



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

26-03-2013

Après-midi

Dinsdag

26-03-2013

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
INDEP-ONAFH	Indépendant - Onafhankelijk

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

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

SOMMAIRE

INHOUD

Questions jointes de	1	Samengevoegde vragen van	1
- Mme Bercy Slegers au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la liaison vers Bruges par la ligne 69" (n° 15851)	1	- mevrouw Bercy Slegers aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de verbinding met Brugge via lijn 69" (nr. 15851)	1
- Mme Bercy Slegers au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la fréquence sur la ligne 69" (n° 15853)	1	- mevrouw Bercy Slegers aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de frequentie op de lijn 69" (nr. 15853)	1
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la stratégie flamande en matière de chemins de fer en général et concernant la ligne 69 Comines-Poperinge en particulier" (n° 16137) <i>Orateurs: Bercy Slegers, Jean-Pascal Labille</i> , ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes	1	- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Vlaamse spoorstrategie in het algemeen en de lijn 69 Komen-Poperinge in het bijzonder" (nr. 16137) <i>Sprekers: Bercy Slegers, Jean-Pascal Labille</i> , minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden	1
Question de Mme Bercy Slegers au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "des investissements dans la gare de Courtrai" (n° 15852) <i>Orateurs: Bercy Slegers, Jean-Pascal Labille</i> , ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes	2	Vraag van mevrouw Bercy Slegers aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "investerings in het station Kortrijk" (nr. 15852) <i>Sprekers: Bercy Slegers, Jean-Pascal Labille</i> , minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden	2
Question de Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'Union des Villes et Communes de Wallonie (UVCW) et Belgacom" (n° 15897) <i>Orateurs: Valérie De Bue, Jean-Pascal Labille</i> , ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes	3	Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de <i>Union des Villes et Communes de Wallonie</i> en Belgacom" (nr. 15897) <i>Sprekers: Valérie De Bue, Jean-Pascal Labille</i> , minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden	3
Question de Mme Kattrin Jadin au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression des chaînes allemandes ARD et ZDF du programme de Belgacom TV" (n° 16034) <i>Orateurs: Kattrin Jadin, Jean-Pascal Labille</i> , ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes	4	Vraag van mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het schrappen van de Duitse zenders ARD en ZDF uit het aanbod van Belgacom TV" (nr. 16034) <i>Sprekers: Kattrin Jadin, Jean-Pascal Labille</i> , minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden	4
Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au	5	Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en	5

développement, chargé des Grandes Villes, sur "les automotrices Break 80-83" (n° 16036)

Orateurs: **David Geerts, Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes

Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de motorrijtuigen Break 80-83" (nr. 16036)

Sprekers: **David Geerts, Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden

Question de Mme Bercy Slegers au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les travaux exécutés par Infrabel et leurs conséquences sur l'offre de services de la SNCB" (n° 16141)

Orateurs: **Bercy Slegers, Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes

Vraag van mevrouw Bercy Slegers aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de door Infrabel uitgevoerde werken en de gevolgen voor de dienstverlening van de NMBS" (nr. 16141)

Sprekers: **Bercy Slegers, Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden

Questions jointes de 6

Samengevoegde vragen van 6

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la restructuration de la SNCB" (n° 16152)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de herstructurering van de NMBS" (nr. 16152)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réforme de la commission paritaire nationale du Groupe SNCB" (n° 16529)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de hervorming van de Nationale Paritaire Commissie van de NMBS-Groep" (nr. 16529)

Orateurs: **Tanguy Veys, Steven Vandeput, Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes

Sprekers: **Tanguy Veys, Steven Vandeput, Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden

Questions jointes de 8

Samengevoegde vragen van 8

- Mme Catherine Fonck au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les honoraires de l'architecte Calatrava" (n° 16158)

- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het honorarium van architect Santiago Calatrava" (nr. 16158)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la construction de la nouvelle gare de Mons et les investissements consentis dans le cadre de la nouvelle gare de Liège-Guillemins" (n° 16815)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de bouw van het nieuwe station van Bergen en de gedane investeringen in het kader van het nieuwe station van Luik-Guillemins" (nr. 16815)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le coût de la gare de Mons" (n° 16889)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de kostprijs van het station van Bergen" (nr. 16889)

Orateurs: **Tanguy Veys, Catherine Fonck**, présidente du groupe cdH, **Steven Vandeput**,

Sprekers: **Tanguy Veys, Catherine Fonck**, voorzitter van de cdH-fractie, **Steven**

Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes

Vandeput, Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden

Questions jointes de	10	Samengevoegde vragen van	10
- Mme Katrin Jadin au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'avenir de la liaison ferroviaire entre Bruxelles et Aix-la-Chapelle" (n° 16180)	10	- mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toekomst van de treinverbinding tussen Brussel en Aken" (nr. 16180)	10
- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'avenir de la ligne transfrontalière Liège – Aix-la-Chapelle" (n° 16540) <i>Orateurs: Katrin Jadin, Ronny Balcaen, Jean-Pascal Labille</i> , ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes	10	- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toekomst van de grensoverschrijdende lijn Luik – Aken" (nr. 16540) <i>Sprekers: Katrin Jadin, Ronny Balcaen, Jean-Pascal Labille</i> , minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden	11
Questions jointes de	12	Samengevoegde vragen van	12
- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'évolution de la situation européenne en matière de séparation verticale des entreprises ferroviaires et les choix opérés par le gouvernement belge" (n° 16378)	12	- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de evolutie in Europa met betrekking tot de verticale opsplitsing van spoorwegondernemingen en de keuzes van de Belgische regering" (nr. 16378)	12
- M. Damien Thiéry au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la restructuration du Groupe SNCB à l'aune de la jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européennes" (n° 16559) <i>Orateurs: Ronny Balcaen, Damien Thiéry, Jean-Pascal Labille</i> , ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes	12	- de heer Damien Thiéry aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de herstructurering van de NMBS-Groep in het licht van de jurisprudentie van het Europees Hof van Justitie" (nr. 16559) <i>Sprekers: Ronny Balcaen, Damien Thiéry, Jean-Pascal Labille</i> , minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden	12
Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le réaménagement des abords de la gare d'Izegem" (n° 16426) <i>Orateurs: Tanguy Veys, Jean-Pascal Labille</i> , ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes	14	Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de herinrichting van de stationsomgeving van Izegem" (nr. 16426) <i>Sprekers: Tanguy Veys, Jean-Pascal Labille</i> , minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden	14
Questions jointes de	16	Samengevoegde vragen van	16
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la clé de répartition 60/40 pour les	16	- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de 60/40-verhouding voor	16

investissements aux chemins de fer" (n° 16455)		investeringsen bij de spoorwegen" (nr. 16455)	
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la clé de répartition 60/40 dans le plan d'investissement 2013-2025 des chemins de fer" (n° 16526)	16	- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de 60/40-verhouding in het investeringsplan 2013-2025 van de spoorwegen" (nr. 16526)	16
<i>Orateurs:</i> David Geerts, Steven Vandeput, Jean-Pascal Labille , ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> David Geerts, Steven Vandeput, Jean-Pascal Labille , minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden	
Questions jointes de	17	Samengevoegde vragen van	17
- Mme Juliette Boulet au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les conséquences du changement de logiciel d'encodage d'adresse chez bpost et Belgacom" (n° 16461)	17	- mevrouw Juliette Boulet aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gevolgen van het overschakelen op andere software voor de invoering van adressen bij bpost en Belgacom" (nr. 16461)	17
- Mme Juliette Boulet au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les conséquences du changement de logiciel d'encodage d'adresse chez bpost et Belgacom" (n° 16870)	17	- mevrouw Juliette Boulet aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gevolgen van het overschakelen op andere software voor de invoering van adressen bij bpost en Belgacom" (nr. 16870)	17
<i>Orateurs:</i> Juliette Boulet, Jean-Pascal Labille , ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> Juliette Boulet, Jean-Pascal Labille , minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden	
Questions jointes de	19	Samengevoegde vragen van	19
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'annonce d'une grève en raison de la pénurie persistante de personnel chez Infrabel" (n° 16486)	19	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aangekondigde staking ten gevolge van de aanhoudende onderbezetting bij Infrabel" (nr. 16486)	19
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le préavis de grève déposé par la CGSP-Cheminots pour le 21 mars 2013" (n° 16531)	19	- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stakingsaanzegging van ACOD Spoor voor 21 maart 2013" (nr. 16531)	19
<i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, Steven Vandeput, Jean-Pascal Labille , ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> Tanguy Veys, Steven Vandeput, Jean-Pascal Labille , minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden	
Questions jointes de	20	Samengevoegde vragen van	20
- M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la procédure de participation et la participation citoyenne lors de l'adaptation des passages à niveau par Infrabel" (n° 16515)	20	- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de inspraakprocedure en de burgerparticipatie bij aanpassingen aan overwegen door Infrabel" (nr. 16515)	20

- M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la sécurité aux abords des passages à niveau fermés" (n° 16516)	20	- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de veiligheidssituatie rond afgesloten overwegen" (nr. 16516)	20
- M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'état d'avancement de l'exécution du plan de gestion d'Infrabel en ce qui concerne les passages à niveau" (n° 16518)	20	- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stand van zaken rond de uitvoering van het beleidsplan van Infrabel met betrekking tot overwegen" (nr. 16518)	20
- M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les conditions liées à la suppression ou à l'adaptation de passages à niveau existants" (n° 16519)	21	- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de voorwaarden verbonden aan het afschaffen of aanpassen van bestaande overwegen" (nr. 16519)	21
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression de passages à niveau en contradiction avec les nombreuses mesures de promotion de la mobilité durable" (n° 16543)	21	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de strijdigheid met allerlei maatregelen om duurzame mobiliteit te stimuleren bij de afschaffing van overwegen" (nr. 16543)	21
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la traversée de voies lentes dans le cadre de la suppression de passages à niveau" (n° 16544)	21	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het doorsnijden van trage wegen bij de afschaffing van overwegen" (nr. 16544)	21
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le contrat de gestion conclu avec Infrabel en ce qui concerne la suppression des passages à niveau" (n° 16545)	21	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de beheersovereenkomst met Infrabel op het vlak van de afschaffing van overwegen" (nr. 16545)	21
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression ou l'adaptation de passages à niveau" (n° 16546)	21	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het afschaffen of aanpassen van overwegen" (nr. 16546)	21
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la légalité de la traversée de chemins vicinaux à la suite de la suppression de passages à niveau" (n° 16547)	21	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wettelijkheid van het doorsnijden van een buurtweg bij de afschaffing van overwegen" (nr. 16547)	21
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les statistiques relatives à l'exécution du plan de gestion d'Infrabel en ce qui concerne la suppression de passages à niveau" (n° 16548)	21	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de cijfers omtrent de uitvoering van het beleidsplan van Infrabel inzake de afschaffing van overwegen" (nr. 16548)	21
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au	21	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en	21

développement, chargé des Grandes Villes, sur "la participation à la décision et à la gestion dans le cadre de la suppression de passages à niveau" (n° 16549)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le renforcement de la sécurité lors de la suppression de passages à niveau" (n° 16550)

- M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la collaboration entre Infrabel et les pouvoirs locaux" (n° 16716)

- M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réglementation relative aux voies lentes au regard du contrat de gestion d'Infrabel" (n° 16517)

Orateurs: **Stefaan Van Hecke, Tanguy Veys, Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes

Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les objets (dangereux) déposés dans les boîtes postales de bpost" (n° 16752)

Orateurs: **Tanguy Veys, Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes

Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de inspraak en bestuursparticipatie bij de afschaffing van overwegen" (nr. 16549)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het verhogen van de veiligheid bij de afschaffing van overwegen" (nr. 16550)

- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de samenwerking tussen Infrabel en de lokale overheden" (nr. 16716)

- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wetgeving rond trage wegen en de verhouding tot de beheersovereenkomst van Infrabel" (nr. 16517)

Sprekers: **Stefaan Van Hecke, Tanguy Veys, Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden

Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de (gevaarlijke) voorwerpen die in de brievenbussen van bpost worden gedeponneerd" (nr. 16752)

Sprekers: **Tanguy Veys, Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden

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

du

MARDI 26 MARS 2013

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 26 MAART 2013

Namiddag

La discussion des questions est ouverte à 14 h 51 sous la présidence de M. Jef Van den Bergh.

De behandeling van de vragen vangt aan om 14.51 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

01 Questions jointes de

- Mme Bercy Slegers au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la liaison vers Bruges par la ligne 69" (n° 15851)
- Mme Bercy Slegers au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la fréquence sur la ligne 69" (n° 15853)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la stratégie flamande en matière de chemins de fer en général et concernant la ligne 69 Comines-Poperinge en particulier" (n° 16137)

01 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Bercy Slegers aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de verbinding met Brugge via lijn 69" (nr. 15851)
- mevrouw Bercy Slegers aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de frequentie op de lijn 69" (nr. 15853)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Vlaamse spoorstrategie in het algemeen en de lijn 69 Komen-Poperinge in het bijzonder" (nr. 16137)

01.01 Bercy Slegers (CD&V): Un nouvel horaire est entré en vigueur le 9 décembre 2012.

01.01 Bercy Slegers (CD&V): Op 9 december 2012 ging een nieuwe dienstregeling in.

La SNCB reconnaît-elle le problème du temps de trajet entre Ypres et Bruges, principalement causé par le temps d'attente à Courtrai sur la ligne 69? A-t-elle trouvé une façon de résoudre ce problème et d'améliorer la situation?

Erkent de NMBS het probleem van de reistijd tussen Ieper en Brugge, voornamelijk veroorzaakt door de wachttijd in Kortrijk op lijn 69? Heeft ze een manier gevonden om dit op te lossen en te verbeteren?

Dans le document *Vlaamse Spoorstrategie*, la ministre Crevits a désigné la ligne 69 comme étant un des principaux points noirs du transport de personnes.

Vlaams minister Crevits heeft in de Vlaamse Spoorstrategie lijn 69 aangeduid als een prioritaire missing link in het personenvervoer.

Le ministre est-il favorable à l'idée d'une mise à double voie de la ligne Poperinge-Courtrai en vue

Volgt de minister het denkspoor van de aanleg van een tweede spoorlijn tussen Poperinge en Kortrijk

d'accroître la fréquence sur cette ligne? Sur la base de quels critères va-t-il traiter les priorités énoncées dans le document *Vlaamse Spoorstrategie*?

01.02 Jean-Pascal Labille, ministre (*en néerlandais*): Pour fixer les horaires de la ligne 69, la SNCB a tenu compte des possibilités d'exploitation réduites sur le tronçon à une seule voie Poperinge-Ypres-Commines et sur le tronçon commun avec la ligne 66, soit la ramification Courtrai-Ouest – Courtrai.

Dans l'optique de la poursuite du développement de son offre ferroviaire, la SNCB doit tenir compte des flux de transport actuels et potentiels. Dans ce contexte, les flux les plus importants se verront attribuer un coefficient de pondération plus important. Les lacunes actuelles seront analysées dans le cadre du nouveau plan de transport. Les moyens nécessaires à l'aménagement d'une deuxième voie n'ont pas été inscrits dans le projet de plan d'investissement 2013-2025.

