

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

du

MERCREDI 25 JANVIER 2012

Matin

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 25 JANUARI 2012

Voormiddag

De vergadering wordt geopend om 10.07 uur en voorgezeten door mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.
La séance est ouverte à 10.07 heures et présidée par Mme Sabien Lahaye-Battheu.

01 Questions jointes de

- Mme Colette Burgeon au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'accès aux quais de gares pour les personnes à mobilité réduite" (n° 8281)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'accessibilité des gares aux personnes en chaise roulante" (n° 8903)

01 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toegang tot de stationsperrons voor minder mobiele personen" (nr. 8281)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toegankelijkheid van treinstations voor rolstoelgebruikers" (nr. 8903)

01.01 Colette Burgeon (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, l'accès aux quais de gare pour les personnes à mobilité réduite est un véritable problème. En 2008, la SNCB avait l'ambition de leur permettre une accessibilité totale grâce à des escalators, ascenseurs ou plans inclinés dans les 24 gares les plus fréquentées du réseau. Nous aurions pu espérer que cette première phase serait suivie d'autres aménagements spécifiques sur l'ensemble du réseau ferré. Malheureusement, la SNCB semble avoir revu ses ambitions à la baisse, se contentant d'offrir un service d'assistance du premier au dernier train, sept jours sur sept dans 113 gares. Pire, là où un début d'aménagement spécifique existait, le matériel s'est dégradé faute de pièces de remplacement et est bien souvent devenu inutilisable, au grand dam des personnes à mobilité réduite pour lesquelles le rail demeure bien souvent l'unique moyen de se déplacer.

Je pense ainsi à la situation des usagers de La Louvière. En effet, la gare de La Louvière-Centre ne dispose pas d'escalator, d'ascenseur, de rampe mobile, de point d'accueil, ni de personnel spécifique. C'est un comble et un scandale quand on pense qu'elle est censée desservir le centre d'une ville de 80 000 habitants. Quant à la gare de La Louvière-Sud située à l'écart du centre-ville, elle possède un escalator - en panne depuis une éternité faute de pièces de rechange - pour monter mais non pour descendre et ne dispose, bien entendu, pas d'ascenseur! Cette situation, vous en conviendrez, est tout simplement inacceptable!

Comme vous le savez, monsieur le ministre, la structure du groupe SNCB ne simplifie pas toujours la situation. En effet, rappelons que la SNCB Holding est compétente en termes d'accessibilité aux abords des gares - en collaboration avec les villes, la SRWT, etc. Infrabel gère les quais - hauteur, revêtement -, leur accès - ascenseurs, escalators, rampes - et leur équipement - abris, lignes guides, signalétique, etc. Enfin, la SNCB veille à l'accueil, l'information et la vente aux guichets ou par internet, à l'accompagnement des voyageurs et à l'accès aux trains.

Monsieur le ministre, le groupe SNCB considère-t-il avoir atteint les objectifs fixés en 2008 pour aider les

personnes à mobilité réduite à accéder aux quais? Dans son plan 2008, la SNCB se fixait un objectif à long terme: celui de permettre une accessibilité totale à 93 gares du réseau. Cet objectif est-il abandonné? Pourquoi faut-il imposer 24 heures d'attente à une personne à mobilité réduite quand elle veut prendre un train dans une gare desservie en permanence? Le groupe SNCB compte-t-il fournir un effort complémentaire vers d'autres nœuds ferroviaires importants comme Braine-le-Comte ou des gares à vocation régionale comme celles de La Louvière? Enfin, un plan existe-t-il afin de remplacer les trop nombreux escalators obsolètes. Je pense ici plus particulièrement à celui de La Louvière-Sud.

01.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, op 23 december heb ik een schriftelijke vraag gericht aan uw voorgangster over de toegankelijkheid van de treinstations voor rolstoelgebruikers. In haar antwoord op deze vraag verwees zij naar een overzicht van de 17 stations waar de NMBS een proefproject heeft lopen met vervoer per taxi naar het dichtstbijzijnde station van de 114 zogenaamde PBM-stations.

Uw voorgangster verwees ook naar het beheerscontract 2008-2012, waarin de NMBS-Holding zich verbindt tot een planmatige aanpassing van de stationsgebouwen opdat tegen eind 2012, dus eind dit jaar, 52 stationsgebouwen toegankelijk zouden zijn voor personen met een beperkte mobiliteit en tegen 2028 alle stationsgebouwen.

Ten slotte was er ook een verwijzing naar het beheerscontract tussen de Staat en Infrabel, dat voorziet in de planmatige uitbreiding van de toegankelijkheid van de perrons opdat tegen 2018 50 stations toegankelijk zouden zijn via liften of oprijhellingen, zodat een netwerk ontstaat van toegankelijke stations binnen een straal van 30 kilometer.

Ten eerste, sinds wanneer loopt het vermelde proefproject? Is er een tussentijdse evaluatie en zo ja, welke?

Ten tweede, kan worden overwogen andere stations dan de 114 waar er momenteel faciliteiten aanwezig zijn om rolstoelen toegang tot de perrons te bieden, uit te rusten met mobiele laadhellingen? Zo ja, welke? Zoniet, waarom niet?

Ten slotte, wat zijn de voornaamste werken die de komende maanden zijn gepland om de doelstellingen van het NMBS-beheerscontract en het beheerscontract tussen de Staat en Infrabel te realiseren?

01.03 Paul Magnette, ministre: Madame la présidente, madame Burgeon, la question de l'accessibilité de nos gares et des trains à l'ensemble des personnes et, en particulier, aux personnes à mobilité réduite est importante.

Dans le contrat de gestion 2008-2012, la SNCB Holding s'engage à une adaptation méthodique des bâtiments de gare de manière à ce que, d'ici 2028 – c'est un horizon assez long, mais vous imaginez bien que les travaux sont très significatifs et très lourds financièrement –, tous les bâtiments de gare soient accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Le contrat de gestion prévoit que, d'ici 2012 (première étape), 52 bâtiments de gare, qui comportent 60 % des voyageurs montants, devront être rendus accessibles.

L'accessibilité d'un bâtiment de gare implique qu'au moins un accès à la salle des guichets soit libre d'obstacle depuis la voirie publique, ce qui signifie notamment la suppression des seuils, l'installation d'une porte automatique, la présence d'ascenseurs. Cela implique également que l'accès entre le hall de gare et le domaine d'Infrabel soit libre d'obstacle, que des sanitaires adaptés pour les personnes handicapées soient disponibles lorsque la gare est équipée de sanitaires publics, que des lignes de guidage, c'est-à-dire des dalles podotactiles, soient présentes, et qu'un nombre suffisant de places de parking soit réservé aux handicapés.

Actuellement, 24 bâtiments de gare sont entièrement accessibles suivant ces critères. Cela concerne 41,21 % des voyageurs montants. Il s'agit des gares suivantes: Antwerpen-Centraal, Blankenberge, Brugge, Brussel-Centraal, Brussel-Luxemburg, Brussel-Nationaal Luchthaven, Bruxelles-Midi, Deinze, Gembloux, Gent-Dampoort, Gent-Sint-Pieters, Halle, Knokke, Kortenberg, Landegem, Liège-Guillemins, Louvain-la-Neuve, Mol, Namur, Sint-Niklaas, Torhout, Verviers-Central, Wetteren et Zaventem.

Par ailleurs, différents travaux sont actuellement en préparation de façon à ce que, fin 2012, conformément

à ce qui est prévu dans le contrat de gestion, 52 bâtiments de gare couvrant 60 % des voyageurs montants soient rendus accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Bien entendu, dans le prochain contrat de gestion pour la période 2012-2025, il faudra veiller à ce que l'on avance très significativement afin d'atteindre l'objectif fixé pour 2028.

01.04 Colette Burgeon (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Je constate que, parmi les gares que vous avez citées, aucune ne se trouve dans le Hainaut. Cette situation est un peu décevante.

Cela dit, vous avez parlé de 52 bâtiments. Je ne vous demanderai pas de me les citer mais peut-être pourriez-vous me communiquer la liste de ces 52 bâtiments?

En tout cas, j'espère que vous serez très attentif au problème, monsieur le ministre. En effet, l'escalator dont question peut être, pour l'heure, ajouté à la liste des travaux inutiles. J'espère qu'il pourra, un jour, être utilisé correctement.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

02 Vraag van mevrouw Minneke De Ridder aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de kruisingen van trage voetwegen en spoorwegen" (nr. 8282)

02 Question de Mme Minneke De Ridder au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les croisements entre les voies lentes et les voies ferrées" (n° 8282)

02.01 Minneke De Ridder (N-VA): Mijnheer de minister, gisteren was in kranten te lezen dat heel wat spooroverwegen zullen worden gesloten, omwille van de veiligheid van de autobestuurders. Daarom is mijn vraag zeker actueel. In december noteerde de krant dat Infrabel overweg 86, gebruikt voor de internationale wandelroute GR 128 van Wissant in Frankrijk via Maastricht tot Aken zou afsluiten. Dat is niet de enige beslissing tot sluiting. Tientallen zijn al genomen en er zullen er nog volgen.

Bij het nemen van die beslissing primeert enkel de snelheid en de veiligheid van het treinverkeer. Toch hebben de kleinere overwegen een maatschappelijke rol. Niet enkel het gemotoriseerd verkeer maakt hiervan gebruik, maar ook fietsers, wandelaars en ruiters, precies omdat zij op het traject van de GR's liggen. Voor de trage weggebruiker zijn die overwegen nodig als veilig alternatief. Het besluit van Infrabel genoodzaakt de trage weggebruiker net als de gemotoriseerde voertuigen samen een omweg te maken langs de grotere overwegen. Dat is niet bevorderlijk voor hun veiligheid.

Welke achterliggende strategie hanteert Infrabel om overwegen volledig te sluiten?

Kunnen er geen overwegen komen voor trage weggebruikers? Hoe staat u daartegenover?

