2012, les syndicats auraient présenté leurs points de vue. Quels sont-ils? Un accord a-t-il déjà été conclu

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Sabien Lahaye-Battheu en door de heer Jef Van den Bergh.

Over de moties zal later worden gestemd.

De bespreking is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 14557 van mevrouw Duméry vervalt.

13 Samengevoegde vragen van

- de heer Steven Vandeput aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Duurzame Ontwikkeling, belast met Ambtenarenzaken, over "het optreden van de NMBS-Groep bij wilde stakingsacties" (nr. 14573)
- de heer Steven Vandeput aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Duurzame Ontwikkeling, belast met Ambtenarenzaken, over "de herziening van het protocolakkoord van 2008 rond werkonderbrekingen" (nr. 14574)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het optreden van de NMBS-Groep bij wilde stakingsacties" (nr. 14686)

Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.

13.01 Steven Vandeput (N-VA): De verantwoordelijken van de wilde spoorstaking van 10 januari 2012 in Berchem hebben in kortgeding ongelijk gekregen van de Antwerpse arbeidsrechtbank. Volgens gedelegeerd bestuurder van de NMBS-Holding Jannie Haek bevatten de afspraken van 12 juni 2008 enkele kleine leemtes en onduidelijkheden, waardoor er spaarzaam wordt omgegaan met sancties. Volgens *La Libre Belgique* werden sinds 2008 slecht bij twee wilde stakingen sancties getroffen, al heeft de Holding gezegd dat voortaan systematischer te zullen doen.

Over welke twee stakingen waarbij sancties werden getroffen, gaat het? Waarom gebeurde dit slechts in twee gevallen? Over welke leemtes heeft Jannie Haek het precies? Op welke manier zullen wilde stakingen voortaan systematische worden bestraft?

Er wordt al geruime tijd onderhandeld over een nieuw protocolakkoord inzake werkonderbrekingen. Op 3 december 2012 zouden de vakbonden hun standpunten naar voren hebben gebracht. Hoe luiden die? Is er ondertussen al een akkoord

dans l'intervalle? À défaut d'accord, le ministre suivant se chargera-t-il lui-même du dossier et imposera-t-il une solution?

13.02 Tanguy Veys (VB): Le 10 janvier 2012, plusieurs membres du personnel de la SNCB employés à la gare d'Anvers-Berchem ont débrayé pour dénoncer le problème du manque de personnel qui se pose depuis déjà longtemps. Treize grévistes ont reçu un sérieux blâme et le chef de gare adjoint s'est vu infliger un mois de suspension avec perte de salaire en tant que responsable principal.

Dans la presse, un collègue affirme que cette sanction est illégitime, que le chef de gare adjoint n'a incité personne à partir en grève et que trois supérieurs présents au moment des faits peuvent confirmer cet état de fait. Le Syndicat indépendant pour Cheminots (SIC) estime que la réaction face aux grèves sauvages est sélective. La direction de la SNCB traiterait le SIC avec davantage de rudesse en raison du caractère apolitique de ce syndicat. Par ailleurs, le SIC est très implanté à la gare de Berchem.

Le ministre peut-il réfuter ces déclarations? La SNCB a-t-elle exclusivement réagi à la grève sauvage du SIC à Berchem? Dans l'affirmative, pourquoi avoir "choisi" précisément cette grève sauvage?

13.03 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): On a sanctionné non seulement l'action menée à Berchem mais également celle du 13 août 2010. Le responsable de la cabine de signalisation de Saint-Nicolas a interrompu le travail et incité son collègue à faire de même. Aucune décision n'a encore été prise à propos des autres actions sauvages. Cela fera partie du processus d'évaluation.

En ce qui concerne le protocole d'accord, le "contre-accord" déposé par les syndicats le 3 décembre 2012 est en cours d'examen. Une nouvelle réunion à ce sujet, dont j'attends encore les conclusions, a eu lieu le 10 décembre 2012.

13.04 Steven Vandeput (N-VA): Lorsqu'il est question ici de syndicats ou de grèves, on nous donne invariablement des réponses floues. Mais dès qu'il se produit un petit incident isolé dont le SIC est responsable, on tient un langage dur.

Toute la série de grèves sauvages est apparemment en cours d'analyse. Ni l'employeur ni les syndicats ne se tiennent aux accords qu'ils ont

bereikt? Als het akkoord uitblijft, zal de volgende minister de zaak dan zelf ter hand nemen en een oplossing doordrukken?