À partir de 2017, 1,5 milliard d'euros sera réservé à la réalisation de projets prioritaires pour les Régions et 500 millions d'euros seront en outre prélevés pour la participation de l'État fédéral à un éventuel cofinancement régional. Ces projets devront être négociés et arrêtés avec les Régions. La concertation entre le gouvernement fédéral et les Régions est en cours.

01.03 Bercy Slegers (CD&V): La SNCB admet que le tronçon à voie unique pose des problèmes, mais ne prévoit rien dans le plan d'investissement pour l'aménagement d'une seconde voie affichant un potentiel en termes de flux de voyageurs. Il serait souhaitable qu'en préparation de la concertation, la SNCB examine les arguments avancés par la Région flamande.

L'incident est clos.

02 Question de Mme Bercy Slegers au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "des investissements dans la gare de Courtrai" (n° 15852)

02.01 Bercy Slegers (CD&V): Quel montant la SNCB-Holding a-t-elle débloqué pour le masterplan relatif au réaménagement des alentours de la gare de Courtrai? D'autres investissements qui seraient liés à la gare de Courtrai et dont l'État fédéral serait partenaire sont-ils prévus? Quand les travaux débiteront-ils et suivant quel calendrier?

02.02 Jean-Pascal Labille, ministre (*en*

om tot een hogere frequentie te komen op deze lijn? Op basis van welke criteria zal hij de prioriteiten van de Vlaamse Spoorstrategie behandelen?

01.02 Minister Jean-Pascal Labille (Nederlands): Bij het bepalen van de dienstregeling op lijn 69 heeft de NMBS rekening gehouden met de beperkte exploitatiemogelijkheden op het enkelsporig baanvak Poperinge-Ieper-Komen en het gemeenschappelijke baanvak met lijn 66, namelijk de vertakking Kortrijk-West – Kortrijk.

Bij de verdere ontwikkeling van het treinaanbod moet de NMBS rekening houden met de huidige en potentiële vervoersstromen. De belangrijkste stromen hebben daarbij een groter gewicht. De bestaande lacunes zullen in het kader van het nieuwe transportplan worden bestudeerd. De nodige middelen voor de aanleg van een tweede spoor zijn niet in het ontwerp investeringsplan 2013-2025 opgenomen.

Vanaf 2017 zal 1,5 miljard euro worden uitgetrokken voor de realisatie van prioritaire projecten voor de Gewesten. Daarenboven wordt ook 500 miljoen euro uitgetrokken voor het aandeel van het federaal niveau in de mogelijke gewestelijke cofinanciering. Deze projecten moeten met de Gewesten worden besproken en vastgelegd. Het overleg tussen de federale overheid en de Gewesten loopt.

01.03 Bercy Slegers (CD&V): De NMBS geeft toe dat het enkelsporig baanvak voor problemen zorgt, maar investeringen in een tweede spoor met potentiële reizigersstromen zijn niet opgenomen in het investeringsplan. Het zou goed zijn als de NMBS voor het overleg de argumenten van het Vlaams Gewest bestudeert.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Bercy Slegers aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "investeringen in het station Kortrijk" (nr. 15852)

02.01 Bercy Slegers (CD&V): Welk bedrag wordt door de NMBS-Holding uitgetrokken voor het masterplan van de stationsomgeving in Kortrijk? Zijn er nog andere investeringen gepland, gekoppeld aan het station van Kortrijk, waarin de federale overheid partner is? Wanneer zullen de werken starten en wat is de timing van de werken?

02.02 Minister Jean-Pascal Labille (Nederlands):

néerlandais): Dans le projet du plan d'investissement pluriannuel – non encore approuvé par le Conseil des ministres-, la SNCB-Holding a affecté 50,6 millions d'euros au réaménagement des abords de la gare de Courtrai pour la période 2016-2020. Infrabel interviendra à hauteur de 21,4 millions d'euros au cours de la période 2019-2023.

Un accord de collaboration a été conclu entre la ville de Courtrai, la SNCB-Holding, Infrabel, De Lijn, la Région flamande et la SA Euro Immostar en vue de la réalisation d'un masterplan et d'un avant-projet définitif. La phase d'avant-projet ne pourra débuter qu'après approbation du masterplan par tous les partenaires. Il est encore prématuré pour fixer un calendrier d'exécution des travaux.

On dénombre actuellement environ 950 places de parking aux abords de la gare de Courtrai, dont 600 sur les terrains appartenant à la SNCB-Holding. Le masterplan prévoit un parking de 1 200 places.

L'incident est clos.

03 Question de Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'Union des Villes et Communes de Wallonie (UVCW) et Belgacom" (n° 15897)

03.01 Valérie De Bue (MR): Une négociation entre l'État fédéral et Belgacom porte sur une ingénierie fiscale visant à faire échapper le matériel et l'outillage à l'impôt foncier et à réclamer le remboursement d'un indu de plusieurs années majoré d'intérêts substantiels aux Régions, aux provinces et surtout aux villes et communes. Le manque à gagner pour les communes serait de 60 millions d'euros.

Confirmez-vous l'existence de ce mécanisme? N'y a-t-il pas là concurrence déloyale vis-à-vis d'autres entreprises qui doivent s'acquitter de l'impôt foncier? Pourquoi Belgacom bénéficie-t-il de cet avantage?

03.02 Jean-Pascal Labille, ministre (en français): Belgacom est une entreprise publique autonome. En outre, les questions fiscales sont du ressort du ministre des Finances. Selon Belgacom, il ne s'agit pas d'ingénierie fiscale mais de l'optimisation du patrimoine immobilier au travers d'une filiale spécialisée dans ce domaine d'activité, ConnectImmo. Celle-ci a été créée en toute

In het ontwerp van meerjareninvesteringsplan – dat nog niet werd goedgekeurd door de ministerraad – heeft de NMBS-Holding 50,6 miljoen euro uitgetrokken voor de heraanleg van de stationsomgeving van Kortrijk in de periode 2016-2020. Infrabel zal 21,4 miljoen euro besteden in de periode 2019-2023.

Er werd een samenwerkingsovereenkomst ondertekend door de stad Kortrijk, de NMBS-Holding, Infrabel, De Lijn, het Vlaams Gewest en de NV Euro Immostar voor de opmaak van een masterplan en een definitief voorontwerp. Pas wanneer alle partners het masterplan hebben goedgekeurd, zal de fase van voorontwerp worden gestart. Momenteel is het voorbarig om al een timing te zetten op de uitvoering van de werken.

Er zijn op dit ogenblik ongeveer 950 parkeerplaatsen in de stationsomgeving van Kortrijk, waarvan een zeshonderdtal gelegen is op terreinen die het eigendom zijn van de NMBS-Holding. In het masterplan wordt een parking met 1.200 parkeerplaatsen gepland.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Union des Villes et Communes de Wallonie en Belgacom" (nr. 15897)

03.01 Valérie De Bue (MR): Naar verluidt onderhandelen de federale Staat en Belgacom over een fiscale constructie om het materieel en de outillage aan de grondbelasting te onttrekken en bij de Gewesten, de provincies en vooral de steden en de gemeenten de betaling te vorderen van onverschuldigde bedragen voor verscheidene jaren, verhoogd met een fikse interest. De gemeenten zouden voor 60 miljoen euro aan inkomsten derven.

Bevestigt u het bestaan van die regeling? Is er geen sprake van oneerlijke concurrentie ten aanzien van andere bedrijven die grondbelasting moeten betalen? Waarom kan Belgacom dat voordeel genieten?

03.02 Minister Jean-Pascal Labille (Frans): Ik wil u erop wijzen dat Belgacom een autonoom overheidsbedrijf is en dat de fiscale aangelegenheden onder de bevoegdheid van de minister van Financiën vallen. Volgens Belgacom is er geen sprake van fiscale spitstechnologie, maar gaat het om het optimaliseren van het onroerende vermogen via ConnectImmo, een

transparence avec les autorités fiscales. ConnectImmo a toujours payé le précompte immobilier sur les bâtiments mais le groupe Belgacom a arrêté de payer les enrôlements sur le matériel et l'outillage à partir de 2010. Le groupe n'est pas d'accord avec l'enrôlement de son matériel, tout comme les autres entreprises du secteur. Il est prêt à trouver une solution dans l'intérêt de tous.

03.03 Valérie De Bue (MR): Belgacom est très doué pour les montages mais en ces temps budgétaires difficiles, les villes et communes de Wallonie ont également besoin de moyens.

L'incident est clos.

04 Question de Mme Katrin Jadin au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression des chaînes allemandes ARD et ZDF du programme de Belgacom TV" (n° 16034)

04.01 Katrin Jadin (MR): Dans le cadre des négociations en cours, deux chaînes publiques allemandes (ARD et ZDF) demanderaient des montants trop élevés pour leur retransmission par Belgacom TV. Par ailleurs, le nombre d'articles parus dans les journaux néerlandophones prouve que les téléspectateurs germanophones ne sont pas les seuls concernés.

Êtes-vous d'accord pour dire que des chaînes allemandes sont indispensables dans un pays ayant l'allemand comme langue officielle? Les montants demandés par ces chaînes sont-ils réellement déraisonnables? Si oui, existe-t-il d'autres possibilités pour négocier les droits de diffusion?

04.02 Jean-Pascal Labille, ministre (en français): En effet, des chaînes de langue allemande doivent être présentes dans notre paysage audiovisuel.

Belgacom veut offrir des contenus en langue allemande et a donc conclu un accord avec la chaîne allemande RTL.

Belgacom est une entreprise publique autonome et les montants négociés avec ARD et ZDF sont confidentiels. Belgacom estime que les conditions que tentent de lui imposer ARD et ZDF sont déraisonnables par rapport à celles négociées avec des chaînes comparables.

dochteronderneming die in dat domein gespecialiseerd is. Die dochteronderneming werd op volledig transparante wijze en in samenspraak met de fiscale autoriteiten opgericht. ConnectImmo heeft altijd de onroerende voorheffing betaald voor de gebouwen, maar de Belgacom Groep is vanaf 2010 gestopt met het betalen van de inkohieringen voor het materieel en de outillage. De groep betwist de inkohiering van zijn materieel, net als de andere bedrijven uit de sector, maar is bereid een voor alle partijen aanvaardbare oplossing te zoeken.

03.03 Valérie De Bue (MR): Belgacom is zeer gehaaid als het op fiscale spitstechnologie aankomt, maar in deze budgettaire moeilijke tijden zitten de steden en gemeenten in Wallonië ook te springen om middelen.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het schrappen van de Duitse zenders ARD en ZDF uit het aanbod van Belgacom TV" (nr. 16034)

04.01 Katrin Jadin (MR): In het raam van de lopende onderhandelingen zouden twee Duitse openbare zenders, ARD en ZDF, te veel geld vragen voor de doorgifte door Belgacom TV. Uit de vele artikelen die daarover in de Nederlandstalige kranten zijn verschenen, blijkt dat de Duitse tv-kijkers niet de enigen zijn die zich zorgen maken.

Bent u het ermee eens dat Duitse zenders onmisbaar zijn in een land waar Duits een van de officiële talen is? Zijn de gevraagde bedragen echt buitensporig? Zo ja, welke andere onderhandelingsposities staan er nog open?

04.02 Minister Jean-Pascal Labille (Frans): Ik ben het ermee eens dat er Duitse zenders deel moeten uitmaken van ons audiovisueel aanbod.

Ook Belgacom is voorstander van een Duitstalig aanbod, en heeft daarom een akkoord gesloten met de Duitse zender RTL.

Belgacom is een autonoom overheidsbedrijf en de bedragen waarover met ARD en ZDF werd onderhandeld, zijn confidencieel. Belgacom is van oordeel dat de voorwaarden die ARD en ZDF proberen op te leggen onredelijk zijn in vergelijking met de voorwaarden die met andere zenders werden bedongen.

Belgacom déplore cette situation et souhaite parvenir à un accord commercial avec ces deux chaînes.

Pour l'instant, Belgacom assure la diffusion d'ARD et de ZDF aux conditions du dernier contrat, mais elle l'interrompra si ces chaînes le lui demandent.

L'incident est clos.

05 **Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les automotrices Break 80-83" (n° 16036)**

05.01 **David Geerts** (sp.a): En mars 2010, j'avais déjà interrogé la ministre des Entreprises publiques de l'époque, Mme Inge Vervotte, sur le programme de rénovation de 139 motrices Break à Malines.

J'ai lu dans le rapport annuel que vingt motrices par an seraient rénovées, mais dans la pratique, seulement une motrice a été modernisée en 2009, contre trois en 2010 et six en 2011.

Pourquoi les objectifs n'ont-ils pas été atteints? Quel est le pourcentage du volume de travail total consacré à la rénovation de ces motrices dans l'atelier de Malines?

05.02 **Jean-Pascal Labille**, ministre (*en néerlandais*): Dans la planification relative à la rénovation des voitures Break, il est tenu compte des recrutements et d'une augmentation de la productivité. Neuf motrices Break 80-83 ont été rénovées en 2012. Le placement accéléré du système de sécurité TBL1+ n'était pas prévu dans la planification à long terme initiale et le personnel spécialisé disponible était par ailleurs insuffisant. Le pourcentage du volume de travail total consacré à la rénovation des motrices Break dans l'atelier de Malines s'élève à 32 % en 2013.

05.03 **David Geerts** (sp.a): Mes questions relatives à l'efficacité de l'organisation du travail restent sans réponse.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 16083, 15845, 16190, 16270 et 16825 de Mme Musin sont reportées.

Belgacom betreurt deze situatie en wil een commerciële overeenkomst sluiten met beide zenders.

Voorlopig zal Belgacom ARD en ZDF blijven aanbieden, overeenkomstig de voorwaarden van het huidige contract, maar als de zenders vragen dat stop te zetten, zal Belgacom dat doen.

Het incident is gesloten.

05 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de motorrijtuigen Break 80-83" (nr. 16036)**

05.01 **David Geerts** (sp.a): Reeds in maart 2010 stelde ik aan toenmalig minister van overheidsbedrijven Inge Vervotte een vraag over het programma van 139 Break motorrijtuigen die in Mechelen zouden aangepast worden.

Ik las in het jaarverslag dat twintig motorrijtuigen per jaar zouden worden gerenoveerd, maar in de praktijk waren dat er slechts één in 2009, drie in 2010 en zes in 2011.

Wat is de reden van het niet halen van de doelstellingen? Wat is het percentage van het totale werkvolume dat in de werkplaats van Mechelen wordt besteed aan het renoveren van deze motorrijtuigen?

05.02 **Minister Jean-Pascal Labille** (*Nederlands*): Bij de planning om de Break rijtuigen te vernieuwen wordt er rekening gehouden met de aanwervingen en met een verhoging van de productiviteit. Er werden negen motorrijtuigen Break 80-83 gerenoveerd in 2012. De versnelde plaatsing van het veiligheidssysteem TBL1+ was niet voorzien in de oorspronkelijke langetermijnplanning en daarnaast was er ook een tekort aan beschikbaar gespecialiseerd personeel. Het percentage van het totale werkvolume dat in de werkplaats Mechelen wordt besteed aan het renoveren van de Break motorrijtuigen bedraagt 32 procent in 2013.