Welke cijfers worden gehanteerd om de trage weggebruikers hun overweg af te nemen?

Ten slotte, hoeveel ongevallen worden er aan overwegen vastgesteld, opgedeeld naar gelang het gaat om ongevallen met voetgangers, fietsers, ruiters, motorrijders, wagens en vrachtwagens?

02.02 Minister Paul Magnette: Mevrouw De Ridder, met de afschaffing van overwegen streeft Infrabel twee doelstellingen na: in de eerste plaats de veiligheid en daarna de stiptheid. De overwegen vormen een bron van problemen voor de spoorwegen, omdat de veiligheid op dergelijke kruisingen tussen het spoor en de weg sterk wordt beïnvloed door de weggebruikers.

De veiligheid op de overwegen hangt niet alleen af van de beveiligingen die de spoorwegen moeten aanbrengen, maar net zo goed van het goed gedrag van de weggebruikers. Botsingen op spoorwegkruisingen vormen een van de belangrijkste oorzaken van ongevallen met dodelijke afloop in het kader van de spoorwegexploitatie: gemiddeld twaalf doden per jaar. Een overweg afschaffen betekent dus

dat een gevaarlijk punt in het spoorwegnet wordt geëlimineerd.

Overwegen hebben ook een belangrijke impact op de stiptheid. Ongevallen, aanrijdingen van installaties en storingen aan lichten en slagbomen veroorzaken duizenden minuten vertraging. Het afschaffen van overwegen kan alleen maar bijdragen tot een betere stiptheid van de treinen.

Ik heb hier een tabel met de cijfers voor de voorbije tien jaar. Hij geeft voor de voorbije tien jaar het aantal ongevallen en doden op overwegen weer, onderverdeeld per type weggebruiker.

Daaruit blijkt dat bijna 72 procent van de ongevallen met zwakke weggebruikers zoals fietsers of voetgangers, een dodelijke afloop heeft. Op basis van die cijfers lijkt het dan ook niet de beste oplossing om het gebruik van de overwegen te beperken tot voetgangers en fietsers. Ondanks alle maatregelen om de veiligheid op de overwegen te verzekeren, kunnen ongevallen niet vermeden worden. De enige goede overweg is er dus één die niet bestaat.

02.03 Minneke De Ridder (N-VA): Dank u wel voor uw antwoord, mijnheer de minister.

Ik vrees dat vooral voor de zwakke weggebruiker de maatregel drastische en vaak meer negatieve dan positieve gevolgen zal hebben. Het probleem wordt gewoon verschoven, want de zwakke weggebruiker zal toch over de spoorweg moeten geraken, maar dan op een andere manier. Recreanten of personen die zich op een duurzame manier naar het werk of de school begeven, zullen zich via drukkeren of onveiligere autowegen moeten verplaatsen. Bovendien zal de afstand vaak groter worden, waardoor ze opnieuw meer de auto zullen gebruiken.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

03 Vraag van mevrouw Minneke De Ridder aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "elektrische scooters in Leuven" (nr. 8283)

03 Question de Mme Minneke De Ridder au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "des scooters électriques à Louvain" (n° 8283)

03.01 Minneke De Ridder (N-VA): Mijnheer de minister, de NMBS-Holding experimenteert verder met de terbeschikkingstelling van diverse vormen van transport aan haar stations, zoals we regelmatig in de kranten lezen. Naast de flop van de Blue-bikeverhuur wordt er nu samengewerkt met de firma GreenCity Tours uit Lubbeek voor de verhuur van elektrische scooters. Een eerste project zou in maart 2012 van start gaan in Leuven.

Mijnheer de minister, mijn vragen aan u zijn de volgende. Hoe past die scooterverhuur binnen de doelstellingen van het beheerscontract?

Wat is de rol van de NMBS-Holding daarin? Hoeveel moet de NMBS-Holding financieel investeren in dat project? Welke risico's neemt de NMBS-Holding daarmee?

Op basis van welke behoeften of marktonderzoek is dat gebeurd?

Hoe is het samenwerkingsakkoord tot stand gekomen? Wie nam het initiatief?

Zijn er plannen om het project uit te breiden na de evaluatie?

03.02 Minister Paul Magnette: Mevrouw De Ridder, de NMBS-Holding wil duurzame mobiliteitsoplossingen aanreiken en vergemakkelijken, waarbij de positie van het openbaar vervoer ten opzichte van het privévervoer versterkt wordt. Het station staat daarin centraal en wordt als multifunctioneel intermodaal mobiliteitsknooppunt uitgebouwd.

Een belangrijke speerpunt in de uitvoering van die strategie is de integratie van elektrische voertuigen in het mobiliteitsnetwerk.

Dat wordt geconcretiseerd met drie acties.

Ten eerste, het directiecomité van de NMBS-Holding heeft eind 2010 beslist om de stationparkings van de grote stations uit te rusten met elektrische laadpalen voor wagens en fietsen.

Ten tweede, daarenboven heeft de NMBS-Holding in een partnerschap met Siemens en met de steun van de FOD Economie ook een pilootproject Plug and Ride opgezet. Gedurende drie maanden verplaatsten zich acht mensen met een elektrische auto, de trein en Cambiowagens. Het was de bedoeling om de relevantie van die oplossing te evalueren om de huidige mobiliteitsproblemen op te lossen en tevens om de werkelijke ecologische dimensie van de elektrische auto te bepalen.

De Bond Beter Leefmilieu en le Centre interuniversitaire d'étude de la mobilité hebben daarover een conclusierapport geschreven met de resultaten van een groot aantal analyses. Bovendien belichten zij de aard van en de omgang met de hinderpalen waarmee de elektromobiliteit te maken krijgt. Die zeer interessante studie kunt u gratis downloaden op de site van B-Mobility, het kenniscentrum mobiliteit van de NMBS-Holding.

Ten derde, de Vlaamse proeftuin elektrische voertuigen. De NMBS-Holding maakt deel uit van het proeftuinplatform Olympus. Olympus is een van de vijf platformen die door de Vlaamse minister van Innovatie geselecteerd zijn in de proeftuin elektrische voertuigen. Ook de firma GreenCity Tours maakt deel uit van Olympus. De folder van Olympus heb ik voor u bij als bijlage bij mijn antwoord op uw vraag.

Op voorstel van Vlaams minister Ingrid Lieten, bevoegd voor Innovatie, besliste de Vlaamse regering eind 2010 om een proeftuin voor elektrische voertuigen op te zetten. Zo'n proeftuin heeft tot doel om reële gebruikers te betrekken bij de ontwikkeling van nieuwe technologieën en bestaat uit een of meerdere platformen waarop de testprojecten zullen plaatsvinden. De onderzoeksvragen kaderen in drie hoofdthema's: onderzoek naar verplaatsing en gedrag, technologie en energie. Die oproep werd georganiseerd door het IWT, het Vlaams Agentschap voor Innovatie door Wetenschap en Technologie.

Een essentieel karakter van een proeftuin of *living lab* in het Engels is het onderzoeks karakter.

De NMBS-Holding investeert niet in de scooters van GreenCity Tours en neemt derhalve ook geen financiële risico's.

In het kader van Olympus zal GreenCity Tours onderzoeken of de introductie van e-scooters in het gamma en aan de stations potentieel heeft, dit gedurende een bepaalde proefperiode en te starten in Leuven. Bij positief resultaat kan dit uitgebreid worden naar andere steden. Ze werken daarvoor samen met Blue-mobility zodat het aanbod van elektrische scooters ondergebracht wordt in de Blue-bike verhuuropties.

03.03 Minneke De Ridder (N-VA): Ik dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister. Wij zullen zeker en vast wachten op de evaluatie van dit project en dit mee opvolgen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de M. Anthony Dufrane au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'augmentation du prix du timbre-poste et le nouveau contrat de gestion entre bpost et l'État fédéral" (n° 8289)

04 Vraag van de heer Anthony Dufrane aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de verhoging van de prijs van de postzegels en de nieuwe beheersovereenkomst tussen bpost en de federale overheid" (nr. 8289)

04.01 Anthony Dufrane (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, j'ai déposé cette question au précédent gouvernement. Je veillerai donc à l'actualiser au mieux. Le 1^{er} janvier 2012, le prix du timbre-poste a, à nouveau, augmenté. Le prix du timbre pour un envoi normalisé en Belgique est passé de 0,61 euro à 0,65 euro à l'achat de minimum dix timbres. Vendu à l'unité, le prix du timbre est passé de 0,7 euro à 0,75 euro.

L'entreprise bpost justifie ces hausses de prix, d'une part, par la hausse du coût de la vie et, d'autre part, par d'importants investissements en vue de moderniser l'organisation du traitement du courrier et des services postaux. Cependant, monsieur le ministre, cette augmentation reste-t-elle dans le cadre du contrat de gestion de bpost?

De plus, par un prix différencié, La Poste entendait diminuer le temps d'attente au guichet. Depuis l'introduction des prix "moindres" à l'achat de dix timbres, a-t-on constaté un réel impact au niveau des temps d'attente aux guichets, comme l'espérait bpost?

J'ai également pu constater qu'entre les prix appliqués en 2008 et ceux qui sont appliqués au 1^{er} janvier 2012, cela représente une augmentation de plus ou moins 40 % du prix du timbre, soit plus que la somme de l'inflation sur ces quatre années.

Dès lors, pouvez-vous me dire où se situera l'entreprise bpost, au niveau européen, par rapport au niveau du prix de ses timbres après cette nouvelle augmentation? Toujours au niveau européen, où se situe l'entreprise en ce qui concerne l'augmentation du prix de ses timbres sur les dix dernières années? L'augmentation a-t-elle été plus rapide ou moins rapide qu'ailleurs en Europe? Enfin, qu'en est-il du futur contrat de gestion de La Poste?