13.02 Tanguy Veys (VB): Op 10 januari 2012 legde een aantal NMBS-personeelsleden het werk neer in station Antwerpen-Berchem uit onvrede met het aanslepende personeelstekort. Dertien stakers kregen een fikse blaam, de adjunct-stationschef kreeg als hoofdverantwoordelijke een maand schorsing met loonverlies.

In de pers verklaart een collega dat die straf onrechtmatig is, dat de adjunct-stationschef niemand heeft aangezet tot staken en dat er drie meerderen aanwezig waren die dat kunnen bevestigen. De Onafhankelijke Vakbond voor Spoorwegpersoneel (OVS) spreekt van een selectieve aanpak van wilde stakingen. De OVS wordt harder aangepakt door de NMBS-top omdat de bond geen politieke bindingen heeft. Bovendien staat de OVS sterk in het station van Berchem.

Kan de minister deze verklaringen weerleggen? Werd uitsluitend tegen de wilde staking van de OVS in Berchem opgetreden? Zo ja, waarom werd precies deze wilde staking eruit gepikt?

13.03 Minister Paul Magnette (Nederlands): Naast de actie in Berchem, werd ook een actie van 13 augustus 2010 bestraft. De verantwoordelijke van het seinhuis van Sint-Niklaas onderbrak toen het werk en zette zijn collega aan mee te doen. Over de andere niet-aangekondigde acties werd nog geen definitieve beslissing genomen. Dat maakt deel uit van het evaluatieproces.

Inzake het protocolakkoord wordt momenteel het 'tegenakkoord' onderzocht dat de vakbonden op 3 december 2012 hebben ingediend. Op 10 december 2012 vond hierover een nieuwe vergadering plaats, waarvan ik de besluiten nog moet krijgen.

13.04 Steven Vandeput (N-VA): Als het hier over vakbonden en stakingen gaat, krijgen we stevast alleen wollige antwoorden te horen. Maar zodra er een alleenstaand incidentje plaatsvindt waarvoor de OVS verantwoordelijk is, wordt er stoere taal gesproken.

De hele resem wilde stakingen wordt blijkbaar onderworpen aan een analyse. Werkgever noch bonden houden zich aan de afspraken die ze

conclus. Le ministre doit déposer une proposition pour y mettre de l'ordre. Il faut absolument faire cesser les grèves sauvages. Je ne comprends pas pourquoi les syndicats s'accrochent obstinément à l'une ou l'autre proposition. Leurs mobiles nous échappent.

13.05 Tanguy Veys (VB): Les deux seules interventions qui ont eu lieu concernaient des grévistes flamands. Je ferai vérifier si l'incitation à la grève à Saint-Nicolas avait également le SIC pour origine. Le ministre ne nie en tout cas pas que c'est ce dernier syndicat qui est visé. Il ne cite aucun exemple d'une grève émanant d'un autre syndicat contre laquelle des mesures auraient été prises.

Le droit de grève ne me pose aucun problème, mais les accords les concernant doivent être respectés. Je continue de m'étonner que la révision du protocole d'accord s'éternise à ce point.

L'incident est clos.

La réunion publique est levée à 17 h 41.

hebben gemaakt. De minister moet met een voorstel komen om dat aan banden te leggen. Wilde stakingen moeten absoluut stoppen. Ik begrijp niet waarom de vakbonden halsstarrig vasthouden aan het ene of het andere voorstel. Wij krijgen nooit inzicht in hun beweegredenen.

13.05 Tanguy Veys (VB): De twee keren dat er is ingegrepen, ging het om Vlaamse stakers. Ik laat nagaan of aanzet voor de staking in Sint-Niklaas ook uit OVS-hoek kwam. De minister weerlegt in elk geval niet dat de OVS wordt gevisieerd. Hij geeft geen enkel voorbeeld van een staking van een andere vakbond die werd aangepakt.

Ik heb geen probleem met het stakingsprincipe op zicht, maar de afspraken erover moeten wel worden gerespecteerd. Het blijft me verwonderen dat de herziening van het protocolakkoord zo tergend traag verloopt.

Het incident is gesloten.

De openbare vergadering wordt gesloten om 17.41 uur.