05.03 **David Geerts** (sp.a): Ik blijf wel zitten met mijn vragen over de efficiëntie van de werkorganisatie.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nrs 16083, 15845, 16190, 16270 en 16825 van mevrouw Musin worden uitgesteld.

06 Question de Mme Bercy Slegers au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les travaux exécutés par Infrabel et leurs conséquences sur l'offre de services de la SNCB" (n° 16141)

06.01 Bercy Slegers (CD&V): Poperinge est la gare de départ et le terminus de la ligne 69 Courtrai – Poperinge et un grand nombre de trains doivent donc y être déplacés. Il s'agit d'une voie simple, ce qui signifie que de gros problèmes risquent de se poser au cas où un train défectueux devrait par exemple être manoeuvré.

Est-il exact que des travaux seront réalisés au passage à niveau de Poperinge et que le cul-de-sac à cet endroit sera supprimé? Comment s'effectuera dès lors le triage des trains à l'avenir? Les travaux auront-ils des répercussions sur les rames circulant sur la ligne 69? Quel type de rames mettra-t-on en circulation? Quels sont les autres projets d'Infrabel en ce qui concerne les voies sur la ligne 69, plus spécifiquement à la gare de Poperinge?

06.02 Jean-Pascal Labille, ministre (*en néerlandais*): Le triage des trains à Poperinge ne pourra plus s'effectuer du côté de Abele, mais devra se faire du côté d'Ypres. Un petit cul-de-sac sera aménagé dans le prolongement de l'actuelle voie 3 du côté de Abele, ce qui signifie qu'il sera toujours possible d'utiliser une locomotive.

Les travaux n'influeront pas sur le service ferroviaire actuel. Infrabel ne prévoit pas d'autres travaux d'infrastructure aux abords de la gare de Poperinge dans un proche avenir.

Dans un premier temps, les voies 1 et 2 de Poperinge seront réduites à un cul-de-sac du côté de Abele. Ces travaux devraient se terminer d'ici la fin du mois de mars 2013. La deuxième phase débutera dans le courant de 2014, avec la démolition du cul-de-sac à Abele et la suppression du passage à niveau 115.

L'incident est clos.

07 Questions jointes de

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la restructuration de la SNCB" (n° 16152)
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur

06 Vraag van mevrouw Bercy Slegers aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de door Infrabel uitgevoerde werken en de gevolgen voor de dienstverlening van de NMBS" (nr. 16141)

06.01 Bercy Slegers (CD&V): Poperinge is het start- en eindstation van lijn 69 Kortrijk – Poperinge en daar moeten dus heel veel treinen worden verplaatst. Het gaat om een enkelvoudig spoor, wat grote gevolgen heeft als met een defecte trein moet worden gewerkt.

Klopt het dat er zal gewerkt worden aan de spoorovergang in Poperinge en dat het dood spoor daar zal verwijderd worden? Hoe zullen in de toekomst dan de treinen gerangeerd worden? Zullen de werken een invloed hebben op de treintoestellen die op lijn 69 worden ingezet? Welke soort treintoestellen zal worden ingezet? Welke andere plannen heeft Infrabel nog met de sporen op lijn 69, meer specifiek in het station van Poperinge?

06.02 Minister Jean-Pascal Labille (*Nederlands*): De treinen in Poperinge zullen niet meer kunnen worden gerangeerd aan de kant van Abele, maar aan de kant van Ieper. In het verlengde van het huidige spoor 3 aan de kant van Abele zal er een kort dood spoor worden aangelegd, waardoor de mogelijkheid zal blijven bestaan om met een locomotief rond te rijden.

De werken zullen geen invloed hebben op de huidige treindienst. Infrabel plant in de nabije toekomst geen andere infrastructuurwerken in de omgeving van het station van Poperinge.

In een eerste fase worden de sporen 1 en 2 in Poperinge aan de kant van Abele tot een dood spoor gereduceerd. Tegen eind maart 2013 zouden deze werken beëindigd moeten zijn. De tweede fase zal in de loop van 2014 plaatsvinden, met het uitbreken van het dood spoor Abele en het afschaffen van overweg 115.

Het incident is gesloten.

07 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de herstructurering van de NMBS" (nr. 16152)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en

"la réforme de la commission paritaire nationale du Groupe SNCB" (n° 16529)

Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de hervorming van de Nationale Paritaire Commissie van de NMBS-Groep" (nr. 16529)

07.01 Tanguy Veys (VB): Le 11 janvier, le Conseil des ministres a décidé d'élargir la composition de la Commission paritaire nationale des Chemins de fer octroyant ce faisant automatiquement un siège au SLFP, injustement privilégié aux dépens du SIC. Le ministre avait pourtant promis que la restructuration de la SNCB n'aurait aucune incidence sur le personnel. Le règlement prévoit par ailleurs qu'une organisation syndicale doit prouver qu'elle représente au moins 10 % du personnel, preuve que le SLFP n'est pas en mesure d'apporter.

07.01 Tanguy Veys (VB): Op 11 januari besliste de ministerraad om de samenstelling van het Nationaal Paritair Comité Spoor uit te breiden, zodat het VSOA automatisch een zitje krijgt en onder meer ten koste van de OVS onrechtmatig bevoordeeld wordt. De minister beloofde nochtans dat de herstructurering van de NMBS geen gevolgen zou hebben voor het personeel. Bovendien bepaalt de reglementering dat een vakbond moet bewijzen dat ze minstens 10 procent van het personeel vertegenwoordigt, wat het VSOA niet kan.

Pourquoi le SLFP a-t-il été favorisé au détriment du SIC dans la composition de la commission paritaire, malgré l'engagement de préserver le statut du personnel?

Waarom wordt het VSOA bevoordeeld ten nadele van de OVS bij de samenstelling van het paritair comité, ondanks de belofte om niet te tornen aan het statuut van het personeel?

07.02 Steven Vandeput (N-VA): Le SLFP-Cheminots a-t-il renoncé à émettre des objections concernant la communication de la liste des membres? Sans cette liste, comment pourra-t-on contrôler que ce syndicat représente au moins 10 % des travailleurs? Ou la réglementation de la Commission paritaire nationale sera-t-elle adaptée? Le SLFP-Cheminots sera-t-il officiellement reconnu et cette reconnaissance aura-t-elle des répercussions sur la dotation et les délégués permanents? Le SIC pourra-t-il également désigner des représentants au sein de la Commission paritaire et être reconnu? Pourquoi la Commission paritaire nationale sera-t-elle étendue?

07.02 Steven Vandeput (N-VA): Heeft het VSOA-Spoor zijn bezwaren tegen het overhandigen van de ledenlijst laten vallen? Hoe kan er anders gecontroleerd worden of het minstens 10 procent van de werknemers vertegenwoordigt? Of wordt de reglementering van het Nationaal Paritair Comité aangepast? Zal het VSOA-Spoor officieel erkend worden en heeft dat gevolgen voor de dotatie en de bestendige afgevaardigden? Zal ook de OVS vertegenwoordigers mogen aanduiden in het paritair comité en erkend worden? Waarom wordt het Nationaal Paritair Comité uitgebreid?

07.03 Jean-Pascal Labille, ministre (en néerlandais): La Commission paritaire nationale sera maintenue sous sa forme actuelle mais elle sera désormais constituée de 26 membres. Treize membres, dont le président, proviendront des conseils d'administration d'Infrabel, de la SNCB et de HR-Rail, et les treize autres membres seront des représentants des syndicats. Chaque syndicat reconnu par le CNT obtiendra automatiquement un siège. Les autres membres seront désignés par les organisations syndicales reconnues sur la base du nombre de leurs affiliés.

07.03 Minister Jean-Pascal Labille (Nederlands): Het Nationaal Paritair Comité wordt in zijn huidige vorm behouden, maar het zal voortaan bestaan uit 26 leden. Dertien leden, waaronder de voorzitter, komen uit de raden van bestuur van Infrabel, de NMBS en HR-Rail, en de andere dertien leden zijn vertegenwoordigers van de vakbonden. Elke door de NAR erkende vakbond krijgt automatisch een zetel. De andere leden worden benoemd door de erkende vakorganisaties op basis van hun ledenaantal.

Mes services s'activent à traduire cet accord en textes légaux, qui devront être discutés au sein du gouvernement. L'heure de répondre à des questions spécifiques n'est donc pas encore venue.

Momenteel vertalen mijn diensten dit akkoord in wetteksten, die door de regering besproken moeten worden. Het is dus nog te vroeg om op specifieke vragen te antwoorden.

07.04 Tanguy Veys (VB): Votre réponse n'est pas crédible. Dans sa réponse du 12 mars 2013, le

07.04 Tanguy Veys (VB): Dit is geen ernstig antwoord. In een antwoord van 12 maart 2013

ministre faisait état de l'approbation d'une note, le 11 janvier 2013, par le Conseil des ministres. Aujourd'hui, il dit qu'il est encore trop tôt pour répondre. Il est regrettable que cette mesure ait été prise et que le ministre refuse à présent d'en dire plus. Le SFLP est injustement privilégié et recevra dès lors des fonds plus importants au détriment du SIC, alors que ce dernier est nettement plus fort que le SFLP sur le terrain.

07.05 Steven Vandeput (N-VA): La SNCB devait être restructurée et compter moins d'unités mais, à la Commission paritaire nationale, qui veille au statut des travailleurs, HR-Rail vient se joindre à ces entités. Cette structure a d'abord été présentée comme une coentreprise destinée à la gestion du personnel mais sa présence à la Commission paritaire nationale lui confère une plus grande importance. Toute cette restructuration est un non-événement.

Un *holding light* flanqué de HR-Rail ne constitue pas une option pour l'avenir. Le ministre a encore la possibilité de rectifier le tir. Remettre une troisième entité aux côtés des deux autres ne constitue pas la voie à suivre pour assurer la pérennité de notre compagnie de chemins de fer.

L'incident est clos.

08 Questions jointes de

- Mme Catherine Fonck au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les honoraires de l'architecte Calatrava" (n° 16158)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la construction de la nouvelle gare de Mons et les investissements consentis dans le cadre de la nouvelle gare de Liège-Guillemins" (n° 16815)
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le coût de la gare de Mons" (n° 16889)

08.01 Tanguy Veys (VB): Le coût de la nouvelle gare de Mons, conçue par l'architecte Santiago Calatrava, est estimé à 168 millions d'euros. La gare de Liège-Guillemins, due au même architecte et réceptionnée en 2009 après onze ans de travaux, aurait coûté 312 millions d'euros.

Le ministre peut-il subdiviser le coût de la gare de Liège en deux coûts, à savoir celui des

verklaarde de minister dat de ministerraad op 11 januari 2013 een nota heeft goedgekeurd. Nu zegt hij dat het nog te vroeg is om te antwoorden. Ik betreur dat deze maatregel genomen is en dat de minister weigert om daar vandaag meer uitleg over te geven. Het VSOA wordt onrechtmatig bevoordeeld en krijgt ten nadele van de OVS hierdoor ook meer geld en dat terwijl de OVS op het terrein veel sterker staat dan het VSOA.

07.05 Steven Vandeput (N-VA): De NMBS zou geherstructureerd worden met minder entiteiten, maar in het Nationaal Paritair Comité, dat het statuut van de werknemers bewaakt, wordt HR-Rail naast die entiteiten geplaatst. Die structuur werd eerst verkocht als een joint venture om aan personeelsbeleid te doen, maar door haar aanwezigheid in het Nationaal Paritair Comité wordt zij belangrijker. De hele herstructurering is een non-event.

Een *holding light* met HR-Rail daarnaast is geen optie voor de toekomst. De minister heeft nu nog de kans om dit bij te sturen. Opnieuw een derde poot zetten naast de andere twee is niet de juiste weg voor de toekomst van het spoorwegaanpak.

Het incident is gesloten.

08 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het honorarium van architect Santiago Calatrava" (nr. 16158)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de bouw van het nieuwe station van Bergen en de gedane investeringen in het kader van het nieuwe station van Luik-Guillemins" (nr. 16815)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de kostprijs van het station van Bergen" (nr. 16889)

08.01 Tanguy Veys (VB): De kostprijs van het nieuwe station in Bergen, ontworpen door de architect Santiago Calatrava, wordt geschat op 168 miljoen euro. Het station van Luik-Guillemins van dezelfde architect, dat na elf jaar in 2009 werd opgeleverd, zou 312 miljoen hebben gekost.

Kan de minister de kosten voor Luik opsplitsen in kosten voor spoorinfrastructuur en kosten voor het

infrastructure ferroviaire et celui du bâtiment même? Quel est le montant de l'investissement par voyageur quotidien?

Quels sont les coûts respectifs de la démolition de la gare actuelle de Mons, de la construction de la gare provisoire et de la nouvelle gare? Comment justifier ces coûts par rapport aux investissements consentis dans des gares comptant un nombre comparable de voyageurs?

Quel est le montant total des modernisations prévues dans le plan d'investissement 2013-2025 du Groupe SNCB?

08.02 Catherine Fonck (cdH): Le projet de la gare de Mons est passé de 37 à 150 millions d'euros, et on ne sait pas si ce budget sera suffisant.

Quels sont les termes du contrat avec l'architecte Calatrava? Ses honoraires sont-ils fixés en pourcentage du coût des travaux? Est-ce le même genre de contrat que pour la gare des Guillemins, qui a coûté trois fois son budget initial? Les honoraires de l'architecte ont-ils suivi?

08.03 Steven Vandeput (N-VA): Des 110 millions d'euros initialement prévus, l'estimation du budget de la nouvelle gare de Mons est passée à 193 millions d'euros.

Est-il admissible que le Groupe SNCB demande des moyens supplémentaires pour la construction d'une gare dont le coût estimé excède déjà largement celui d'autres gares comparables? Si le ministre juge la demande recevable, va-t-il demander une adaptation du plan d'investissement?

08.04 Jean-Pascal Labille, ministre (*en néerlandais*): Le coût final de la gare de Liège n'a pas triplé par rapport au budget initial. La facture est conforme au budget que l'ancienne structure intégrée de la SNCB avait prévu dans le cadre de l'introduction du TGV.

Fin 2011, 14 136 voyageurs ont été recensés à l'embarquement. Pour le reste, je vous renvoie à la réponse donnée en commission le 29 septembre 2009 par l'ancien ministre Vanackere.

(*En français*) En ce qui concerne la gare de Mons, il n'y a pas un projet qui coûte plus cher que ne le prévoyait le projet initial. La sa Eurogare a étudié

gebouw zelf? Wat is de investering per dagelijkse opstapper?

Wat is, opgesplitst, de kostprijs voor de afbraak van het huidige station in Bergen, de bouw van het voorlopige station en van het nieuwe station? Hoe worden deze kosten gemotiveerd in vergelijking met de investeringen in stations met een gelijkaardig aantal opstappers?

In welk totaalbedrag voor moderniseringsinvesteringen is voorzien in het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep?

08.02 Catherine Fonck (cdH): Het kostenplaatje voor de bouw van een nieuw station te Bergen is gestegen van 37 tot 150 miljoen euro, en het is onduidelijk of dat bedrag zal volstaan.

Wat houdt het contract met architect Calatrava precies in? Zal zijn ereloon berekend worden op basis van een percentage van de kosten van de werken? Gaat het om hetzelfde soort contract als hetwelk gebruikt werd bij de bouw van het station Luik-Guillemins en uiteindelijk driemaal meer heeft gekost dan oorspronkelijk geraamd? Werd het ereloon van de architect met dezelfde factor aangepast?