04.02 Paul Magnette, ministre: Monsieur Dufrane, comme vous l'avez souligné, l'augmentation du prix du timbre-poste résulte, d'une part, de la hausse du coût de la vie et, d'autre part, d'importants investissements consentis par l'entreprise en vue de moderniser l'organisation des services postaux. La nouvelle organisation logistique pour la distribution du courrier nécessite, par exemple, des investissements de l'ordre de 200 millions d'euros d'ici 2015.

Ces investissements sont plus particulièrement destinés à la construction d'un nouveau centre de tri de Bruxelles X et l'érection de plusieurs plates-formes logistiques sur l'ensemble du territoire. Au total, pour l'ensemble de ses activités, bpost prévoit plus de 400 millions d'euros d'investissements pour les quatre années à venir.

Par ailleurs, bpost est confrontée à une chute accélérée des volumes du courrier, puisque c'est 3 % de courrier en moins qui a été distribué au premier semestre 2011 par rapport à 1 % lors des années précédentes, alors que les coûts ont de nouveau connu une légère augmentation en 2011.

L'augmentation du prix du timbre est effectivement supérieure à la somme de l'inflation sur ces dernières années. Cette augmentation a fait l'objet d'une autorisation par l'IBPT, dans le contexte des prescriptions du contrat de gestion. J'attire toutefois votre attention sur le fait qu'entre 1994 et 2001, le prix du timbre n'a été augmenté que de deux centimes et qu'entre 2002 et 2007, il a connu une hausse de trois centimes. Les augmentations de ces dernières années compensent donc, dans une certaine mesure, le fait que le prix du timbre soit resté quasi inchangé pendant de nombreuses années et ceci, malgré l'inflation.

Si on compare le prix du timbre-poste en Europe, on constate que le nouveau tarif belge se situe en dessous de la moyenne européenne pour les envois de moins de 50 g – tarif à 89 centimes – et autour de la moyenne européenne pour les envois entre 0 et 20 g – tarif à 64 centimes. Cette comparaison porte sur le prix d'achat le plus bas, soit celui applicable par dix unités. Aujourd'hui, bpost constate, en effet, que plus de 90 % des timbres-poste sont achetés par dix unités et non à l'unité.

Enfin, en ce qui concerne la diminution du temps d'attente, la vente par dix vise à réduire la fréquence à laquelle un client doit se rendre dans un bureau de poste pour expédier une lettre. Il ne s'agit là que d'un élément d'une stratégie globale qui se traduit surtout par le développement d'un réseau multicanaux. C'est ainsi que la proportion de clients servis dans les sept minutes s'est améliorée de 7,5 points, en passant de 76 % en 2008 à plus de 83 % en 2011 dans l'ensemble du réseau des points de vente.

Le cinquième contrat de gestion a été signé entre bpost et l'État et transmis pour examen auprès de la Commission européenne. Il n'est pas encore entré en vigueur et, entre-temps, le quatrième contrat de gestion est prolongé.

04.03 Anthony Dufrane (PS): Monsieur le ministre, pensez-vous que nous aurons encore de telles augmentations à l'avenir? Avez-vous eu un retour de bpost à ce sujet? Je crains que ces augmentations, avec une moyenne de 10 % annuelle, ne fassent concurrence aux bons d'État.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

05 Question de Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "une étude de l'UCL portant sur les caméras de surveillance installées par le Groupe SNCB" (n° 8291)

05 Vraag van mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "een studie van de UCL over de bewakingscamera's van de NMBS-Groep" (nr. 8291)

05.01 **Linda Musin (PS):** Madame la présidente, monsieur le ministre, lancé en 2006 à la suite d'un test concluant effectué à la gare d'Ottignies, le projet Malaga prévoyait initialement l'installation d'environ 2 000 caméras dans une cinquantaine de gares pour surveiller à la fois l'intérieur et l'extérieur de celles-ci. Aujourd'hui, la SNCB compte 2 800 caméras dans ses gares et près de 600 autres qui sont utilisées pour protéger d'autres biens du rail, comme les ateliers ou les stocks de matériaux.

Si personne ne remet en cause l'utilité globale de l'utilisation de ces caméras de surveillance, une étude publiée par l'UCL porte une analyse intéressante et nuancée sur la question. En synthèse, cette étude relève que les caméras, à elles seules, ne peuvent être totalement efficaces. Elles ne dissuadent pas les comportements criminogènes ou délinquants mais entraînent souvent un déplacement de ces comportements. Plus étonnant, l'étude souligne que certaines personnes oublient la présence des caméras tandis que d'autres se montrent mêmes stimulées par leur présence!

Un autre enseignement de cette étude est que le nombre élevé de caméras rend leur utilisation moins efficace. En effet, le nombre de points à surveiller ayant augmenté, la surveillance des images s'est complexifiée et la détection d'une infraction s'est donc amoindrie. Le résultat final étant, évidemment, qu'une réaction et une intervention directes sont rendues plus difficiles. Pour l'auteur de cette étude, les caméras sont un outil intéressant mais qui, pour être réellement efficace, doit être couplé à une présence et une intervention directe sur le terrain.

Nous partageons évidemment ce point de vue et plaidons d'ailleurs pour l'inscription du numéro d'urgence sur l'ensemble des titres de transport délivrés par la SNCB, ce qui permettrait aux navetteurs d'avoir sur eux en permanence le numéro adéquat en cas de problème. J'ai d'ailleurs déposé une proposition en ce sens.

Monsieur le ministre, où en est-on exactement dans le projet Malaga? Le Holding a-t-il terminé l'installation des caméras ou leur nombre est-il encore appelé à augmenter? Au total, combien de personnes sont-elles chargées de visionner en continu les images des caméras installées? Ces personnes sont-elles organisées en équipes? Quelle est la formation de ces personnes et quelles sont les règles en vigueur afin d'assurer la légalité et la bonne utilisation des images? La multiplication des caméras n'impose-t-elle pas d'augmenter le nombre de personnes employées à cet effet? Concrètement, quelle est l'interaction entre les caméras, les personnes visionnant en continu le flot d'images, Securail et la police des chemins de fer? Bref, quelle est la procédure-type lorsqu'un comportement délinquant ou problématique est détecté sur une image?

Enfin, ne pensez-vous pas que l'inscription du numéro d'urgence de la SNCB sur l'ensemble des titres de transport améliorerait, si pas la sécurité des navetteurs, au moins la rapidité de réaction des personnes confrontées à un problème de délinquance ou de violence dans les infrastructures ferroviaires?

05.02 **Paul Magnette**, ministre: Madame la présidente, madame Musin, comme vous l'avez relevé, les résultats de la recherche sont nuancés, beaucoup plus nuancés que ce qu'on a pu lire dans certains médias mais c'est là l'effet inévitable de simplification des publications médiatiques.

Si personne ne remet en cause l'efficacité globale des caméras de surveillance, il a toujours été clair, pour la SNCB Holding comme pour le gouvernement, que les caméras n'étaient qu'un outil parmi d'autres dans la lutte contre l'insécurité dans les transports en commun. D'importants efforts sont en effet consentis par la société à tous les niveaux. Citons, par exemple, la signature d'accords de partenariat avec les autorités administratives, policières et judiciaires, l'adoption de toute une série de mesures de techno-prévention et le renforcement de la présence des agents de sécurité sur le terrain.

La SNCB Holding est consciente que l'augmentation des caméras doit s'accompagner d'une augmentation du nombre d'opérateurs si elle veut conserver un niveau d'efficacité optimal. C'est la raison pour laquelle, à côté de son Security Operations Center, le SOC, situé à Bruxelles, elle a prévu trois *control rooms* décentralisés situés dans les gares de Bruxelles-Midi, Anvers et Liège. Ceux-ci seront, à l'avenir, appelés à accroître leurs activités de télésurveillance.

À l'heure actuelle, la SNCB Holding continue à placer des caméras en fonction d'analyses de risque de plus en plus pointues. Elle réalise également une étude quantitative sur l'efficacité de ces caméras qui devrait se terminer à la mi-2012. Pour la suite du projet, il est probable que, comme dans tous les domaines, les dépenses futures devront être analysées dans le contexte des économies à réaliser par tous les départements. Ce qui est sûr, c'est qu'il faudra au minimum continuer à entretenir le parc actuel des caméras, de manière à ne pas diminuer le nombre de gares aujourd'hui équipées.

Actuellement, six opérateurs visionnent en permanence les images gérées par le SOC. Les *control rooms* plus petits ne nécessitent actuellement qu'un ou deux opérateurs. Il s'agit d'agents de sécurité ou de gardiennage. La plupart sont également agents de police judiciaire dans le cadre de la réglementation sur la police des chemins de fer.

Outre la formation prévue par la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière, ces agents reçoivent des formations permanentes complémentaires. Celles-ci portent notamment sur les aspects techniques des *control rooms* et centres d'appel mais également sur les règles de déontologie prévue pour ces opérateurs.

Toutes les caméras ont été déclarées à la Commission de la protection de la vie privée. Il en est de même pour les mesures de précaution destinées à garantir le respect de la vie privée. Il s'agit notamment d'empêcher les piratages, de n'octroyer des droits d'accès aux images qu'à un nombre limité de personnes, de pouvoir tracer tous les visionnages ou encore de limiter les communications d'images aux magistrats et officiers de police.

Comme l'a relevé la recherche menée par l'Université catholique de Louvain, les caméras sont de plus en plus utilisées, avec succès, comme outils de résolution de dossiers judiciaires mais elles prouvent également tous les jours leur efficacité dans la gestion à distance d'événements ou d'incidents, lors de manifestations comme celle du 2 décembre dernier par exemple. Les agents de Securail et les policiers surveillent les flux de voyageurs. Ils sont ainsi à même d'orienter les patrouilles dans les endroits prioritaires.