08.03 Steven Vandeput (N-VA): De kostenraming voor het nieuwe station in Bergen is van de oorspronkelijke 110 miljoen euro opgelopen tot 193 miljoen.

Is het aanvaardbaar dat de NMBS-Groep nu nog meer middelen vraagt voor een station waarvan de geraamde kosten al een veelvoud bedragen van die van andere, vergelijkbare stations? Als de minister vindt van niet, zal hij dan een aanpassing van het investeringsplan vragen?

08.04 Minister Jean-Pascal Labille (*Nederlands*): Het station van Luik heeft niet driemaal het oorspronkelijke budget gekost. De prijs komt overeen met het budget dat de voormalige geïntegreerde NMBS had vooropgesteld in het kader van de invoering van de HST.

Eind 2011 werden 14.136 opstappende reizigers geteld. Voorts verwijs ik naar het antwoord dat voormalig minister Vanackere op 29 september 2009 in deze commissie gaf.

(*Frans*) Met betrekking tot het station Bergen valt geen van de projecten duurder uit dan de initiële raming. Eurogare nv heeft diverse projecten

divers projets. Les budgets prévus pour la réalisation du projet retenu par le Groupe SNCB et le groupe TEC sont contenus dans le projet de plan pluriannuel d'investissements.

Pour les études, la construction et la gestion du projet, la SNCB-Holding a conclu un contrat avec Eurogare. Ce type de contrats conclus avec les bureaux d'architectes sont rémunérés sur la base des barèmes courants de la Fédération royale d'associations belges d'ingénieurs civils, d'ingénieurs agronomes et de bio-ingénieurs (FABI). Eurogare gère en sous-traitance un contrat avec le bureau d'architecture Calatrava pour la partie architecturale du projet.

(En néerlandais) Pour le surplus, je renvoie aux réponses fournies par mon prédécesseur le 13 novembre 2012 et le 15 janvier 2013 dans le cadre des discussions budgétaires.

08.05 Catherine Fonck (cdH): Vous n'avez pas tout à fait répondu à mes questions. Davantage de transparence fermerait la porte aux interprétations, au lieu de laisser supposer une rémunération du même ordre que celles connues à l'étranger.

08.06 Tanguy Veys (VB): Les collaborateurs du ministre n'ont certainement pas eu à faire des heures supplémentaires pour préparer cette réponse. Je conteste que les réponses à mes questions aient déjà été fournies précédemment.

Le manque de précision de la réponse, auquel Mme Fonck fait référence, vise clairement à dissimuler le coût de ces investissements. Après Liège, Mons s'offre un projet prestigieux aux frais du contribuable, alors même que la situation financière de la SNCB n'est pas rose. Ces projets hypothèquent par ailleurs d'autres investissements nécessaires, notamment dans le Limbourg.

08.07 Steven Vandeput (N-VA): C'est inacceptable! Le ministre refuse purement et simplement de répondre à nos questions sur son point de vue concernant la manière dont la SNCB utilise l'argent du contribuable. Il se moque du Parlement. Cette attitude est pitoyable.

L'incident est clos.

09 Questions jointes de

- Mme Kattrin Jadin au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'avenir de la liaison ferroviaire entre Bruxelles et Aix-la-Chapelle" (n° 16180)
- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises

bestudeerd. De budgetten voor de uitvoering van het project dat de NMBS-Groep en de TEC-groep zullen selecteren, zijn ingeschreven in het meerjareninvesteringsplan.

De NMBS-Holding heeft voor het studiewerk, de bouw en het beheer van het project een contract gesloten met Eurogare. Bij dergelijke contracten met architectenbureaus worden de honoraria bepaald aan de hand van de geldende barema's van de Fédération Royale d'Associations Belges d'Ingénieurs Civils, d'Ingénieurs Agronomes et de Bioingénieurs (FABI). Eurogare heeft het architecturale gedeelte van het project uitbesteed aan het architectenbureau Calatrava.

(Nederlands) Verder verwijs ik naar de antwoorden die mijn voorganger gaf op 13 november 2012 en in het kader van de begrotingsbesprekingen op 15 januari 2013.

08.05 Catherine Fonck (cdH): U heeft niet echt geantwoord op mijn vragen. Met meer transparantie zou er geen ruimte meer zijn voor interpretaties. Nu kan er worden vermoed dat de bedragen in dezelfde grootteorde liggen als in het buitenland.

08.06 Tanguy Veys (VB): De medewerkers van de minister kloppen duidelijk geen overuren voor het beantwoorden van vragen. Ik betwist dat de antwoorden op mijn vragen in het verleden al zijn gegeven.

De zweem van vaagheid waar mevrouw Fonck naar verwijst, heeft duidelijk als doel om het kostenplaatje te verdoezelen. Na Luik krijgt nu ook Bergen een prestigeproject op kosten van de belastingbetaler, terwijl de financiële situatie van de NMBS niet bepaald rooskleurig is. Dit hypothekeert bovendien andere, noodzakelijke investeringen, onder meer in Limburg.

08.07 Steven Vandeput (N-VA): Dit is onaanvaardbaar! Wij vragen naar de visie van deze minister over de manier waarop de NMBS met de overheidsmiddelen omgaat en de minister weigert eenvoudigweg te antwoorden. Hij lacht met het Parlement. Dit is beneden alle peil.

Het incident is gesloten.

09 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toekomst van de treinverbinding tussen Brussel en Aken" (nr. 16180)

publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'avenir de la ligne transfrontalière Liège – Aix-la-Chapelle" (n° 16540)

- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toekomst van de grensoverschrijdende lijn Luik – Aken" (nr. 16540)

09.01 Katrin Jadin (MR): La ligne RE29/IRq, reliant Aix-la-Chapelle avec la Belgique, sera affectée par les changements d'horaires de la SNCB: le train passera désormais par Spa, en assurant à Verviers une correspondance avec un train IC en direction de Bruxelles. La construction d'un système de changement de tension est également prévue à Hergenrath.

09.01 Katrin Jadin (MR): Lijn RE29/IRq tussen Aken en België zal de gevolgen van de wijziging van de NMBS-dienstregeling ondervinden. De treinen op die lijn zullen voortaan Spa aandoen en vanuit Verviers wordt er een aansluiting naar Brussel verzekerd met een IC-trein. In Hergenrath komt er een systeem voor stroomwissel.

L'Allemagne souhaite remplacer le train RE29/IRq, roulant toutes les deux heures, par un train IC en direction de Bruxelles, qui roulerait toutes les heures. La SNCB devrait alors s'équiper du matériel roulant nécessaire pour assurer le trafic IC en direction d'Aix-la-Chapelle, entraînant des coûts à répartir entre la Belgique et l'Allemagne.

Duitsland wil de RE29/IRq-trein, die om de twee uur rijdt, vervangen door een IC-trein naar Brussel, die om het uur zou rijden. De NMBS zou in dat geval het nodige rollend materiaal moeten aanschaffen om de IC-verbinding naar Aken te verzekeren, en de daaruit voortvloeiende kosten zouden verdeeld worden tussen België en Duitsland.

Ces incertitudes font craindre que la liaison ne soit plus assurée après les changements d'horaire, alors que cette ligne est importante pour les navetteurs et aussi pour le développement touristique de cette région.

Die onzekerheid leidt tot de vrees dat die verbinding na de wijziging van de dienstregeling niet langer zou worden verzekerd. Ze is nochtans belangrijk voor de pendelaars en ook voor de toeristische ontwikkeling van die regio.

La liaison Aix-la-Chapelle-Bruxelles via Verviers sera-t-elle maintenue dans le cadre des changements d'horaire? Quand reliera-t-on Aix-la-Chapelle et Bruxelles via Verviers par des trains IC directs? Que coûtera la construction du système de changement de tension? Avez-vous contacté votre homologue allemande et l'entreprise ferroviaire allemande au sujet de ces changements d'horaire?

Blijft de verbinding Aken-Brussel via Verviers behouden in het kader van de wijziging van de dienstregeling? Wanneer zal de verbinding tussen Aken en Brussel via Verviers worden verzekerd door rechtstreekse IC-treinen? Hoeveel zal het systeem voor stroomwissel kosten? Heeft u contact opgenomen met uw Duitse ambtgenoot en met het Duitse spoorbedrijf in verband met die wijziging van de dienstregeling?

09.02 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Le remplacement de la liaison de Liège à Aix-la-Chapelle par une liaison de Spa à Aix-la-Chapelle semble abandonné.

09.02 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Het lijkt erop dat het plan om de treinverbinding Luik-Aken te vervangen door een verbinding tussen Spa en Aken werd opgegeven.

Qu'est-ce qui justifiait ce remplacement et confirmez-vous l'abandon de cette hypothèse? Qu'est-ce qui justifierait le déplacement de la zone de commutation à Hergenrath et non plus à Aix? Quels en seraient les impacts sur les fréquences des trains? Le service actuel aux voyageurs est-il menacé?

Waarom werd er overwogen deze verbinding te vervangen en bevestigt u dat er van dat plan werd afgezien? Waarom zou de commutatietoneel van Aken naar Hergenrath moeten worden verplaatst? Wat zou de impact daarvan zijn op de frequentie van de treinen? Is de huidige dienstverlening aan de reizigers in gevaar?

09.03 Jean-Pascal Labille, ministre (en français): Les changements d'horaire résultent du nouveau plan de transport de la SNCB et du souhait des chemins de fer allemands de modifier l'alimentation

09.03 Minister Jean-Pascal Labille (Frans): De wijzigingen in de dienstregeling zijn het gevolg van het nieuwe vervoersplan van de NMBS en van het verzoek van de Duitse spoorwegen om de

électrique de la ligne 37 entre la frontière et Welkenraedt.

Le nouveau plan devait entrer en décembre 2013, mais le Conseil d'administration de la SNCB l'a différé pour ne pas interférer avec la mise en place de la nouvelle structure du groupe. Celui-ci m'informe qu'aucune modification des installations techniques n'est prévue. La desserte d'Aix-la-Chapelle par des trains transfrontaliers se poursuivra après décembre 2013 mais pour l'avenir, la SNCB étudie la meilleure formule en tenant compte de l'aspect financier avec les partenaires allemands de la SNCB.

09.04 Kattrin Jadin (MR): Vous confirmez mes informations. La modification du système de sécurité frontalier n'étant pas nécessaire, on évite des dépenses supplémentaires. Il est bon de continuer à avoir des contacts étroits avec les partenaires ferroviaires allemands dont les structures diffèrent des nôtres. La répartition financière pourrait nous être avantageuse.

09.05 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): J'espère que les changements à moyen terme seront négociés en tenant compte de l'intérêt des usagers.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n° 16190 et n° 16270 de Mme Musin sont reportées.

10 Questions jointes de

- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'évolution de la situation européenne en matière de séparation verticale des entreprises ferroviaires et les choix opérés par le gouvernement belge" (n° 16378)
- M. Damien Thiéry au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la restructuration du Groupe SNCB à l'aune de la jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européennes" (n° 16559)

10.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Suivant l'avis de l'avocat général, la Cour européenne a estimé conforme au droit européen la structuration d'entreprises en holding.

Dans la proposition de la Commission relative au

elektrische voeding van lijn 37 aan te passen tussen de grens en Welkenraedt.

Het nieuwe plan moest in december 2013 in werking treden, maar de raad van bestuur van de NMBS heeft het uitgesteld, zodat de inwerkingtreding ervan niet samenvalt met de invoering van de nieuwe structuur van de NMBS-Groep. Deze laatste deelde mij mee dat er geen wijzigingen van de technische voorzieningen zijn gepland. Ook na december 2013 zullen er grensoverschrijdende treinen stoppen in Aken. Wat de toekomst betreft, gaat de NMBS na wat de beste formule is en zal zij voor de financiële aspecten overleg plegen met haar Duitse partners.

09.04 Kattrin Jadin (MR): U bevestigt mijn informatie. Aangezien de aanpassing van het veiligheidssysteem aan de grens niet nodig is, vermijdt men bijkomende uitgaven. Het is een goede zaak dat er nauwe contacten worden onderhouden met de Duitse spoorwegpartners. Hun spoorweginfrastructuur verschilt immers van de onze. De financiële verdeling zou in ons voordeel kunnen spelen.

09.05 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Ik hoop dat men het belang van de gebruikers voor ogen zal houden indien er over veranderingen op middellange termijn wordt onderhandeld.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 16190 en vraag nr. 16270 van mevrouw Musin worden uitgesteld.

10 Samengevoegde vragen van

- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de evolutie in Europa met betrekking tot de verticale opsplitsing van spoorwegondernemingen en de keuzes van de Belgische regering" (nr. 16378)
- de heer Damien Thiéry aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de herstructurering van de NMBS-Groep in het licht van de jurisprudentie van het Europees Hof van Justitie" (nr. 16559)

10.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Het Europese Hof van Justitie is het advies van de advocaat-generaal gevolgd en heeft geoordeeld dat de holdingstructuur niet in tegenspraak is met het Europese recht.

In het voorstel van de Commissie met betrekking tot

quatrième paquet ferroviaire, les sociétés actuellement en holding seront autorisées à poursuivre leurs activités sous cette forme, avec beaucoup de contraintes.

L'argumentaire européen utilisé par votre prédécesseur pour justifier le passage à une structuration verticale du Groupe SNCB semble aujourd'hui inutile. Comment remettrez-vous en cause l'état actuel du dossier, en tenant compte des dernières évolutions?

10.02 Damien Thiéry (FDF): Mon groupe a toujours prêché en faveur d'un système intégré plutôt qu'une entité bicéphale. Une décision a été prise; quelle est l'évolution du dossier? Des négociations ont-elles encore eu lieu avec le Groupe SNCB et les organisations syndicales, à propos du modèle de restructuration présenté par votre prédécesseur? Est-il encore possible de changer quelque chose, afin de revenir en conformité avec la décision de la Cour européenne?

10.03 Jean-Pascal Labille, ministre (en français): En rejetant le recours contre l'Autriche et l'Allemagne, la Cour de justice européenne a confirmé que les structures en holding sont autorisées. Elle n'a pas pour autant admis les structures unitaires.

La Commission estime que les directives ne permettent pas aux États membres d'intégrer le gestionnaire indépendant dans une société holding qui détient également des entreprises ferroviaires, à moins que des mesures complémentaires ne garantissent l'indépendance de la gestion.

La Cour a relevé que les gestionnaires de l'infrastructure autrichiens et allemands disposent d'une personnalité juridique distincte et d'organes propres différents de ceux de leurs holdings respectives.

La réorganisation proposée du Groupe SNCB prend en compte les rapports d'audition de la commission Infrastructure, les avis rendus par l'avocat général ainsi que les documents relatifs au recast et au quatrième paquet ferroviaire. Les partenaires de la majorité ont opté pour un modèle garantissant une délimitation claire des responsabilités de l'opérateur ferroviaire et du gestionnaire d'infrastructure. Cette réforme a été approuvée par le Conseil des ministres le 11 janvier 2013.

Les discussions sont en cours avec les

het vierde spoorwegpakket zullen spooroperatoren die momenteel volgens het geïntegreerde model zijn georganiseerd hun activiteiten onder die vorm mogen voortzetten, weliswaar onder strikte voorwaarden.

De Europese argumenten die door uw voorganger werden aangevoerd om een overgang naar een verticale structurering van de NMBS-Groep te rechtvaardigen, lijken vandaag dan ook irrelevant. Hoe zal u, rekening houdend met de laatste ontwikkelingen, op dit dossier terugkomen?

10.02 Damien Thiéry (FDF): Mijn fractie heeft steeds gepleit voor een geïntegreerd model in plaats van een tweehoofdige entiteit. Er werd een beslissing genomen; hoe is het dossier ondertussen geëvolueerd? Werd er nog met de NMBS-Groep en de vakbonden over het door uw voorganger voorgestelde herstructureringsmodel onderhandeld? Kan men nog wijzigingen aanbrengen teneinde zich naar de beslissing van het Europese Hof van Justitie te schikken?

10.03 Minister Jean-Pascal Labille (Frans): Het Europees Hof van Justitie heeft met zijn beslissing om het beroep tegen Oostenrijk en Duitsland te verwerpen, bevestigd dat holdingstructuren toegestaan zijn. Dat betekent echter niet dat het Hof eenheidsstructuren goedkeurt.

Volgens de Commissie kunnen de lidstaten, op grond van de richtlijnen, geen onafhankelijke beheerder onderbrengen in een holdingmaatschappij waarin ook spoorwegmaatschappijen ondergebracht zijn, tenzij er aanvullende maatregelen genomen worden om het onafhankelijke beheer te verzekeren.

Het Hof wijst erop dat de Oostenrijkse en de Duitse infrastructuurbeheerder een eigen rechtspersoonlijkheid bezitten en over eigen organen beschikken die losstaan van de organen van hun respectieve holdingmaatschappijen.

De door de NMBS voorgestelde reorganisatie houdt rekening met de verslagen van de hoorzitting in de commissie voor de Infrastructuur, de adviezen van de advocaat-generaal en de documenten betreffende de herschikking en het vierde spoorwegpakket. De meerderheidspartijen hebben geopteerd voor een model waarbij de verantwoordelijkheden van de spoorwegexploitant en de infrastructuurbeheerder duidelijk worden afgebakend. De ministerraad gaf op 11 januari 2013 groen licht voor die hervorming.

Er worden besprekingen gevoerd met de

responsables de la SNCB et les responsables syndicaux. L'objectif est que cette réforme puisse être d'application au 1^{er} janvier 2014.

10.04 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Ceux qui ont assisté à ces auditions se souviendront du rouleau compresseur de la Commission européenne. Votre prédécesseur a justifié le choix de la séparation verticale par le recours en manquement de la Commission qui nous menaçait. On a considéré que le discours de la Commission, c'était la jurisprudence européenne. Or ce sont deux choses différentes. On a eu tort de suivre la Commission, qui ne va pas dans le sens du droit tel qu'il a été dit par la Cour de justice des Communautés européennes.

À votre place, je serais pris de vertige. Si le quatrième paquet passe tel qu'il est proposé par la Commission, nous ne pourrions jamais revenir sur cette séparation verticale. C'est donc la dernière chance de doter le rail belge d'une structure efficace.

10.05 Damien Thiéry (FDF): J'abonde dans le sens de mon collègue. L'argumentation de votre prédécesseur M. Magnette a été démontée par les Communautés mais on persiste et signe. La France et l'Allemagne ont passé le cap. Les Pays-Bas s'orientent vers une structure intégrée. Pourquoi faire autrement si ce n'est pour recaser certaines personnes?

L'intérêt public, ce n'est pas mettre en place des petits copains.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 16383 de M. Ducarme est reportée. La question n° 16402 de M. Brotcorne est transformée en question écrite.

11 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le réaménagement des abords de la gare d'Izegem" (n° 16426)

11.01 Tanguy Veys (VB): Les abords de la gare d'Izegem seront complètement réaménagés au cours des années à venir, mais le planning a déjà pris du retard.

topmannen van de NMBS en de vakbonden. De streefdatum voor de inwerkingtreding van de hervorming is 1 januari 2014.

10.04 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Wie die hoorzittingen heeft bijgewoond, zal zich herinneren hoe de Europese Commissie als een stoomwals over ons heen ging. Om de keuze voor een verticale splitsing te rechtvaardigen, voerde uw voorganger aan dat de Commissie dreigde een procedure wegens niet-nakoming in te stellen. Men heeft aan het discours van de Europese Commissie de waarde van Europese rechtspraak toegeschreven. Nochtans zijn dat twee verschillende zaken. Het was verkeerd om de Commissie te volgen, wier standpunt niet strookt met de jurisprudentie van het Hof van Justitie van de Europese Unie.

Als ik in uw schoenen stond, zou het mij beginnen duizelen. Als we het vierde spoorpakket aannemen zoals de Commissie voorstelt, zullen we die verticale splitsing nooit ongedaan kunnen maken. Dit is dus de laatste kans om het Belgische spoor een efficiënte structuur te geven.

10.05 Damien Thiéry (FDF): Ik ben het roerend eens met mijn collega. Het Hof van Justitie van de EU heeft de door uw voorganger Magnette aangevoerde argumenten onderuitgehaald, en toch volhardt men in de boosheid. Frankrijk en Duitsland hebben al gekozen voor een geïntegreerde structuur, en Nederland gaat ook die weg op. Waarom dan voor een ander model kiezen, behalve om bepaalde personen aan een nieuw postje te helpen?

Men dient het algemeen belang niet door postjes te creëren voor zijn vrienden.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 16383 van de heer Ducarme wordt uitgesteld. Vraag nr. 16402 van de heer Brotcorne wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

11 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de herinrichting van de stationsomgeving van Izegem" (nr. 16426)

11.01 Tanguy Veys (VB): De stationsomgeving van Izegem wordt de komende jaren volledig heringericht. De planning is echter al vertraagd.

Quel est le calendrier actuel? Quand la SNCB, De Lijn et l'administration communale d'Izegem se sont-ils concertés et qu'ont-ils décidé? Le nouveau parking de la SNCB sera-t-il payant ou non? Le passage à niveau au Nederweg sera-t-il maintenu?

Welke planning wordt op dit moment naar voren geschoven? Wanneer hebben de NMBS, De Lijn en het stadsbestuur van Izegem overlegd? Wat werd er beslist? Moet het nieuwe NMBS-parkeerterrein al dan niet betalend zijn? Moet de overweg aan de Nederweg wel of niet open blijven?

11.02 Jean-Pascal Labille, ministre (en néerlandais): Le masterplan prévoit la suppression du passage à niveau central et de celui du Nederweg. L'administration communale actuelle souhaite reconsidérer la fermeture de ce dernier, une modification qui entraînerait une importante adaptation du projet. Des discussions sont prévues à ce sujet entre Infrabel et la ville.

11.02 Minister Jean-Pascal Labille (Nederlands): Het masterplan voorziet in de afschaffing van de centrale overweg en de overweg aan de Nederweg. Het huidige bestuur wenst de afschaffing van de overweg Nederweg te herzien. Dat heeft een belangrijke impact op het project. Er zijn hierover gesprekken gepland tussen Infrabel en de stad.

Infrabel estime que l'avant-projet pourrait être finalisé en 2013. L'étude de mobilité est pratiquement achevée.

Infrabel meent dat het voorontwerp in 2013 kan worden afgerond. De mobiliteitsstudie is vrijwel afgerond.

La mise en œuvre dépendra du plan pluriannuel d'investissements, or ce dernier fait encore l'objet de négociations. La version actuelle de ce plan prévoit les travaux à l'horizon 2020 et 2023. Le début des travaux de suppression du passage à niveau pourrait éventuellement être avancé de deux ans maximum. Le début des travaux à charge de la SNCB-Holding a été retardé d'un an en raison de la demande formulée par la ville et de l'incidence de cette dernière sur le calendrier.

De uitvoering is afhankelijk van het meerjareninvesteringsplan waarover nog wordt onderhandeld. Met de huidige versie van dit plan hebben de werken plaats tussen 2020 en 2023. De afschaffing van de overweg zou eventueel een tot twee jaar vroeger kunnen starten. De planning met betrekking tot de werken ten laste van de NMBS-Holding is met een jaar verschoven als gevolg van het verzoek van de stad en de impact ervan op de planning.

La SNCB-Holding et la ville se concerteront sous peu. La ville a également prévu des concertations avec les autres partenaires. Dans ce cadre, des réunions bilatérales ont eu lieu récemment entre le bureau d'études et les parties respectives. Elles avaient pour objet principal l'étude de mobilité et l'avant-projet.

De NMBS-Holding en de stad overleggen binnenkort. De stad heeft ook overlegmomenten gepland met de andere partners. De recentste overlegmomenten betroffen bilaterale vergaderingen tussen het studiebureau en de verschillende partijen afzonderlijk. Zij behandelden vooral de mobiliteitsstudie en het voorontwerp.

Il convient encore de mettre sur pied un groupe de pilotage rassemblant l'ensemble des parties impliquées en vue de confirmer les choix de principe figurant dans l'accord de collaboration et d'approuver l'avant-projet.

Er dient ook nog een stuurgroep met alle partijen te worden georganiseerd. De bevestiging van de principiële keuzes uit de samenwerkingsovereenkomst en de goedkeuring van het voorontwerp kunnen er worden besproken.

La SNCB-Holding n'a pas encore pris de décision concernant le caractère payant ou non des aires de stationnement des navetteurs. La fermeture du passage à niveau du Nederweg est prévue dans l'accord de collaboration et Infrabel continue à défendre cette option.

De NMBS-Holding heeft nog geen beslissing genomen over het al dan niet betalend maken van de pendelparking. De sluiting van de overweg aan de Nederweg is gepland in de samenwerkingsovereenkomst. Infrabel blijft achter deze vraag staan.

11.03 Tanguy Veys (VB): Je m'étonne réellement qu'il faille patienter aussi longtemps avant qu'une décision puisse être prise dans ce dossier. J'insiste pour que cette décision intervienne rapidement.

11.03 Tanguy Veys (VB): Het verbaast mij echt dat het zo lang duurt om tot een besluit te komen in dit dossier. Ik dring aan op een snelle beslissing.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 Questions jointes de

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la clé de répartition 60/40 pour les investissements aux chemins de fer" (n° 16455)
 - M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la clé de répartition 60/40 dans le plan d'investissement 2013-2025 des chemins de fer" (n° 16526)

12.01 David Geerts (sp.a): Le plan d'investissement pluriannuel a réparti les budgets sur la base d'une clé de répartition 60/40 entre la Flandre et la Wallonie. À en croire certains médias, son application scrupuleuse pourrait par exemple bloquer des projets de modernisation urgente. Quels sont les projets qui ont déjà dû être interrompus en raison de l'application rigoureuse de cette clé de répartition?

La Flandre dénombre par ailleurs plus de 60 % des voyageurs à l'embarquement et est donc lésée par cette clé de répartition. Lors des négociations sur le plan d'investissement, le ministre s'est déclaré disposé à envisager une interprétation plus souple de ladite clé de répartition. A-t-il déjà entrepris des démarches pour, par exemple, l'étaler sur une période de cinq ans?

12.02 Steven Vandeput (N-VA): La clé de répartition n'a pas été appliquée aux investissements réalisés sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, aux investissements en matériel roulant, ateliers compris et à une série de projets spécifiques.

À ce propos, le gouvernement flamand observe que, concrètement, les investissements dans les ateliers assurant l'entretien et la rénovation du matériel roulant ne sont pas planifiés sur la base du matériel circulant à l'endroit concerné et considère par conséquent qu'ils ne peuvent pas être considérés comme des investissements en matériel roulant. L'exécutif flamand estime en outre plus logique d'exclure les investissements dans le système de sécurité ETCS de la clé de répartition. Enfin, de manière à garantir la transparence et à exclure toute nouvelle décision budgétaire empêchant le mouvement de rattrapage, le gouvernement flamand préconise le maintien d'une application annuelle de la clé de répartition.

Le même système sera-t-il maintenu au cours de la période 2013-2025? Des contacts ont-ils été pris

12 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de 60/40-verhouding voor investeringen bij de spoorwegen" (nr. 16455)
 - de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de 60/40-verhouding in het investeringsplan 2013-2025 van de spoorwegen" (nr. 16526)

12.01 David Geerts (sp.a): In het meerjareninvesteringsplan werd een 60/40-verdeelsleutel tussen Vlaanderen en Wallonië toegepast. Volgens sommige media zou de strikte toepassing van die verdeelsleutel gevolgen hebben voor bijvoorbeeld dringende modernisering. Welke projecten moesten er al worden stilgelegd door de strikte toepassing van deze verdeelsleutel?

Daarnaast telt Vlaanderen meer dan 60 procent van de opstappende reizigers. Volgens die verdeelsleutel wordt Vlaanderen dus onderbedeeld. Tijdens de bespreking van het investeringsplan zei de minister bereid te zijn om die verdeelsleutel soepeler te interpreteren. Heeft hij reeds stappen gezet om die verdeelsleutel bijvoorbeeld over een periode van vijf jaar te spreiden?

12.02 Steven Vandeput (N-VA): Investerings gerealiseerd op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, investeringen in het rollend materieel, inclusief de werkplaatsen, en een aantal specifieke projecten vielen buiten de 60/40-verdeelsleutel.

De Vlaamse regering merkt daarover op dat investeringen in werkplaatsen voor onderhoud en renovatie van rollend materieel in de praktijk niet worden gepland op basis van het rollend materieel dat op die plaats rijdt. Ze vindt dus dat die niet als investeringen in rollend materieel kunnen worden beschouwd. De Vlaamse regering vindt het ook logischer om de investeringen in het veiligheidssysteem ETCS niet in de verdeelsleutel op te nemen. Ten slotte wil de Vlaamse regering de jaarlijkse toepassing van de verdeelsleutel behouden, zodat de transparantie blijft en er geen nieuwe begrotingsbeslissingen kunnen worden genomen die de inhaalbeweging niet meer mogelijk maken.

Zal voor de periode 2013-2025 dezelfde regeling blijven gelden? Was er hierover contact met de

avec les Régions à ce sujet? À quels projets la clé de répartition ne s'applique-t-elle pas? Qu'en est-il des investissements dans les ateliers et dans le système de sécurité ECTS? L'application de la clé de répartition sur une base annuelle sera-t-elle maintenue? Dans la négative, un mouvement de rattrapage sera-t-il garanti?

12.03 **Jean-Pascal Labille**, ministre (en néerlandais): Le plan pluriannuel d'investissement fait l'objet de discussions entre le gouvernement fédéral et les Régions. La clé de répartition 60/40 est scrupuleusement respectée dans ce cadre. La combinaison des limitations budgétaires et de l'application de la clé de répartition annuelle s'est traduite par un étalement de certains projets, en Wallonie surtout. Le gouvernement examine à présent la possibilité d'étaler la clé de répartition sur une période d'observation de cinq ans.

12.04 **Steven Vandeput** (N-VA): Je me demande pourquoi je pose encore des questions. Je n'ai reçu pas même l'amorce d'une réponse à aucune de mes questions pourtant très concrètes. Le gouvernement ne paraît pas pouvoir faire la transparence sur ce plan d'investissements.