Le SOC dispose d'un numéro vert que tous les usagers et le personnel du groupe peuvent former en cas de problème. Ce numéro est apposé sur des *stickers* présents dans toutes les gares belges et a été communiqué à tout le personnel du groupe. Les appels sont reçus par le central d'appels du SOC qui, selon l'incident, alerte les services appropriés, qu'il s'agisse de leurs collègues, des services de police ou de secours.

Si une caméra est placée à proximité des lieux de l'incident, les intervenants de Securail ou de la police sont en communication avec un opérateur du SOC qui suit l'incident et leur fournit des informations. La même procédure est utilisée lorsque c'est l'opérateur lui-même qui détecte un problème lors de ses rondes virtuelles; il appelle alors le service approprié.

J'ajouterai que si cette procédure est efficace, elle apporte en outre plus de sécurité juridique aux policiers et aux personnes impliquées dans leurs interventions. Le fait de savoir que les images seront utilisées en justice, si l'intervention est contestée, rassure les policiers et agents de sécurité et les oblige à veiller constamment à bien appliquer les procédures légales d'intervention.

Pour terminer, votre proposition concernant l'intégration du numéro vert du SOC sur les tickets de transport a été examinée avec intérêt. Bien que l'idée soit judicieuse, la SNCB ne peut techniquement pas réaliser ce changement vu la variété des tickets existants et la réduction prévue de leur taille. Néanmoins, la SNCB s'engage à examiner si la visibilité de ce numéro à destination des voyageurs est suffisante et, le cas échéant, à la renforcer.

05.03 Linda Musin (PS): Monsieur le ministre, merci pour votre réponse complète aux divers volets de mes interrogations.

Cette étude très intéressante semble avoir été bien "digérée" par l'entreprise, d'après votre réponse.

Pour l'avenir, ce qui m'importe, c'est qu'on reconnaisse ce besoin d'une présence humaine à côté de l'outil matériel: outre les opérateurs, des surveillants devraient rester présents dans les gares.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de M. Anthony Dufrane au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le reclassement du personnel du Groupe SNCB" (n° 8314)

06 Vraag van de heer Anthony Dufrane aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de re-integratie van personeelsleden van de NMBS-Groep" (nr. 8314)

06.01 **Anthony Dufrane** (PS): Monsieur le ministre, le groupe SNCB est une grande entreprise où la diversité est importante. Cette diversité se manifeste à divers niveaux. Le genre, l'origine, la couleur de peau, le handicap, la religion, le niveau de formation et l'orientation sexuelle sont autant de critères de diversité dont le groupe SNCB doit tenir compte.

Le respect de cette diversité est d'autant plus important lorsqu'on parle d'accès à l'emploi et plus particulièrement concernant les personnes à mobilité réduite. À ce sujet, le groupe SNCB dispose d'une dérogation, organisant le recrutement de personnes handicapées dans certains services publics fédéraux, qui lui permet de reclasser lui-même son personnel ayant des restrictions médicales ou un handicap.

En effet, les personnes qui sont déclarées inaptes à l'exercice de leur fonction normale pour des raisons médicales se voient offrir la possibilité de continuer à travailler au sein du groupe SNCB grâce au système de reclassement de personnel. En pratique, les personnes reconnues temporairement ou définitivement inaptes à l'exercice de leur fonction peuvent demander une remise à l'emploi. Lors du reclassement, le groupe recherche un poste vacant que cette personne est capable d'exercer compte tenu de ses capacités physiques restantes.

Or il semblerait que certaines personnes répondant aux critères d'accessibilité à ces postes réservés ne puissent pas y avoir accès malgré leur demande. Monsieur le ministre, avez-vous connaissance de tels cas? Le cas échéant, combien de personnes sont concernées et quelles sont les raisons données par le groupe SNCB pour refuser leur reclassement?

Enfin, je souhaiterais connaître le pourcentage d'employés appartenant à ces postes réservés au sein du groupe SNCB? Pouvez-vous également ventiler ces taux d'occupation au sein de chaque société du groupe SNCB?

06.02 **Paul Magnette**, ministre: Monsieur Dufrane, c'est en effet une politique importante pour cette entreprise, qui a aussi la vocation d'assurer à chacun de trouver la meilleure place à l'intérieur du groupe. Le groupe comporte, dans son cadre, un certain nombre de postes réservés destinés au reclassement des agents inaptes à leur fonction normale. Je ne suis malheureusement pas en mesure de vous en donner une ventilation.

Ces postes sont créés pour favoriser le reclassement des agents. Ils répondent en effet à toute une série de critères: l'éloignement, la durée de la journée de travail, etc. Lors du comblement de ces postes, la SNCB Holding, responsable de l'attribution, respecte scrupuleusement la réglementation en la matière.

Je n'ai pas connaissance de cas où ces postes n'auraient pas pu être attribués. Je n'ai, a fortiori, pas de chiffres non plus. Je peux juste vous dire que la SNCB Holding veille au respect des droits des agents concernés.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 8371 van de heer Karel Uyttersprot wordt uitgesteld.

07 Question de Mme Kattrin Jadin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les 118 feux rouges qui ont été franchis par les trains de la SNCB en 2011" (n° 8378)

07 Vraag van mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de cijfers waaruit blijkt dat er in 2011 118 keer een stopsein werd genegeerd door NMBS-treinen." (nr. 8378)

07.01 **Kattrin Jadin** (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, la commission spéciale de la Chambre des représentants chargée de la sécurité du rail, instituée à la suite de la catastrophe de Buizingen du 15 février 2010, a été stupéfaite par les chiffres qui lui ont été rapportés mi-décembre par André Latruwe, le directeur du Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF). Pas moins de 118 feux rouges ont, à la date du 14 décembre dernier, été franchis par des trains de la SNCB, soit plus que sur l'ensemble de l'année 2009, qui avait précédé le tragique accident qui a mené à nos débats.

Force est de constater que la sécurité du rail laisse toujours à désirer à ce jour et que les recommandations de la commission n'ont pas, du moins pas encore, porté leurs fruits. La probabilité de voir se produire un accident tel que celui de Buizingen est donc la même aujourd'hui.

Monsieur le ministre, comment analysez-vous les chiffres fournis par le SSICF? Quelles sont les actions que vous comptez entreprendre pour améliorer la sécurité suite aux recommandations de la commission? Pensez-vous que ce problème non résolu ait un lien avec la structure actuelle de la SNCB? Si oui, quelles sont vos pistes pour la réformer?

07.02 **Paul Magnette**, ministre: Madame Jadin, les statistiques établies par Infrabel sur base des dépassements de signaux par les opérateurs ferroviaires circulant sur le réseau sont les suivantes, du 1^{er} janvier au 30 novembre pour les trois dernières années: en 2009, 92 sur les voies principales et 19 sur les voies accessoires; en 2010, respectivement 99 et 21; en 2011, respectivement 85 et 37.

On constate donc, même si le nombre reste trop élevé – chaque dépassement est déjà un dépassement de trop –, une diminution en 2011 des franchissements en voies principales par rapport aux deux années précédentes. Si le nombre est en légère hausse pour les voies accessoires, cela concerne des voies dites secondaires, c'est-à-dire sur lesquelles il n'y a pas de voyageurs, uniquement des rames vides ou des rames marchandes circulant à faible vitesse.

En cas de franchissement d'un signal, tant dans les voies principales qu'accessoires, on constate que la proportion d'atteinte du seuil de dangerosité est passée de 79 % en 2010 à 55 % en 2011. Le gestionnaire du réseau ferroviaire voit dans cette amélioration de la sécurité les bénéfices de multiples actions entreprises ces dernières années, entre autres la sensibilisation des conducteurs et de tous les opérateurs et le déploiement accéléré, en partenariat avec la SNCB, du système d'aide à la conduite TBL1+ et du système de sécurité européen ETCS. Infrabel et la SNCB estiment également que ces progrès sont le fruit d'une réunion de concertation mensuelle et des efforts conjoints qui en découlent.

Pour ce qui concerne l'énumération des mesures concrètes prises par le groupe SNCB, je vous prie de bien vouloir vous référer à la réponse que j'ai communiquée lors de la commission de l'Infrastructure du 20 décembre dernier.

Cela étant, conscient des faiblesses persistantes, le comité de direction d'Infrabel a approuvé, le 6 décembre, un plan d'action qui sera mis en œuvre sous peu afin d'aboutir à des résultats plus encourageants sur les voies secondaires.

Le problème des dépassements de signaux n'est en rien lié à la structure actuelle du groupe SNCB, puisque le découpage en trois entités n'a pas modifié les métiers et les techniques ferroviaires. La seule évolution observée est une collaboration accrue du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des opérateurs.

Je signale que, depuis février 2011, comme le recommandait la commission parlementaire sur la sécurité du rail, la coordination de cet enjeu a été confiée au SSICF. Je vous cite donc la recommandation 3.10: "Le SSICF doit entamer sans délai une analyse des dépassements de signaux et formuler des recommandations en la matière".

07.03 Kattrin Jadin (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie. Vous avez probablement lu le même article que moi. Comme il arrive que l'on fasse dire tout et son contraire aux chiffres, je vous remercie sincèrement des éclaircissements que vous m'avez apportés.

Je sais que nous avons encore des réunions de suivi en commission de la sécurité du rail. Nous aurons certainement l'occasion d'évaluer les mesures prises.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Questions jointes de

- **Mme Valérie De Bue** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les économies à la SNCB" (n° 8398)

- **M. Tanguy Veys** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les économies à la SNCB" (n° 8906)

08 Samengevoegde vragen van

- mevrouw **Valérie De Bue** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de besparingen bij de NMBS" (nr. 8398)

- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de besparingen bij de NMBS" (nr. 8906)

De **voorzitter**: Mevrouw De Bue is niet aanwezig. Haar vraag vervalt.

08.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, de problematiek van de besparingen bij de overheid is niet alleen voelbaar bij de belastingbetaler, maar ook bij de gebruiker van de NMBS. In een poging om de uitgaven in de hand te houden, heeft de NMBS een hele reeks maatregelen genomen, die in de commissie tijdens een hoorzitting aan bod zijn gekomen. Er worden onder andere 193 treinen geschrapt.