L'incident est clos.

13 Questions jointes de

- Mme Juliette Boulet au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les conséquences du changement de logiciel d'encodage d'adresse chez bpost et Belgacom" (n° 16461)

- Mme Juliette Boulet au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les conséquences du changement de logiciel d'encodage d'adresse chez bpost et Belgacom" (n° 16870)

13.01 **Juliette Boulet** (Ecolo-Groen): Suite à la modification de l'encodage des adresses par bpost en septembre 2010, des courriers n'arrivent pas à destination, spécialement dans des cités de logement social. La raison invoquée est que le courrier n'est pas libellé comme le logiciel l'exige; les habitants concernés ont donc résolu le problème à leurs frais.

Belgacom à son tour ne peut pas encoder certaines coordonnées et n'a même pas contacté les personnes concernées, mises en difficulté par le fait de ne pas avoir reçu leurs factures – ce qui est fâcheux pour un public déjà fragilisé.

Gewesten? Welke projecten vallen buiten de verdeelsleutel? Wat met de investeringen in werkplaatsen en in ECTS? Wordt de jaarlijkse toepassing van de verdeelsleutel behouden en, zo neen, wordt een effectieve inhaalbeweging verzekerd?

12.03 Minister **Jean-Pascal Labille** (Nederlands): Het meerjareninvesteringsplan wordt momenteel besproken op het niveau van de federale regering en de Gewesten en respecteert volledig de 60/40-sleutel. De combinatie van de budgettaire beperkingen met de jaarlijkse verdeelsleutel zorgde voor een spreiding van voornamelijk Waalse projecten. Binnen de regering bespreken we momenteel de mogelijkheid om de verdeelsleutel te spreiden over een observatieperiode van vijf jaar.

12.04 **Steven Vandeput** (N-VA): Ik vraag me af waarom ik hier nog vragen stel. Op geen enkele van mijn zeer concrete vragen heb ik ook maar een aanzet tot antwoord gekregen. Blijkbaar kan de regering geen transparantie brengen over dit investeringsplan.

Het incident is gesloten.

13 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Juliette Boulet aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gevolgen van het overschakelen op andere software voor de invoering van adressen bij bpost en Belgacom" (nr. 16461)

- mevrouw Juliette Boulet aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gevolgen van het overschakelen op andere software voor de invoering van adressen bij bpost en Belgacom" (nr. 16870)

13.01 **Juliette Boulet** (Ecolo-Groen): In september 2010 werden er wijzigingen aangebracht wat de invoering van de adressen door bpost betreft. Daardoor geraken brieven niet op hun bestemming, vooral in sociale appartementengebouwen. Volgens bpost zou de vorm van de adresgegevens niet conform de softwarevereisten zijn. De betrokken bewoners hebben het probleem dus op eigen kosten moeten oplossen.

Ook Belgacom zou bepaalde gegevens niet kunnen invoeren en heeft zelfs nooit contact opgenomen met de betrokkenen. Die raken in de problemen omdat ze hun factuur nooit hebben ontvangen, wat kwalijke gevolgen heeft voor een kwetsbare

bevolkingsgroep.

Dans combien de communes ce problème est-il survenu? Combien de personnes sont-elles touchées par ce changement de système d'encodage des adresses? Avez-vous pris des mesures ou comptez-vous en prendre? Les personnes lésées pourront-elles déposer une plainte ou obtenir un dédommagement? Belgacom et bpost mettront-ils en place un service spécial personnalisé de régularisation des situations? Que ferez-vous pour que ces deux services publics continuent à assurer leurs missions?

In hoeveel gemeenten heeft dat probleem zich voorgedaan? Hoeveel personen hebben de gevolgen ondervonden van de gewijzigde invoering van de adressen? Heeft u al maatregelen genomen of zult u er nog nemen? Zullen de benadeelde personen een klacht kunnen indienen of een schadeloosstelling kunnen krijgen? Zullen Belgacom en bpost een speciale, gepersonaliseerde dienst oprichten om dergelijke situaties te regulariseren? Wat zult u doen om ervoor te zorgen dat die twee openbare diensten hun opdrachten blijven uitvoeren?

13.02 Jean-Pascal Labille, ministre (*en français*): Dans le cadre de son plan stratégique, bpost déploie progressivement le tri du courrier dans ses cinq centres de tri industriels où il est traité mécaniquement, ordre de la tournée de distribution compris. Une adresse ne peut donc pas être source de confusion.

13.02 Minister Jean-Pascal Labille (*Frans*): In het kader van het strategisch plan maakt bpost werk van de geleidelijke invoering van de automatische postsortering in de vijf industriële sorteercentra, waar de post machinaal gesorteerd wordt in de volgorde voor de postbestelling. Een adres mag dus geen aanleiding geven tot verwarring.

L'attribution des éléments d'une adresse relève de la compétence des communes qui doivent s'assurer qu'aucun problème d'homonymie n'existe. Une bonne dénomination d'adresse évite les confusions pour la distribution du courrier, mais aussi pour d'autres services publics.

De gemeenten zijn bevoegd voor de registratie van de adresgegevens en moeten ervoor zorgen dat er in een deelgemeente geen straten zijn met dezelfde naam. Dankzij een correcte adresaanduiding kunnen fouten bij de postbestelling, maar ook bij andere openbare diensten voorkomen worden.

Dans un quartier de Saint-Ghislain, des adresses sont sources de confusion, des erreurs se produisent donc lors du traitement automatisé du courrier. bpost a contacté la commune pour résoudre le problème. D'autres communes aussi concernées par ce problème d'homonymie y ont remédié en ayant collaboré avec bpost.

In een wijk in Saint-Ghislain zijn bepaalde adressen verwarrend, waardoor er fouten in de geautomatiseerde postverwerking sluipen. bpost heeft de gemeente gecontacteerd om het probleem te verhelpen. Andere gemeenten waar dergelijke problemen zich voordeden, hebben samen met bpost een oplossing gevonden.

En ce qui concerne Belgacom, bpost évoque un problème de qualité des données encodées. Une réunion a eu lieu pour améliorer la qualité des données fournies par Belgacom et utilisées lors du tri automatisé et de la lecture des adresses électroniques par bpost.

Wat Belgacom betreft, stelt bpost vast dat de kwaliteit van de ingevoerde gegevens te wensen overlaat. Er werd een vergadering belegd om te bespreken hoe de kwaliteit van de door Belgacom verstrekte gegevens die gebruikt worden voor de geautomatiseerde sortering, alsmede de lezing van de elektronische adressen bij bpost verbeterd kan worden.

Les clients ayant été affectés par ce problème peuvent contacter le service clientèle de Belgacom, mais aucun dédommagement n'est prévu. À ce stade, aucune plainte n'a été reçue.

De klanten die hinder hebben ondervonden, kunnen contact opnemen met de klantendienst van Belgacom, maar er zal geen vergoeding worden toegekend. Tot nu toe werden er geen klachten ontvangen.

13.03 Juliette Boulet (Ecolo-Groen): bpost dit effectivement dans un article paru dans la presse locale que la responsabilité des dénominations revient aux communes, mais bpost ne précise pas qui doit prendre en charge la modification de ces

13.03 Juliette Boulet (Ecolo-Groen): In een artikel dat in de lokale pers is verschenen, stelt bpost inderdaad dat de gemeenten verantwoordelijk zijn voor de straatnamen, maar bpost preciseert niet wie de kosten voor de wijziging van die straatnamen

noms de rue.

Ces habitants n'ont pas choisi la dénomination de leur adresse, ils n'auront pas déménagé, mais ils devront supporter les coûts et désagréments d'un changement d'adresse.

Si aucun dédommagement n'est prévu, il faudrait au moins que les retards sur factures impayées ne soient pas payés par ces habitants. Ils ne sont pas responsables du fait que le courrier ne leur soit pas parvenu.

L'incident est clos.

14 Questions jointes de

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'annonce d'une grève en raison de la pénurie persistante de personnel chez Infrabel" (n° 16486)
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le préavis de grève déposé par la CGSP-Cheminots pour le 21 mars 2013" (n° 16531)

14.01 Tanguy Veys (VB): Le syndicat francophone CGSP Cheminots avait récemment annoncé une interruption de travail pour le jeudi 21 mars 2013, entre 6 heures et 7 heures du matin, mais cette action a été annulée à la suite d'une concertation. La CGSP Cheminots affirmait avoir insisté depuis plusieurs mois déjà auprès d'Infrabel sur la nécessité de recruter rapidement du personnel statutaire pour l'ensemble des districts. ACOD Spoor se plaint également du manque de personnel chez Infrabel.

Un groupe de travail composé de collaborateurs d'Infrabel, de la SNCB-Holding et des organisations syndicales reconnues se pencherait actuellement sur la rémunération du personnel et les conditions de travail. Le comité de direction se serait engagé à respecter les accords conclus par le groupe de travail, dont les conclusions seraient attendues pour le 1^{er} juin 2013. Je n'ai toutefois rien pu lire à propos du recrutement de personnel.

Est-il exact qu'Infrabel soit confrontée à une pénurie persistante de personnel que l'on peut estimer à 500 agents? Des mesures ont-elles déjà été prises pour résorber cette pénurie? Pourquoi a-t-il été nécessaire que la CGSP Cheminots menace de partir en grève pour qu'une concertation soit

pour zijn rekening moet nemen.

Die burgers hebben de benaming van hun adres niet gekozen en hebben geen verhuisplannen, en toch zullen ze de kosten en de overlast van een adreswijziging moeten dragen.

Indien er niet in een compensatie wordt voorzien, moet men er toch op zijn minst voor zorgen dat de betrokkenen de verwijlinteressen op hun facturen niet hoeven te betalen. Ze zijn immers niet verantwoordelijk voor het feit dat ze de naar hen verstuurde post niet hebben ontvangen.

Het incident is gesloten.

14 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aangekondigde staking ten gevolge van de aanhoudende onderbezetting bij Infrabel" (nr. 16486)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stakingsaanzegging van ACOD Spoor voor 21 maart 2013" (nr. 16531)

14.01 Tanguy Veys (VB): De Franstalige spoorvakbond CGSP Cheminots kondigde onlangs een werkonderbreking aan op donderdag 21 maart 2013 tussen 6 en 7 uur 's ochtends. Na overleg werd deze actie echter afgeblazen. CGSP Cheminots beweerde al meerdere maanden bij de directie van Infrabel tevergeefs aan te dringen op de snelle aanwerving van statutair personeel voor alle districten en ook ACOD Spoor is ontevreden over de onderbezetting van het personeel bij Infrabel.

Een werkgroep met medewerkers van Infrabel, de NMBS-Holding en de erkende vakbondsorganisaties zou zich nu met de bezoldiging van het personeel en de arbeidsomstandigheden bezighouden en een en ander onderzoeken. Blijkbaar heeft het directiecomité zich geëngageerd om de afspraken van de werkgroep na te komen. De deadline zou op 1 juni 2013 liggen. Over aanwerving van personeel heb ik niets gelezen.

Klopt het dat er bij Infrabel een aanhoudende onderbezetting is van 500 man? Werden er reeds maatregelen genomen om die onderbezetting weg te werken? Waarom moest CGSP Cheminots eerst dreigen met een staking vooraleer er overleg werd gepland?

planifiée?

14.02 Steven Vandeput (N-VA): Pourriez-vous nous dire à quel résultat a abouti la concertation du 8 mars 2013 avec les syndicats des chemins de fer? Des actions juridiques ont-elles été envisagées en cas de blocage des voies?

14.03 Jean-Pascal Labille, ministre (en néerlandais): Le 1^{er} janvier 2013, la pénurie de personnel à la direction Infrastructure chez Infrabel était de 500 agents. Afin de résorber la pénurie au sein des équipes voies, un peu moins de 300 agents de métier voies spécialisés seront engagés à court terme.

Pour le profil technique, une campagne de recrutement et de promotion audiovisuelle est actuellement en cours à la radio et à la télévision. Dans deux mois, quatre journées seront organisées dans le but d'embaucher des techniciens électromécaniciens et des techniciens travaux ferroviaires.

Conformément à l'article 11 de la loi du 10 avril 1990 et à l'article 406 du Code pénal, la police ne peut intervenir que pour mettre fin à une entrave méchante de la circulation ferroviaire par des agents du Groupe SNCB. Afin d'éviter la grève du vendredi 21 mars 2013, une réunion de conciliation à laquelle ont été associés les représentants du syndicat reconnu a été organisée.

14.04 Tanguy Veys (VB): Je regrette qu'on ait attendu aussi longtemps avant de s'attaquer au problème de la sous-occupation. On aurait pu donner suite aux demandes beaucoup plus tôt.

L'incident est clos.

15 Questions jointes de

- M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la procédure de participation et la participation citoyenne lors de l'adaptation des passages à niveau par Infrabel" (n° 16515)
- M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la sécurité aux abords des passages à niveau fermés" (n° 16516)
- M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'état d'avancement de l'exécution du plan de gestion d'Infrabel en ce qui concerne les passages à niveau" (n° 16518)

14.02 Steven Vandeput (N-VA): Mogen wij het resultaat van het overleg met de spoorbonden van 8 maart 2013 vernemen? Werden er in het geval van spoorblokkades juridische stappen overwogen?

14.03 Minister Jean-Pascal Labille (Nederlands): De onderbezetting bij de directie Infrastructuur bij Infrabel bedroeg op 1 januari 2013 een vijfhonderdtal personeelsleden. Om het tekort weg te werken in de spoorploegen zullen op korte termijn een kleine driehonderd gespecialiseerde vakbedienden sporen aangeworven worden.

Voor het technisch profiel loopt momenteel een imago- en aanwervingscampagne op radio en televisie. Binnen twee maanden zullen vier jobdagen voor de aanwerving van technici-electromechanici en technici spoorwerken worden georganiseerd.

Conform artikel 11 van de wet van 10 april 1990 en artikel 406 van het Strafwetboek kan de politie enkel optreden als ze een kwaadwillige belemmering van het verkeer op de spoorweg door personeelsleden van de NMBS-Groep wil stopzetten. Om de staking van vrijdag 21 maart 2013 te vermijden, werd een verzoeningsvergadering georganiseerd met de vertegenwoordigers van de erkende vakorganisatie.

14.04 Tanguy Veys (VB): Ik betreur het dat er zo lang werd gewacht om de onderbezetting aan te pakken. Men had al veel eerder kunnen ingaan op de eisen.

Het incident is gesloten.