Het toeval wil dat de problematiek gisteren aan bod kwam in het radioprogramma Peeters&Pichal. Men wees er op het pingpongspel tussen De Lijn en de NMBS. De Lijn moet van de Vlaamse regering inleveren en is zinnens om 400 bussen en ettelijke nauwelijks gebruikte haltes te schrappen. Als gebruikersverenigingen of gewone burgers vragen naar alternatieven, dan verwijst men naar elkaar. Dat is absurd. Als het bus- en treinaanbod tegelijk wordt geschrapt, dan is er geen alternatief.

De besparingsronde van de NMBS stopt blijkbaar niet bij de geschrapte treinen. Uit een artikel in het weekblad *Humo* blijkt dat er opnieuw meerdere kleine stopplaatsen met afschaffing worden bedreigd. Bij de voorstelling van het besparingsplan in oktober vorig jaar zei de NMBS nog dat er geen stopplaatsen zouden sneuvelen. Eind februari 2012 zal de NMBS op basis van de reizigerstellingen een studie bekendmaken, waarin mogelijk naar schatting 55 zogezegde zwakke stopplaatsen worden opgedoekt.

Elk jaar houdt de NMBS in de loop van oktober reizigerstellingen. Die nemen twee weken in beslag. In de bemande stations worden de verkochte tickets geteld en houdt men manuele tellingen op de perrons. In de onbemande stations en stopplaatsen worden de tellingen gedaan door de treinwachters die visuele vaststellingen doen over hoeveel reizigers per locatie opstappen. Vreemd is dat de NMBS de resultaten sinds 2010 blijkbaar niet langer wil prijsgeven. Men verwijst onder meer naar commerciële motieven.

In welke mate vond er overleg plaats tussen de NMBS en De Lijn? Dat is nodig, opdat er alternatieven zijn voor de geschrapte treindienstregelingen, treinstopplaatsen, busverbindingen en bushaltes. Zo hoeft men niet naar elkaar te verwijzen en blijft de reiziger niet in de kou staan.

Kloppen de berichten over het schrappen van de 55 stopplaatsen?

Waarom werden de cijfers van de reizigerstellingen sinds 2010 niet meer prijsgegeven?

08.02 Minister Paul Magnette: Mijnheer Veys, het gaat niet over de sluiting van 55 stopplaatsen maar van loketten.

In het kader van de besparingmaatregelen is de raad van bestuur van de NMBS het eens met de beslissing

om loketten te sluiten in niet-rendabele stations en wel op drie voorwaarden. Ten eerste, de klant moet de mogelijkheid hebben om een ticket te kopen via een automaat. Ten tweede, van de eerste tot de laatste trein moet er een wachtzaal beschikbaar zijn. Ten derde, er moet vooraf sociaal overleg worden gepleegd.

Loketten kunnen dus alleen worden gesloten als aan de drie voorwaarden is voldaan.

Onder een niet-rendabel station wordt verstaan dat er slechts weinig reizigers hun vervoersbewijs aanschaffen en dat de opstappende klanten meestal over een abonnement beschikken.

Er moet worden opgemerkt dat de resultaten van de tellingen interne gegevens zijn, die uitsluitend voor operationele doeleinden bestemd zijn. Zo laten ze de diensten van de NMBS Mobility toe om onder andere de reizigersbewegingen op en tussen de perrons doeltreffender te exploiteren om de personeelsbehoeften aan de reizigersstroom aan te passen en de samenstelling van de trein op de vraag af te stemmen.

Gelet op de aangekondigde liberalisering van het nationale reizigersvervoer is het voor de NMBS van het grootste belang om die gegevens over het reizigersstromen te beschermen.

De gegevens worden bijgevolg niet buiten de onderneming verspreid.

08.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Ik hoop in elk geval dat men zich er bij de sluiting van de 55 loketten ondubbelzinnig van vergewist dat voor de gebruiker alle voorwaarden aanwezig zijn om de dienstverlening van de NMBS te kunnen genieten.

Ik begrijp de overweging in verband met de reizigerstellingen dat men de cijfers om commerciële redenen niet meer vrijgeeft. U kunt echter samen met mij vaststellen dat er momenteel niet echt andere commerciële partners actief zijn in dit land om een gelijkaardig aanbod aan te bieden of daarvoor plannen hebben.

Het getuigt van weinig openheid. Ik denk dat dat alleen maar aanleiding geeft tot vragen of de keuzes wel voldoende geobjectiveerd werden.

Er moet duidelijkheid zijn over het feit dat het overleg met de NMBS zo snel en efficiënt mogelijk moet verlopen. Ik herinner u eraan dat veel mensen immers hun woonplaats of werk kiezen met het oog op het aanbod van het openbaar vervoer. Het schrappen van openbaar vervoer kan dus ingrijpende gevolgen hebben.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 Samengevoegde vragen van

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wilde staking van Waalse treinbestuurders van dinsdag 20 december" (nr. 8399)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de spoorstaking van donderdag 22 december" (nr. 8434)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gevolgen van de collectieve treinstaking rond 22 december 2011 voor het personeel van de NMBS-Groep" (nr. 8745)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wilde staking van Waalse treinbestuurders van dinsdag 20 december" (nr. 8911)

09 Questions jointes de

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la grève sauvage des conducteurs de trains wallons le mardi 20 décembre" (n° 8399)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la grève des trains du jeudi 22 décembre" (n° 8434)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de

la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les conséquences de la grève des trains collective des 21 et 22 décembre 2011 pour le personnel du Groupe SNCB" (n° 8745)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la grève sauvage des conducteurs de trains wallons le mardi 20 décembre" (n° 8911)

De **voorzitter**: De vragen onder agendapunt 11 en agendapunt 17 worden samengevoegd, omdat al die vragen over stakingen gaan.

09.01 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, ik ga niet helemaal akkoord met de samenvoeging van die vragen, omdat de incidenten verschillend zijn van aard, maar ik zal mijn vragen een voor een behandelen en dan verneem ik wel wat de minister antwoordt.

Mijnheer de minister, op dinsdag 20 december om 3 u 00 's morgens werd het werk neergelegd door een aantal Waalse machinisten, onder andere in 's-Gravenbrakel, Bergen, Ath en Doornik, als protest tegen de pensioenhervorming van uw collega voor Pensioenen. Later op de dag werd er ook in Charleroi en La Louvière gestaakt. Het station van Ath werd geblokkeerd. Zoals steeds bracht ook deze actie grote hinder met zich mee. Vooral in Wallonië, maar ook in Vlaanderen en Brussel werden veel treinen afgeschaft.

De dag erna legden ook treinbestuurders in Namen, Hoei en Luik het werk neer. Ook in Brussel-Zuid werd er gestaakt door een aantal treinbestuurders. Ook het personeel van Infrabel in Verviers, Ottignies, Ath en grotendeels in Brussel-Zuid staakte. In Luik werd het werk wel hervat om 7.30 uur, maar daar dreigden stakers dan weer op de sporen post te vatten om te beletten dat er treinen zouden rijden. Het verkeer in Wallonië lag op 21 december volledig plat en ook in Vlaanderen was er grote hinder.

Op dat ogenblik is het zeer interessant om eens te zien wat andere mensen daarover zeggen. De immer beroemde Jos Digneffe van het ACOD Spoor vermeldde dat de vrees dat de hinder tot Kerstmis zou duren, niet ongegrond was. Hij zei zelfs dat als de Waalse collega's tot de finish zouden gaan, hij daarin mee zou gaan. Hij zag veel gelijkenissen met 1983, toen er onder verkeersminister Herman De Croo drie weken lang werd gestaakt.

Nochtans – belangrijk bij dit incident – hadden de spoorbonden zich ingeschreven voor de staking van donderdag 22 december die aangekondigd was. Het ACV, het ABVV en de ACLVB gaven trouwens aan dat zij die algemene stakingsdag organiseerden om wilde stakingen te vermijden.

Mijnheer de minister, over die incidenten heb ik de volgende vragen voor u.

Kunt u een overzicht geven van het aantal treinen dat werd afgeschaft en het aantal werknemers dat deelnam aan die acties?

Kunt u vermelden welke tuchtmaatregelen er werden genomen tegen de deelnemers van die werkonderbrekingen? Welke tuchtmaatregelen werden er genomen tegen de stakers die deelnamen aan de stations- en spoorblokkades? Worden er juridische stappen gezet tegen hen?

Zeker zo belangrijk, wat is uw mening over dat soort van wilde acties? Wat zult u doen om dergelijke spontane en, door het bestaan van een akkoord daaromtrent, illegale acties in de toekomst te vermijden?

Zo kom ik tot de staking van 22 december die daarop volgde. Hebben de bonden door de acties de dagen daarvoor het sociaal akkoord van 2008 geschonden door zonder tijdige stakingsaanzegging vroeger te staken dan de nationale interprofessionele organisaties waarvan zij deel uitmaken?

Het is merkwaardig dat juist de spoorbonden vooroplopen in het sociaal protest, aangezien uitgerekend zij in het voorgestelde pensioenhervormingsplan geweldig gespaard bleven. Op de maandag van mijn vraagstelling had het kernkabinet nog de toezegging gedaan dat de pensioenleeftijd voor politie, leger en het rijdend personeel van de NMBS niet zou worden verhoogd. Ik geloof dat het ook zo in de wet diverse bepalingen is opgenomen.

Ook bij de timing van de staking kunnen vragen worden gesteld. Het is toevallig dat zij gebeurt onmiddellijk voor Kerstmis. De aankondiging van de nationale staking kwam op maandagnamiddag, nog voor het einde van de ontmoeting tussen de vakbonden en premier Di Rupo. Er was trouwens voor woensdag en

donderdag ook nog overleg gepland tussen de regeringstop en de sociale partners.