15 Samengevoegde vragen van

- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de inspraakprocedure en de burgerparticipatie bij aanpassingen aan overwegen door Infrabel" (nr. 16515)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de veiligheidssituatie rond afgesloten overwegen" (nr. 16516)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stand van zaken rond de uitvoering van het beleidsplan van Infrabel met betrekking tot overwegen" (nr. 16518)

- M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les conditions liées à la suppression ou à l'adaptation de passages à niveau existants" (n° 16519)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression de passages à niveau en contradiction avec les nombreuses mesures de promotion de la mobilité durable" (n° 16543)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la traversée de voies lentes dans le cadre de la suppression de passages à niveau" (n° 16544)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le contrat de gestion conclu avec Infrabel en ce qui concerne la suppression des passages à niveau" (n° 16545)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression ou l'adaptation de passages à niveau" (n° 16546)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la légalité de la traversée de chemins vicinaux à la suite de la suppression de passages à niveau" (n° 16547)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les statistiques relatives à l'exécution du plan de gestion d'Infrabel en ce qui concerne la suppression de passages à niveau" (n° 16548)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la participation à la décision et à la gestion dans le cadre de la suppression de passages à niveau" (n° 16549)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le renforcement de la sécurité lors de la suppression de passages à niveau" (n° 16550)

- M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la collaboration entre Infrabel et les pouvoirs locaux" (n° 16716)

- M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au

- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de voorwaarden verbonden aan het afschaffen of aanpassen van bestaande overwegen" (nr. 16519)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de strijdigheid met allerlei maatregelen om duurzame mobiliteit te stimuleren bij de afschaffing van overwegen" (nr. 16543)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het doorsnijden van trage wegen bij de afschaffing van overwegen" (nr. 16544)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de beheersovereenkomst met Infrabel op het vlak van de afschaffing van overwegen" (nr. 16545)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het afschaffen of aanpassen van overwegen" (nr. 16546)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wettelijkheid van het doorsnijden van een buurtweg bij de afschaffing van overwegen" (nr. 16547)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de cijfers omtrent de uitvoering van het beleidsplan van Infrabel inzake de afschaffing van overwegen" (nr. 16548)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de inspraak en bestuursparticipatie bij de afschaffing van overwegen" (nr. 16549)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het verhogen van de veiligheid bij de afschaffing van overwegen" (nr. 16550)

- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de samenwerking tussen Infrabel en de lokale overheden" (nr. 16716)

- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Overheidsbedrijven en

développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réglementation relative aux voies lentes au regard du contrat de gestion d'Infrabel" (n° 16517)

15.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): J'avais initialement déposé des questions écrites à ce sujet, mais d'autres voulant à présent les poser oralement, je me sens obligé de leur emboîter le pas.

L'étude qu'aurait commandée en 2008 la ministre de l'époque, Mme Vervotte sur la communication avec les administrations communales et les gestionnaires de la voirie à propos des passages à niveau a-t-elle donné des résultats? Comment le ministre explique-t-il que certaines administrations communales continuent à pointer du doigt les difficultés de coopération rencontrées avec Infrabel? Les éventuelles fonctions supracommunales, à l'instar de fonctions récréatives, de certains passages à niveau sont-elles prises en considération?

La décision de fermeture de passages à niveau est dictée par la volonté de réduire le nombre d'accidents avec des véhicules motorisés et souvent, les usagers faibles de la route sont malheureusement oubliés. Le ministre peut-il fournir des chiffres sur le nombre d'accidents de personnes, répartis entre piétons, cyclistes et véhicules particuliers? Existe-t-il par ailleurs des statistiques sur le nombre de suicides constatés sur les passages à niveau?

Le phénomène du déplacement des flux de circulation des promeneurs, écoliers, piétons, cyclistes, etc. vers des voiries où la circulation est plus dense et l'incidence de ces changements sur la sécurité ont-ils été analysés? Combien d'accidents impliquant des usagers faibles ont-ils été recensés à la suite des détours occasionnés par une modification des conditions de circulation? Plutôt que de résoudre un problème de sécurité, la politique d'Infrabel ne contribue-t-elle pas à déplacer, voire à créer un problème de sécurité?

Qu'en est-il de la mise en oeuvre du plan stratégique d'Infrabel en ce qui concerne les passages à niveau? Combien de passages à niveau ont été supprimés en 2012? Quels passages à niveau prévoit-on de supprimer en 2013? Combien se situent-ils sur une voie lente? Combien de passages à niveau n'ont-ils pas été supprimés officiellement, c'est-à-dire à l'issue d'une procédure de consultation appropriée et d'une ratification par la députation permanente de l'avis des autorités communales?

Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wetgeving rond trage wegen en de verhouding tot de beheersovereenkomst van Infrabel" (nr. 16517)

15.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Oorspronkelijk heb ik deze vragen schriftelijk ingediend, maar omdat anderen ze nu mondeling willen stellen, voel ik mij verplicht om hetzelfde te doen.

Zijn er resultaten van de studie die toenmalig minister Vervotte in 2008 besteld zou hebben over de communicatie met gemeentebesturen en wegbeheerders in verband met overwegen? Hoe verklaart de minister dat sommige gemeentebesturen de moeilijke samenwerking met Infrabel blijven aankaarten? Wordt ook rekening gehouden met de mogelijke bovengemeentelijke functie – zoals recreatieve functies – van bepaalde overwegen?

Het afsluiten van spoorwegovergangen is een maatregel die genomen wordt om ongevallen met gemotoriseerd verkeer te verminderen. De zachte weggebruikers worden echter vaak aan hun lot overgelaten. Kan de minister de cijfers geven over het aantal persoonsongevallen op overwegen, verdeeld over voetgangers, fietsers en personenwagens? Zijn er ook cijfers over het aantal zelfdodingen op de spoorwegen die plaatsvinden aan overwegen?

Werd onderzocht hoe de verkeersstromen van recreanten, schoolgaande kinderen, voetgangers, fietsers enzovoort, zich verleggen naar drukkeren autowegen en wat de gevolgen hiervan zijn voor de veiligheid? Hoeveel ongevallen met zwakke weggebruikers zijn er door het omrijden omwille van een gewijzigde verkeerssituatie? Wordt door het beleid van Infrabel niet eerder een veiligheidsprobleem verlegd of gecreëerd dan er een wordt opgelost?

Wat is de stand van zaken bij de uitvoering van het beleidsplan van Infrabel met betrekking tot de overwegen? Hoeveel overwegen werden er in 2012 afgeschaft? Welke overwegen zullen er in 2013 worden afgeschaft? Hoeveel van die overwegen liggen er op een trage weg? Hoeveel wegen werden er niet officieel opgeheven met een geschikte inspraakprocedure en een beslissing van gemeentelijk advies door de bestendige deputatie?

Infrabel ne prend pas encore suffisamment de mesures en faveur des usagers faibles de la route et n'opte pas assez souvent pour des solutions de rechange à la simple fermeture. La suppression d'un passage à niveau entraîne pourtant des frais importants. Pourquoi ne se contente-t-on pas de fermer les passages à niveau au trafic motorisé? Pourquoi Infrabel n'applique-t-il pas le principe selon lequel un passage à niveau ne peut être supprimé en l'absence d'une solution de rechange pour les usagers faibles? Est-il exact que les passages à niveau sont souvent fermés pour réduire les frais d'entretien des barrières?

15.02 Tanguy Veys (VB): L'ASBL Trage Wegen a dressé l'inventaire de toutes les réponses du ministre et de ses prédécesseurs ainsi que des lacunes stratégiques, et formulé un certain nombre de préoccupations, qui ont inspiré les questions que nous vous posons aujourd'hui.

Sous prétexte d'améliorer la sécurité, Infrabel procède à la fermeture d'une série de passages à niveau. À l'époque, la ministre Vervotte avait indiqué qu'Infrabel entendait réduire le nombre de passages à niveau de 3^e et 4^e catégories. Elle avait annoncé que sur les 126 passages à niveau concernés, 30 passages à niveau de 3^e catégorie seraient maintenus, 33 passeraient à une catégorie supérieure, la fermeture des 63 passages à niveau restants étant à l'étude.

Plusieurs organisations dénoncent cette évolution. Il apparaît à présent que des passages à niveau de catégorie 2 sont eux aussi systématiquement supprimés. Infrabel prétend améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons, mais en réalité, l'objectif inavoué est d'accélérer la circulation des trains.

Le ministre Magnette a admis que 64 passages à niveau avaient déjà été fermés depuis 2008. En 2012, 15 autres passages à niveau ont été supprimés et 5 ont été mis hors service.

Le ministre peut-il commenter les derniers projets d'Infrabel et les localiser précisément? Comment le ministre peut-il encore invoquer l'argument de la sécurité pour justifier la suppression des passages à niveau?

Les passages à niveau de catégorie inférieure desservent souvent des voies lentes: chemins de campagne à fonction récréative, faisant partie du patrimoine ou du paysage ou voies plus sûres proposées aux cyclistes et aux piétons. Combien des passages à niveau supprimés ou menacés de fermeture se situent sur des voies lentes de ce

Infrabel neemt bij het afschaffen van bepaalde overwegen nog te weinig maatregelen voor de zachte weggebruikers. Te weinig wordt er naar alternatieven gezocht voor het afsluiten van wegen. Het afschaffen van een overweg brengt nochtans heel wat kosten met zich mee. Waarom wordt er niet gekozen om de overweg enkel voor gemotoriseerd verkeer af te sluiten? Waarom wordt het principe dat een overweg niet kan verdwijnen zonder alternatief voor de zachte weggebruiker niet gehanteerd? Klopt het dat overwegen meestal worden afgesloten om de onderhoudskosten van de slagbomen te beperken?

15.02 Tanguy Veys (VB): De vzw Trage Wegen heeft alle antwoorden van de minister en zijn voorgangers en hiaten in het beleid geïnventariseerd en een aantal bezorgdheden geuit. Op basis daarvan stellen wij vandaag deze vragen.

Infrabel sluit een aantal overwegen en zegt dat het dat om veiligheidsredenen doet. Minister Vervotte gaf destijds aan dat het doel van Infrabel was het aantal overwegen van derde en vierde categorie te verminderen. Zij deelde mee dat van de 126 betrokken overwegen 30 overwegen behouden blijven in de derde categorie en 33 overwegen in een hogere categorie worden ondergebracht, en dat de afschaffing van 63 overwegen bestudeerd wordt.

Verschillende organisaties vinden dat een verkeerde evolutie. Nu blijkt dat ook overwegen van categorie twee systematisch worden gesloten. Men schermt met de veiligheid van de fietsers en de voetgangers, maar eigenlijk heeft men enkel een vlot treinverkeer op het oog.

Minister Magnette gaf aan dat er al 64 overwegen gesloten zijn sinds 2008. In 2012 kwamen daar 15 afschaffingen bij en nog eens 5 overwegen werden buiten dienst gesteld.

Kan de minister de recentste plannen van Infrabel toelichten met vermelding van de concrete locaties? Hoe kan de minister nog een beroep doen op het argument veiligheid voor het afschaffen van overwegen?

Overwegen van een lagere categorie bedienen vaak trage wegen: veldwegen die een functie hebben op recreatief vlak, als erfgoed- of landschapselement, of als alternatieve veilige verkeersroute voor fietsers en voetgangers. Hoeveel van de afgeschafte overwegen of overwegen die nog zullen worden afgeschaft liggen

type?

Combien de ces chemins vicinaux n'ont pas été officiellement fermés, conformément à la procédure officielle comprenant une procédure de consultation et une décision de la députation permanente fondée sur l'avis des autorités communales?

Le ministre considère-t-il que le croisement avec un chemin vicinal, rendant ce dernier impraticable, est contraire à la législation concernant les chemins vicinaux dont l'accès doit être garanti?

La suppression de ces raccourcis va augmenter les détours et il serait dès lors utile de savoir s'il existe des statistiques sur le nombre d'accidents impliquant des usagers faibles occasionnés par ces détours.

Le ministre estime-t-il que ces suppressions de passages à niveau se font au détriment de tous les efforts déployés pour encourager la mobilité durable, notamment dans les déplacements domicile-travail?

Existe-t-il des statistiques relatives aux accidents impliquant des usagers faibles?

Infrabel entend accroître la sécurité des passages à niveau en supprimant ceux de quatrième, de troisième et même de plus en plus, de deuxième catégorie. Le ministre dispose-t-il de chiffres concernant le nombre d'accidents de personnes aux passages à niveau?

Quelle est la position du ministre face à la question du déplacement de l'insécurité routière?

Étudie-t-on l'incidence d'un tel transfert du trafic routier depuis des routes plus lentes et plus sûres vers des voies plus fréquentées sur la situation globale en matière de sécurité routière? Ce déplacement du trafic, voulu par Infrabel, ne s'accompagnera-t-il pas d'un déplacement des problèmes de sécurité? Une concertation a-t-elle eu lieu à ce sujet avec le secrétaire d'État à la Mobilité?

Votre prédécesseur, M. Magnette, avait affirmé qu'Infrabel prévoyait des mesures de protection des usagers faibles. Il apparaît pourtant que les solutions envisagées pour remplacer les passages à niveau ne sont pas toujours efficaces. Une option simple et peu onéreuse, déjà appliquée à Mouscron, consiste pourtant à disposer des blocs de béton sur la chaussée de sorte à réserver cette dernière au trafic lent.

op een dergelijke trage weg?

Hoeveel van deze buurtwegen werden niet officieel opgegeven, conform de officiële procedure met een geschikte inspraakprocedure en een beslissing van gemeentelijk advies door de bestendige deputatie?

Is de minister van oordeel dat het doorsnijden en daardoor nutteloos maken van een buurtweg strijdig is met de wetgeving op buurtwegen waarvan de toegankelijkheid gegarandeerd moet worden?

Door het doorknippen van doorsteekjes via spoorwegovergangen zal men meer omrijden. Het is dus nuttig te weten welke cijfers beschikbaar zijn over het aantal ongevallen met zwakke weggebruikers door het omrijden.

Is de minister van oordeel dat dit ten koste gaat van alle inspanningen die geleverd zijn om duurzame mobiliteit, bijvoorbeeld woon- en wegverkeer, te stimuleren?

Welke cijfers zijn er over ongevallen met zwakke weggebruikers?

Infrabel wil de veiligheid aan overwegen verhogen door het afschaffen van overwegen van derde en vierde categorie en meer en meer ook van tweede categorie. Heeft de minister cijfers van het aantal persoonsongevallen aan overwegen?

Hoe staat de minister tegenover het verschuiven van de verkeersonveiligheid?

Wordt onderzocht hoe de verkeersstroom zich verlegt van tragere en veiligere routes naar drukkeren autowegen? Welk effect heeft dit op de totale verkeersveiligheidssituatie? Zorgt het Infrabelbeleid niet voor een verlegging van de veiligheidsstroom, door de omlegging van het trage wegverkeer naar drukkeren wegen? Wordt hierover overlegd met de staatssecretaris voor Mobiliteit?

Volgens voormalig minister Magnette voorziet Infrabel in maatregelen voor de zachte weggebruiker. Toch blijkt dat de alternatieven voor een afgesloten overweg niet altijd afdoende zijn. Een gemakkelijke en goedkope oplossing is nochtans wat ze in Moeskroen doen: enkele betonblokken op de weg zetten, zodat alleen het traag verkeer door kan.

Pourquoi ne part-on pas du principe qu'un passage à niveau ne peut disparaître que si une autre solution valable est offerte aux usagers faibles?

En 2008, Mme Vervotte avait affirmé que la communication avec les administrations communales et les autres gestionnaires de voiries pouvait être améliorée. Il ne suffit pas qu'Infrabel prenne contact avec les gestionnaires de voiries pour aboutir à une solution consensuelle. Les passages à niveau à supprimer ont souvent également une fonction supracommunale.