Ik kom thans tot mijn vragen over de staking van donderdag 22 december.

Was er een uitdrukkelijke vraag vanwege de erkende organisaties om van de normale geldigheidsvoorwaarden van een stakingsaanzegging, de termijn van tien kalenderdagen in het sociaal akkoord, af te wijken?

Wat vindt u zelf van het feit dat CSC Transcom en CGSP Cheminots hiermee eigenlijk het sociaal akkoord van 2008 naast zich neerleggen door al vanaf woensdagochtend te staken?

Zal ook voor de mensen die de afspraken niet hebben gehonoreerd de rest van het akkoord, zoals de tuchtmaatregelen, worden toegepast?

Vindt u de beweegredenen van de spoorbonden zelf terecht?

Ik heb nog een specifieke vraag naar uw visie over deze zaak. Bent u van oordeel dat de staking als het ultimatum remediumprincipe niet werd doorbroken door gelijktijdig met het overleg te staken, wetend dat een heel aantal uitzonderingen voor de betrokkenen wordt gemaakt?

09.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Tijdens de bespreking van uw beleidsnota spraken we af dat we in de commissie een en ander specifieker konden bespreken. Vandaar mijn vraag over de staking van 22 december 2011 waarbij het Protocol van juni 2008 met betrekking tot de uitoefening van het stakingsrecht niet werd gerespecteerd, in het bijzonder de regels over de stakingsaanzegging en de sociale bemiddeling.

Op 20 december 2011 herinnerde de CEO Jannie Haek de leden van het sturingscomité eraan, en ik citeer "dat elke werkonderbreking die niet aan de voorwaarden van aanzegging en overleg voldoet moet beschouwd worden als een onregelmatige afwezigheid".

Hoeveel leden van de NMBS Groep waren onregelmatig afwezig op 21 en 22 december 2011, opgesplitst per entiteit?

Zullen de werknemers die onregelmatig afwezig waren, gesanctioneerd worden? Zo ja, waaruit bestaan deze sancties? Wanneer worden ze uitgevaardigd?

In uw beleidsbrief wordt onder andere gezegd dat de regering aan het sturingscomité van de NMBS zal vragen om de bestaande protocollen tussen de overheid en vakbonden met betrekking tot de uitoefening van het stakingsrecht te evalueren en dat in het geval van een negatieve evaluatie de regering strengere maatregelen zal overwegen om de continuïteit van de openbare dienst te verzekeren.

Wanneer geeft u de opdracht aan het sturingscomité tot evaluatie van het Protocol? Welke timing stelt u voorop? Wanneer worden de resultaten van deze evaluatie bekendgemaakt?

09.03 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, alle vragen gaan over diverse momenten en vormen van wilde stakingen. Ik heb er eentje uitgepikt, gewoon om uw principiële standpunt ter zake te kennen.

Ik verwijs naar de wilde staking op 20 december 2011, waarbij spontaan en onaangekondigd een aantal machinisten het werk neerlegde. Vooral de treinen die langs Bergen, Ath en Doornik reden, werden door de staking getroffen. Ook treinritten naar Brussel en Vlaanderen werden echter afgelast. In Ath werd het station zelfs geblokkeerd.

Mijnheer de minister, de regelgeving zal u wellicht bekend zijn. Er zijn onder meer de afspraken die in het verleden werden gemaakt. Zij hebben de bedoeling om via aangekondigde stakingen ervoor te zorgen dat reizigers een kans hebben om naar alternatieven op zoek te gaan of met de staking rekening te houden.

Het ging hier om een wilde staking, met natuurlijk alle gevolgen van dien. Niet alleen werknemers werden getroffen. Ook tal van studenten kwam te laat of verscheen zelfs niet op hun examens.

In 2008 zijn tussen de NMBS en de vakbonden nochtans afspraken gemaakt, waarbij de normale

aankondigingstermijn van tien dagen moet worden gerespecteerd, wat hier duidelijk niet het geval was.

Ook mevrouw Lahaye-Battheu heeft al verwezen naar het feit dat u in het regeerakkoord en ook in uw beleidsbrief een evaluatie van de bestaande protocollen zou vragen. U kan, enerzijds, opwerpen dat een en ander uw toekomstig beleid zal zijn. Anderzijds zijn er echter de lopende en geldende afspraken inzake stakingen, die in het voorliggende geval duidelijk niet werden gerespecteerd.

Ik had dan ook graag het volgende vernomen.

Welke maatregelen werden op basis van de huidige afspraken getroffen? Het gaat hier immers over onwettige afwezigheden.

Heel terecht wordt, anderzijds, de vraag gesteld op welke manier wij het regeerakkoord juist moeten interpreteren, zeker wanneer een en ander een negatieve evaluatie oplevert. De wilde stakingen die er de voorbije tijd zijn geweest, kunnen alleen maar een negatieve evaluatie inhouden.

De strengere maatregelen om de continuïteit van de openbare dienstverlening te respecteren en te verzekeren, moeten dan ook zo snel mogelijk worden ingevoerd. Wij herinneren ons immers nog de hoorzittingen in de commissie Spoorveiligheid, waarbij de toenmalige minister Herman De Croo er trots op was dat, toen hij baas van de NMBS was, het meest tegen zijn beslissingen werd gestaakt. U wil toch ook niet de geschiedenis ingaan als de nieuwe minister tegen wiens beslissingen het meest wordt gestaakt, zeker niet omdat in de eerste plaats de reiziger altijd de dupe van stakingen is.

09.04 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Vandeput, mijnheer Veys, in verband met de staking van 22 december, in tegenstelling tot de stakingen van 20 en 21 december gebeurde die van 22 december conform het sociaal akkoord van 2008.

Op 20 december werden 339 treinen volledig afgeschaft en 88 over een deel van hun reisweg. Op 21 december werden er 1 335 treinen volledig afgeschaft en 318 gedeeltelijk.

Het aantal stakers op 20 december 2011 bedroeg 248, waarvan 225 bij NMBS, 8 bij NMBS-Holding en 5 bij Infrabel. Op 21 december waren 1 403 personeelsleden afwezig, waarvan 1 141 bij NMBS, 32 bij NMBS-Holding en 235 bij Infrabel.

Vooralsnog werden er geen strafvoorstellen ingediend of straffen toegepast ingevolge de spontane of wilde werkonderbrekingen. Aan de deelnemers van de spontane stakingen op 20 en 21 december wordt evenwel geen bezoldiging betaald voor de niet-gepresteerde uren. Eventuele bijkomende maatregelen worden nog in overweging genomen.

Over het algemeen wil ik in verband met het waarborgen van de continuïteit van de overheidsdiensten de engagementen met betrekking tot de evaluatie van de sociale akkoorden die in het regeerakkoord geformuleerd staan, respecteren. Ter herinnering, ingeval van een negatieve evaluatie zal de regering die maatregelen versterken, uiteraard met het oog op een verbetering van de constructieve dialoog binnen de stuurgroep die deze akkoorden moet evalueren.

Ik heb daarover geschreven aan de voorzitter van de stuurgroep en heb hem gevraagd om snel de evaluatie op te starten en om mij een planning te bezorgen.

09.05 **Steven Vandeput** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, uw antwoord zal naar feiten wel juist zijn, maar naar inhoud vind ik het een beetje teleurstellend en eerlijk gezegd ook niet hoopgevend voor de toekomst.

In verband met hetgeen u hebt meegedeeld, vraag ik mij af wat de reden is waarom op 20 december 8 mensen en op 21 december 32 mensen van de Holding het nodig vonden om het werk neer te leggen en welke impact zij daarmee hebben gehad.

Ik ben ook niet akkoord met u als u zegt dat voor de staking van 22 december de akkoorden zijn nageleefd. Volgens mij is er geen aanzegging gedaan binnen de tien dagen, er is niet geprobeerd op voorhand te verzoenen en dergelijke meer. De procedures die zijn afgesproken, zijn in deze niet gevolgd. Als u op die manier wordt gelicht door uw diensten, lichten zij u fout in volgens mij.

In elk geval, de vakbonden spelen hier met vuur, dat moet duidelijk zijn.

Zij maken gebruik van het minste voorval of de minste aanleiding om te tonen hoe sterk zij wel zijn. In die zin is dat onaanvaardbaar omdat de economische schade die voortvloeit uit de actie van 248 mensen op 20 december en van 203 mensen op 21 december in feite niet evenredig is met de boodschap die ze brengen, temeer daar men weet dat er op dat moment sprake was van overleg tussen de regering en de bonden. Er is dus geen draagvlak voor deze acties.

Ik meen dat de bonden in deze zin met vuur spelen en dat hiervoor ook bij de publieke opinie absoluut geen draagvlak meer zal kunnen worden gevonden. Hoewel het stakingsrecht heilig is meen ik dat hier absoluut de straffen moeten worden toegepast die zijn voorgeschreven in de overeenkomst. Het zou pas erg zijn als die mensen zouden worden betaald voor uren die niet gepresteerd zijn. In het kader van de overeenkomst wordt er duidelijk gemeld dat er tuchtstraffen kunnen worden genomen tegen mensen die dat doen. Pas dat nu eens toe, laat eens zien dat u een minister bent die meent dat het enerzijds goed is dat er overleg is maar dat anderzijds ook de regels moeten worden gerespecteerd.

Over de evaluatie van de stuurgroep zullen we binnenkort een vraag stellen want ook wat dat betreft heb ik niet te veel hoop. In elk geval, het is erg om vast te stellen dat mensen die jaarlijks 8 miljoen euro sponsoring krijgen van de regering of van de NMBS elke gelegenheid aangrijpen om te tonen hoe sterk zij wel zijn ten overstaan van het management en vooral ook ten overstaan van die mensen die naar examens moeten of naar hun werk willen. Het is ronduit triest.

09.06 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, drie korte punten van repliek.

Ten eerste neem ik akte van uw standpunt dat de staking van 22 december volgens u wel conform het protocol van juni 2008 zou zijn geweest. Ik volg dit standpunt niet.

Ten tweede, wat de sanctionering betreft van de personeelsleden die onregelmatig afwezig waren – u hebt de aantallen gegeven – schrik ik toch wel even. U zegt dat er tot vandaag eigenlijk geen voorstellen ingediend zijn voor sanctionering. Dat die mensen niet betaald worden, het zou er nog aan mankeren. Ze waren er niet, ze hebben niet gewerkt. Het is dus evident dat ze niet worden betaald. U zegt verder dat er bijkomende maatregelen kunnen worden genomen. Ik meen dat er bijkomende maatregelen moeten worden genomen. Onregelmatige afwezigheid moet volgens mij gesanctioneerd worden.

Ten derde, u hebt concreet geantwoord in verband met de opdracht evaluatie. De brief is al verstuurd aan het sturingscomité. Wij zullen later op dit item terugkomen. U zult een timing krijgen van de voorzitter van de stuurgroep en wij zullen dat nauwlettend opvolgen.

09.07 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, u maakt zich er gemakkelijk vanaf. U geeft de cijfers over de gevolgen van deze wilde treinstakingen. U moet goed weten dat heel veel mensen er het slachtoffer van zijn geweest. Wat voor zin heeft het om afspraken te maken met vakbonden die maar al te graag op tafel kloppen wanneer zij van oordeel zijn dat bepaalde afspraken door werkgevers niet worden nagekomen maar zelf blijkbaar minder moeite hebben om zich aan die afspraken te houden. Daarom ben ik verwonderd dat u zegt dat ze niet betaald zijn voor de niet-gepresteerde uren. Het zou er nog aan mankeren.

Wetende dat het NMBS-personeel in andere tuchtdossiers bij onwettige afwezigheden wel tuchtsancties wordt opgelegd en niet enkel het inhouden van het loon voor niet-gepresteerde uren, moet u als minister het signaal geven dat het u menens is, dat u achter het sociaal overleg staat, dat u zich gerust constructief wil opstellen tegenover de vakbonden, dat u alle begrip heeft voor het stakingsrecht maar dat wilde stakingen niet kunnen.

Als u het heeft over wilde stakingen dan heeft u het niet over die van 22 december 2011. U zegt dat ze conform de afspraken van 2008 zijn. Ik hoop dat er binnenkort geen mail opduikt vanuit uw kabinet waarin een *smiley* staat en “gelogen”. U zou mogen motiveren waarom u van oordeel bent dat zulks het geval is.

Ik kijk uit naar de resultaten van het sturingscomité van de NMBS.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

10 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het beleid naar treinreizigers toe bij veiligheidsincidenten op de trein" (nr. 8400)

10 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la politique menée à l'égard des navetteurs lors d'incidents de sécurité dans les trains" (n° 8400)

10.01 **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, de aanleiding voor mijn vraag vormt een incident in het station van Antwerpen-Centraal op 5 december van vorig jaar. Toen werd de IC-trein 4529 Essen-Charleroi-Zuid van 7 u 46 ruim 20 minuten opgehouden nadat het vertreksignaal klaarblijkelijk al was gegeven. De deuren van de rytuigen bleven gesloten en zo was het niet mogelijk over te stappen naar een andere trein die de verbinding op dat moment wellicht sneller kon verzekeren.

Hierover was in bepaalde rytuigen een zeker ongenoegen onder de passagiers. Na ruim een kwartier verschenen leden van NMBS-bewakingsdienst Securail die patrouille deden door de rytuigen. Inmiddels was er vanwege de treinbegeleiding geen informatie gegeven over de reden voor het oponthoud.

Ik had graag van u vernomen wat de reden was voor bovenvermeld oponthoud van de trein in het station Antwerpen-Centraal. Was er op enig moment tijdens het oponthoud een objectief veiligheidsrisico voor de passagiers? Zo ja, welk risico? Zo neen, waarom bleven de deuren gesloten?

Bestaat er een intern beleid dat het rijdend personeel van de NMBS instructies geeft over de manier waarop zij passagiers dienen in te lichten over de mogelijke veiligheidsrisico's naar aanleiding van een interventie op de trein van leden van de politiedienst of Securail? Zo ja, welke?

Is er in dat geval, inzake informatie aan reizigers, gehandeld in overeenstemming met die bestaande interne richtlijn? Zo neen, waarom niet?

10.02 Minister **Paul Magnette**: Uit de gegevens, verzameld door het Security Operations Center, blijkt dat de treinbegeleider van 4529 een noodsein heeft bediend nadat een aantal reizigers nog op de trein waren gestapt na het bedienen van het vertreksignaal. De treinbegeleider werd hierbij door een van de reizigers geduwd. Het gaat dus niet om de trein 4530 die op die dag niet heeft gereden.

De treinbegeleider heeft om 7 u 46 via het SOC bijstand gevraagd aan de diensten van Securail. Securail Antwerpen-Centraal is ter plaatse geweest en heeft samen met de treinbegeleider de trein doorzocht naar de betrokken reiziger. De dader werd niet meer aangetroffen in de trein. Daarna is de trein uiteindelijk vertrokken met 25 minuten vertraging. Er was op geen enkel moment een veiligheidsrisico voor de reizigers. De deuren van het treinstel werden gesloten gehouden om de eventuele dader alsnog te kunnen vatten.

Er werd een nieuwe brochure Incidentencommunicatie opgesteld die van toepassing is sinds 1 januari 2012. De aankondigingsfiches bieden de treinbegeleiders in de meeste gevallen een houvast in moeilijke situaties. Ook de interne procedures worden aangepast, de informatiekanalen geoptimaliseerd en via een sensibilisatiecampagne worden de treinbegeleiders gemotiveerd voor het correct informeren van de reizigers.

Er is dan ook een specifieke aankondiging naar aanleiding van tussenkomsten van de veiligheidsdiensten en/of hulpdiensten die luidt als volgt, ik citeer: "Dames en heren, even uw aandacht alstublieft. Ten gevolge van een tussenkomst van de veiligheidsdiensten/hulpdiensten zullen wij met ongeveer... minuten vertraging vertrekken. Dank u voor uw begrip."

10.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

U kunt wellicht begrijpen dat op het moment dat de feiten plaatsvonden, de uitleg die u vandaag zo mooi hebt gegeven – er wacht u hopelijk nog een mooie carrière bij de NMBS – toen niet werd gegeven. Ik ben blij dat die afspraken vanaf 1 januari werden verscherpt of verduidelijkt.

Ik denk dat het optreden van zowel de treinbegeleider die geduwd werd als de gevraagde tussenkomst van Securail voldoende gemotiveerd werd. Ik blijf er alleen bij dat de reizigers die zeer verwonderd zijn over het

lange wachten, op dat moment meer informatie hadden moeten krijgen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "een veiligheidsincident op de trein en de evolutie van het aantal zedendelicten bij de NMBS" (nr. 8402)

11 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "un incident de sécurité dans le train et l'évolution du nombre de faits de mœurs à la SNCB" (n° 8402)

11.01 **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, volgens berichten in de media heeft de spoorwegpolitie op maandagavond 31 oktober 2011 17 jongeren van een trein geplukt in de buurt van het station van Etterbeek.

De jongeren kwamen blijkbaar terug van een dagje Walibi en schopten keet in de trein, vernielden zitbanken, trokken aan het alarm en vielen een vrouw lastig. De treinbestuurder onderbrak de rit en riep de politie die de 17 baldadige jongeren, die blijkbaar allemaal uit het Brusselse afkomstig waren, oppakte. Na verhoor mochten zij beschikken omdat de politie niet kon bepalen wie welke vernielingen had aangebracht.

Door het incident stond de trein drie uur stil. Bij wijze van compensatie bood de NMBS de getroffen reizigers een gratis taxirit naar hun bestemming aan.

Volgens getuigen ging het echter om een veertigtal allochtone jongeren dat de controle had overgenomen van een aantal rijtuigen, met een ware ravage als gevolg. Ramen moesten het ontgelden, elektrische verbindingen tussen de rijtuigen werden losgemaakt, brandblussers werden op andere reizigers leeggespoten en zitbanken werden vernield. Er was agressie op reizigers, de treinbegeleider moest zich opsluiten omwille van doodsb bedreigingen en een vrouw werd lastiggevalen en daarna ook verkracht.

Dat zijn verhalen die in de media stonden. Ik zal het niet hebben over het feit dat die 17 jongeren werden vrijgelaten, dat is een andere zaak, maar ik verneem graag op basis van de rapporten van de diensten van de NMBS wat er werkelijk is gebeurd. Is er effectief sprake van een verkrachting in een rijtuig van de NMBS of bleef het enkel bij dreigementen?

Kunt u uitsluitel geven over het aantal zedendelicten in 2010 en het eerste semester van 2011, wat betreft de aangifte van aanrandingen van de eerbaarheid en van verkrachting in stations, passagiersrijtuigen uitgebaat door de NMBS en andere locaties die behoren tot de uitrusting en de infrastructuur van Infrabel?

De reden voor die laatste vraag is niet om hier veel statistisch materiaal te krijgen, maar om te vernemen in hoeverre deze problematiek acuut is.

11.02 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Veys, op maandagavond 31 oktober 2011 werd het Security Operations Center van de Corporate Security Service van de NMBS-Holding omstreeks 21 u 30 door de spoorwegpolitie Brussel op de hoogte gebracht dat zij een interventie zou doen in Brussel-Luxemburg op trein 2142 voor jongeren komende van Walibi die zeven ruiten hebben vernield.

Intussen kreeg de Corporate Security Service eveneens meldingen van een Ticket Control Team van B-Mobility en van het Coördinatie- en Informatiecentrum – C.I.C. – van Waals Brabant dat de vernielingen de spuigaten uitliepen.