Le ministre a-t-il connaissance d'évolutions sur le plan de la communication avec les administrations communales et d'autres gestionnaires de voiries? Connaît-il l'étude à laquelle Mme Vervotte a fait référence en commission en 2008? Comment explique-t-il les plaintes de certaines administrations communales concernant la collaboration avec Infrabel? La dimension supracommunale des passages à niveau à supprimer sera-t-elle également prise en considération? Les parties impliquées seront-elles consultées?

Quels éléments relatifs à ce dossier le ministre inclura-t-il dans le contrat de gestion avec Infrabel?

Étant donné le nombre de questions, il serait peut-être également intéressant d'organiser des auditions, par exemple avec des représentants de l'ASBL flamande Trage Wegen et d'Infrabel.

15.03 **Jean-Pascal Labille**, ministre (*en néerlandais*): Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire Infrabel a arrêté un plan stratégique. Il s'agit de réduire d'ici à 2015 le nombre de blessés et de morts victimes d'un accident survenu à un passage à niveau de 25 % par rapport à 2007. Infrabel m'informe qu'en 2012, 17 passages à niveau – 12 publics et 5 privés – ont été supprimés.

En outre, 81 passages à niveau ont été supprimés depuis 2008. Le nombre précis de passages à niveau qui seront supprimés au cours des prochaines années dépendra des moyens budgétaires disponibles.

En 2012, on a recensé 52 accidents, dont 43 avec des voitures, 2 avec des motos, 4 avec des vélos et 3 avec des piétons, 23 suicides et 13 tentatives de suicide à des passages à niveau. Selon Infrabel, le maintien en service de passages à niveau pour les usagers faibles de la route ne constitue pas une solution car le danger de mort demeure important.

Waarom wordt er niet van uitgegaan dat een overweg niet kan verdwijnen als er geen goed alternatief is voor de zachte weggebruikers?

In 2008 zei minister Vervotte dat de communicatie met de gemeentebesturen en andere wegbeheerders beter kan. De contactname van Infrabel met de wegbeheerders volstaat niet om tot een gedragen oplossing te komen. De af te schaffen overwegen hebben vaak ook bovengemeentelijke functies.

Heeft de minister weet van evoluties op het vlak van communicatie met de gemeentebesturen en andere wegbeheerders, en van de studie waarnaar gewezen minister Vervotte verwees in de commissie in 2008? Hoe verklaart de minister de klachten van sommige gemeentebesturen over de samenwerking met Infrabel? Zal ook rekening gehouden worden met de bovengemeentelijke functies van de af te schaffen overwegen? Worden de stakeholders betrokken?

Wat zal de minister met betrekking tot deze materie laten opnemen in de beheersovereenkomst met Infrabel?

Omdat er zoveel vragen zijn, kunnen we misschien ook een hoorzitting houden met bijvoorbeeld de vzw Trage Wegen en Infrabel.

15.03 Minister **Jean-Pascal Labille** (*Nederlands*): De spoorweginfrastructuurbeheerder Infrabel heeft een strategisch plan opgesteld om tegen 2015 het aantal gewonden en dodelijke slachtoffers bij ongevallen aan overwegen te verminderen met 25 procent ten opzichte van 2007. Infrabel meldt mij dat het in 2012 in totaal 17 overwegen heeft afgeschaft, waarvan 12 openbare overwegen en 5 private.

Sinds 2008 zijn er 81 overwegen afgeschaft. Het precieze aantal dat in de komende jaren zal worden afgeschaft hangt af van de budgettaire middelen.

In 2012 gebeurden er 52 ongevallen, waarvan 43 met auto's, 2 met moto's, 4 met fietsen en 3 met voetgangers. Ook in 2012 gebeurden er 23 zelfdodingen aan overwegen en 13 pogingen tot zelfdoding. Volgens Infrabel is het in gebruik houden van overwegen voor zwakke weggebruikers geen oplossing, het levensgevaar blijft groot.

La suppression éventuelle d'un passage à niveau fait toujours l'objet d'une concertation avec les communes. Il n'existe pas d'étude de 2008 sur la communication avec les administrations communales et les gestionnaires de voirie.

L'étude de faisabilité réalisée en vue de la suppression d'un passage à niveau inclut plusieurs études de mobilité, à l'issue desquelles on examine quels passages à niveau peuvent être supprimés. Le gestionnaire de voirie doit toujours marquer son accord sur la suppression d'un passage à niveau et il demeure responsable de la sécurité des routes. Infrabel affirme ne pas supprimer des passages à niveau pour des raisons d'économie.

Une procédure spécifique est suivie pour les passages à niveau situés sur une voie lente. Infrabel ne dispose pas pour le moment d'un inventaire des voies lentes. Lorsque le passage à niveau protège un chemin vicinal existant qui serait ainsi coupé, Infrabel prévoit des solutions de rechange. Lorsque le passage à niveau est équipé d'un passage inférieur, d'un pont ou d'un tunnel, le chemin vicinal n'est pas coupé et il n'y a donc pas violation de la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux.

Dans le cas d'une voie latérale, Infrabel respecte la loi. La suppression ou le déplacement d'un chemin vicinal va toujours de pair avec une enquête publique.

Le dossier spécifique à Erpe-Mere concerne l'aménagement d'une piste cyclable de trois kilomètres en bordure de la ligne ferroviaire 82 reliant Mere et Burst. Or huit passages à niveau jalonnent cette ligne. L'aménagement d'une piste cyclable le long des voies peut présenter un danger si des passages à niveau se trouvent sur la trajectoire de cette piste cyclable. Infrabel ne pense pas que la procédure de participation ait été enfreinte étant donné que les autorités locales et les gestionnaires de la voirie ont été associés suffisamment au processus décisionnel.

Je tiens à ce que toutes les parties respectent les procédures. S'il était prouvé que ce n'est pas toujours le cas, je demanderais à Infrabel d'appliquer les règles. Infrabel signale que ce qui est en jeu, ce n'est pas l'accessibilité d'une portion des chemins vicinaux mais la suppression d'une portion de ce chemin vicinal particulier.

Pour la portion passant au-dessus des voies, il existe également des procédures qu'Infrabel est tenue de respecter. Dans le cas de Erpe-Mere, Infrabel s'est vue contrainte, à la suite de la mise en

De eventuele afschaffing van een overweg wordt steeds overlegd met de gemeenten. Een studie van 2008 over communicatie met gemeentebesturen en wegbeheerders blijkt niet te bestaan.

Bij de haalbaarheidsstudie voor het afschaffen van een overweg wordt meermaals een mobiliteitsstudie uitgevoerd, waarna wordt bekeken welke overweg afgeschaft kan worden. De wegbeheerder geeft steeds zijn akkoord voor het afschaffen van overwegen en blijft verantwoordelijk voor het veilig gebruik van de wegen. Volgens Infrabel wordt een overweg niet afgeschaft om besparingsredenen.

Als een overweg op een trage weg gelegen is, wordt een specifieke procedure gevolgd. Infrabel heeft momenteel geen inventaris van de trage wegen. Wanneer het tracé van een bestaande buurtweg doorsneden wordt, voorziet Infrabel in alternatieven. In het geval van een onderdoorgang, brug of tunnel leidt dit niet tot het doorsnijden van een buurtweg en er is dus geen sprake van strijdigheid met de wet van 10 april 1841 op de buurtwegen.

In het geval van een langsweg leeft Infrabel de wet na. Het afschaffen of verleggen van een buurtweg gaat steeds gepaard met een openbaar onderzoek.

Het concrete dossier in Erpe-Mere betreft de aanleg van een fietspad van drie kilometer langs spoorlijn 82 tussen Mere en Burst. Op deze spoorlijn liggen acht overwegen. De passage van een fietspad langs de sporen kan gevaarlijk zijn als er overwegen op het traject liggen. Infrabel is niet van oordeel dat de inspraakprocedure tekortschiet omdat de lokale overheden en wegbeheerders genoeg werden betrokken.

Ik sta erop dat de procedures worden gerespecteerd door alle partijen. Indien er wordt bewezen dat dit soms niet het geval is, zal ik aan Infrabel vragen om de regels toe te passen. Infrabel vermeldt dat het hier niet gaat over toegankelijkheid van een stuk van de buurtwegen, maar over de afschaffing van een deel van deze buurtweg.

Ook voor het stuk boven de sporen bestaan procedures die door Infrabel moeten worden gerespecteerd. In het geval van Erpe-Mere is Infrabel, door de indienstneming van het fietspad,

service de la piste cyclable, de prévoir d'urgence une clôture provisoire.

15.04 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): D'une part, Infrabel s'est fixée comme objectif de fermer chaque année un certain nombre de passages à niveau. D'autre part, il faut prendre en considération les intérêts des cyclistes et des piétons qui empruntent les voies lentes et sont confrontés à un chemin barré, ce qui les oblige à faire un détour de plusieurs kilomètres. Les répercussions sociétales de ce détour obligatoire sont importantes.

J'espère en tout cas que l'on ne fermera pas trop de passages à niveau et que les budgets seront plutôt utilisés aux fins d'un meilleur service à la clientèle.

Selon le ministre, l'étude annoncée par la ministre de l'époque, Mme Vervotte, n'existe pas. Est-il disposé à demander la réalisation d'une telle étude?

15.05 Tanguy Veys (VB): D'une part, il y a la sécurité, non seulement de la circulation ferroviaire, mais également des utilisateurs du passage à niveau susceptible d'être supprimé. D'autre part, il y a la concertation sur la manière dont les passages à niveau sont supprimés et remplacés par d'autres solutions. Par ailleurs, il convient de tenir compte de toute la problématique de la mobilité.

Quoi qu'il en soit, je me réjouis de l'engagement du ministre de prendre ses responsabilités au cas où la concertation ne se déroulerait pas correctement.

Le choix de supprimer ou non un passage à niveau est également déterminé par les contraintes budgétaires, qui ont un grand impact sur les choix et les alternatives. Il arrive qu'on ferme des passages à niveau sans s'interroger sur les conséquences parfois très importantes que peut entraîner cette suppression. Cela n'a pas de sens de réduire le nombre d'accidents aux passages à niveau si, ce faisant, le nombre d'accidents augmente ailleurs.

L'incident est clos.

16 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les objets (dangereux) déposés dans les boîtes postales de bpost" (n° 16752)

16.01 Tanguy Veys (VB): Les personnes qui assurent la levée des boîtes postales de bpost découvrent régulièrement dans celles-ci des objets

obligés de le faire, de prévoir d'urgence une clôture provisoire.

15.04 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Enerzijds heeft Infrabel de doelstelling om een aantal overwegen per jaar te sluiten. Anderzijds zijn er de belangen van fietsers en voetgangers die de trage wegen gebruiken en geconfronteerd worden met een afgesloten weg waardoor zij kilometerslang moeten omrijden. De impact op de samenleving is vrij groot.

Ik hoop alvast dat er niet te veel overwegen zullen worden gesloten en dat de budgetten eerder zullen gebruikt worden voor een betere dienstverlening.

De minister zegt dat de door toenmalig minister Vervotte beloofde studie niet bestaat. Is hij bereid die studie uit te schrijven?

15.05 Tanguy Veys (VB): Enerzijds is er de veiligheid, niet enkel voor het spoor, maar ook voor de gebruikers van de af te schaffen overweg. Anderzijds is er het overleg over de wijze waarop overwegen worden afgeschaft en vervangen door alternatieven. Verder is er de hele problematiek van mobiliteit op zich.

Ik ben alleszins blij met het engagement van de minister om, als het overleg niet correct zou gebeuren, zijn verantwoordelijkheid op te nemen.

De keuze inzake de afschaffing wordt ook bepaald door het budget. Dat heeft dus een belangrijke impact op de keuzes en de alternatieven. Men sluit soms overwegen zonder stil te staan bij de soms zeer grote gevolgen. Het heeft geen zin om de ongevallen aan overwegen terug te dringen, als er daardoor elders meer ongevallen gebeuren.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de (gevaarlijke) voorwerpen die in de brievenbussen van bpost worden gedeponeerd" (nr. 16752)

16.01 Tanguy Veys (VB): Ophalers van de post in brievenbussen van bpost worden geregeld geconfronteerd met voorwerpen die daar niet

qui ne devraient pas s'y trouver, notamment des seringues avec des aiguilles souillées. Vider les boîtes postales et les sacs postaux dans les centres de tri devient ainsi une opération dangereuse.

Peut-on prendre des mesures à cet égard? Comment protéger le personnel de bpost sans pénaliser le citoyen qui poste son courrier?

16.02 **Jean-Pascal Labille**, ministre (en néerlandais): Le contenu des boîtes postales rouges tombe directement dans le sac postal et est transporté vers les *mail centres* industriels (IMC). Entre la levée de la boîte et le traitement dans un IMC, le contenu n'est pas manipulé.

Dans le IMC, les objets étrangers sont écartés. Il s'agit surtout de déchets, de reliefs de nourriture, de mégots de cigarettes, de portefeuilles, de clés et de verre. Il est rare d'y trouve des objets liés à la drogue. Cette zone de travail de l'IMC comprend des conteneurs pour les déchets et pour le verre. Les portefeuilles et les clés sont déposés dans un conteneur fermé et ces objets sont, dans la mesure du possible, restitués à leur propriétaire. Des gants sont également mis à la disposition des travailleurs.

16.03 **Tanguy Veys** (VB): Ce sont des mesures relativement rassurantes. J'espère néanmoins que ces gants seront aussi fournis aux travailleurs qui lèvent les boîtes postales car un colis coincé, par exemple, peut les obliger à vider la boîte manuellement.

L'incident est clos.

Le **président**: Les autres questions seront traitées lors d'une prochaine réunion.

La réunion publique est levée à 16 h 58.

thuishoren. Daarbij zijn ook drugsputen met vuile naalden, wat het leegmaken van de bussen en van de postzakken in de postsorteercentra tot een gevaarlijke klus maakt.

Kan men daar maatregelen tegen nemen? Hoe wil men het postpersoneel beschermen zonder dat de man die een brief post daar de dupe van wordt?

16.02 Minister **Jean-Pascal Labille** (Nederlands): De inhoud van de rode brievenbussen valt rechtstreeks in de postzak en wordt dan naar de industriële mailcentra gebracht. Tussen de lichting van de brievenbus en de verwerking in het IMC hoeft de inhoud niet te worden gemanipuleerd.

In het IMC worden de vreemde voorwerpen verwijderd. Het gaat vooral om afval, etensresten, sigarettenpeuken, portefeuilles, sleutels en glas. Zeer uitzonderlijk worden er drugsgerelateerde voorwerpen aangetroffen. In deze werkzone van het IMC bevinden zich containers voor afval en glas. Portefeuilles en sleutels worden in een gesloten container gedeponneerd en indien mogelijk aan de eigenaars terugbezorgd. De medewerkers hebben handschoenen ter beschikking.

16.03 **Tanguy Veys** (VB): Dat zijn tamelijk geruststellende maatregelen. Ik hoop dat die handschoenen er ook zijn voor de postmedewerker die een brievenbus met de hand moet lichten, bijvoorbeeld omdat de poststukken strop zitten.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De overige vragen zullen tijdens een volgende vergadering worden behandeld.

De openbare vergadering wordt gesloten om 16.58 uur.