Een jongedame zou eveneens zijn lastiggevalen door de jongeren. De lokale politie kwam een eerste maal tussen in Watermaal. De trein werd door de politie begeleid tot Etterbeek. Een veertigtal politiemensen – een versterking van de reserve van de federale politie en een ploeg van Securail – evacueerde ongeveer 600 mensen van de trein.

Alle reizigers werden door de politie gecontroleerd. Er waren blijkbaar doodsb bedreigingen, bedreigingen van verkrachting en beledigingen geuit.

Uiteindelijk wordt een aantal daders van de verschillende feiten herkend en door de politie geboeid meegenomen. De reizigers worden bij hun aankomst in Brussel-Zuid begeleid.

Volgens onze informatie die wij via de spoorwegpolitie hebben verkregen, werden zeventien personen gerechtelijk aangehouden. Er is geen weet van verkrachting.

De vraag over het aantal zedendelicten moet u stellen aan de minister van Binnenlandse Zaken, die bevoegd is voor de spoorwegpolitie.

11.03 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw toelichting.

De feiten die hebben plaatsgevonden, zijn bijzonder ernstig. In een latere vraagstelling in de commissie voor de Infrastructuur zullen wij zeker nog op de gevallen van agressie op de treinen terugkomen. Het is echter duidelijk dat de feiten heel ernstig waren.

Ik hoop in ieder geval dat de NMBS het nodige zal doen, om de daders te vatten. Ik hoop ook dat de daders voor de vergoeding van de geleden schade zullen moeten instaan.

Inzake het aantal zedendelicten is een aspect te weten van hoeveel gevallen de politie kennis heeft. Ook de NMBS doet zelf een aantal registraties en moet volgens mij beschikken over statistisch materiaal van de gevallen waarvan zij zelf kennis heeft.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stiptheid van de treinen" (nr. 8417)

12 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la ponctualité des trains" (n° 8417)

12.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ook een steeds terugkerende problematiek is het gebrek aan stiptheid van de treinen, naast de seinvoorbijrijdingen, de pannes en de overbezetting van de spoorinfrastructuur.

Als we kijken naar de cijfers van de voorbije jaren, dan kan de verslechtering van de stiptheid zeker niet afgedaan worden met het argument dat er beter wordt gemeten. In oktober 2011 daalde de stiptheid namelijk van 84,4 % naar 83,7 %. In vergelijking met november 2010 gaat het wel om een verbetering, zo benadrukte de spoorinfrastructuurbeheerder Infrabel. Tijdens de eerste negen maanden van 2011 lag de stiptheid nog een stuk hoger. In vergelijking met 2010 werden er beduidend minder treinen afgeschaft. In november 2010 waren dat er 2 379 of 2,22 % van het totaal aantal treinen, en nu waren dat er 1 612 of 1,49 %.

In de toelichting omtrent de vertragingen stelde Infrabel dat de belangrijkste oorzaken van vertragingen bestonden uit schade aan het rollend materieel en schade aan de infrastructuur of seininrichting. Incidenten op buitenlandse netwerken en kwaad opzet zijn volgens Infrabel de andere boosdoeners. De treinen lopen vooral vertraging op tijdens de avondspits, natuurlijk wanneer de meeste treinen rijden. Tijdens de ochtendspits wordt er iets beter gepresteerd. Tijdens de daluren en in het weekend liggen de stiptheidscijfers hoger.

Het is duidelijk dat de engagementen van de NMBS-groep, onder meer verwoord op de hoorzitting van de Kamercommissie voor de Infrastructuur van 15 maart, niet worden waargemaakt. Het zogenaamd actieplan van Infrabel en de NMBS slaagt niet in zijn opzet. Dat actieplan, waarvan wij allen een exemplaar hebben gekregen, somt nochtans zeer duidelijk diverse acties op, zowel voor de NMBS als voor Infrabel, zowel voor het rollend materieel als voor de operationele processen. De acties richten zich ook op het personeel. We spreken dan over discipline, waakzaamheid en proactiviteit. Dat is een hele mond vol en dat zorgt ervoor dat de druk op het NMBS-personeel ook verhoogd wordt. Blijkbaar werpt het toch niet zijn vruchten af.

Mijnheer de minister, hoe komt het, ondanks de verklaringen van de NMBS-groep op de hoorzitting in de

Kamercommissie voor de Infrastructuur van 15 maart en ondanks het actieplan Stiptheid van Infrabel en de NMBS, dat er nog steeds niet in geslaagd wordt om de stiptheid ingrijpend te verbeteren?

Vanuit die vaststelling had ik graag vernomen of er bijkomende maatregelen werden genomen door de NMBS-groep om de stiptheid ingrijpend te verbeteren. Zo ja, welke maatregelen waren dat dan, naast het actieplan Stiptheid? Zo neen, waarom niet?

12.02 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer Veys, het gezamenlijk actieplan van de NMBS, Infrabel en A. D. Little voorspelt een langzame verbetering van de stiptheid. De dalende tendens is momenteel gestopt en het voortschrijdend gemiddelde per twaalf maanden vertoont een lichte stijging. Verschillende van de acties nemen tijd in beslag vooraleer zij hun invloed kunnen laten gelden. Dat is zeker het geval voor de acties die betrekking hebben op het rollend materieel en de infrastructuur.

Een aantal al dan niet externe factoren doet gedeeltelijk de geleverde inspanningen teniet door werken. Ondanks de buffertijden zijn er door de verminderde exploitatiemogelijkheden versterkende effecten bij andere incidenten en problemen, bijvoorbeeld de brand in het seinhuis van Etterbeek, obstakels in de bovenleidingen, beschadiging aan de bovenleiding door een wegwerkkraan, ontsporing van werktuigen enzovoort. Een maximaal aantal werkzaamheden krijgt momenteel een plaats op het net, wat een maximaal risico inhoudt.

Voorts zijn er fenomenen, die vroeger minder voorkwamen, zoals daden van kwaadwilligheid, bijvoorbeeld kabeldiefstallen, personen op of langs de sporen met als gevolg een hoger aantal minuten vertraging in vergelijking met vorig jaar. Er is ook vertraging door zelfdoding. Het aantal minuten vertraging door zelfdoding gaat na een daling in 2010 met meer dan 10 000 minuten omhoog en is het hoogste sinds 2006, hoewel het dit jaar maar gaat om cijfers tot eind november. Het aantal zelfdodingen op het spoor stijgt in 2011 en volgt hiermee de algemene stijgende tendens van het aantal zelfdodingen in België.

Het stiptheidsactieplan moet integraal worden uitgevoerd. Prioriteiten worden toegekend. Het actieplan wordt voortdurend geëvalueerd en, indien nodig, wordt de inhoud van bepaalde acties bijgestuurd. Gedetailleerde analyses worden uitgevoerd voor de minst goede lijnen. Die analyses zijn vooraf gefocust op secundaire vertragingen en bepaalde acties voortvloeiend uit de analyses, worden opgenomen in het actieplan.

12.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Ik heb natuurlijk begrip voor een aantal elementen die ten grondslag liggen van die vertragingen. Dan mag men nog honderden actieplannen stiptheid uitvaardigen, zolang het gaat om externe factoren zal het zeer moeilijk zijn om die aan te pakken. Ik verwijs naar zelfmoord en ongevallen.

Ik meen echter dat voor een aantal maatregelen, zowel inzake onderhoud van het rollend materieel als inzake een aantal andere acties, enige bijsturing op haar plaats is. U blijft nogal in algemene termen als het gaat over de genomen maatregelen en de bijsturing. Misschien mag daar in de toekomst wat meer aandacht aan worden besteed in uw toelichting.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de werking van Freight Services" (nr. 8418)**

13 **Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le fonctionnement de Freight Services" (n° 8418)**

13.01 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, deze vraag is reeds lang hangende in deze commissie. Vorige keer was ze door een administratieve vergissing niet op de agenda geraakt.

Bij de oprichting van B-Logistics werd binnen de NMBS ook de onafhankelijke dienst Freight Services opgericht. Deze dienst moet aan elke operator op het NMBS-net het uitvoeren van rangeeractiviteiten onder

dezelfde voorwaarden aanbieden. De enige operator die tot op vandaag gebruik schijnt te maken van deze diensten is B-Logistics. In november deden steeds meer geruchten de ronde dat Freight Services de diensten niet zou aanrekenen aan B-Logistics waardoor de NMBS ruw geschat 25 miljoen euro per jaar aan inkomsten zou derven, wat natuurlijk een negatief gevolg heeft voor het financiële resultaat van de operator.

Trein-Tram-Bus vergeleek de huurprijzen van rijpaden aan goederentreinen en aan personentreinen in ons land en stelde vast dat die voor goederentreinen veel goedkoper zijn. Een ander element was dat het onderhoud van goederentreinen in de boeken van de NMBS op 'openbare dienst' werd geboekt, wat ook het college van revisoren opmerkte. Er is een aantal indicaties dat het goederenvervoer sterk werd gesubsidieerd ten koste van het openbaar vervoer dat met overheidsmiddelen overeind wordt gehouden.

Wat is het globale cijfer van de financiële transacties inzake rangeeractiviteiten tussen Freight Services en B-Logistics?

Heeft u een detaillijst inzake de rangeeractiviteiten?

Is er een controle dat elke rangeeractiviteit daadwerkelijk wordt gefactureerd?

13.02 Minister **Paul Magnette**: De autonomie van de NMBS kent alleen beperkingen inzake de uitvoering van haar opdrachten van openbare dienst waarvan de voorschriften en voorwaarden in het beheerscontract zijn vastgelegd. De goederenactiviteiten van NMBS Logistics, een nv van privaatrecht, maken net als de commerciële activiteiten van de NMBS geen deel uit van deze opdracht van openbare dienst.

Voor de herstructurering van de goederenactiviteiten van de NMBS werd een kennisgevend dossier ingediend bij de Europese Commissie. Deze gaf op 26 mei 2010 haar goedkeuring voor het herstructureringsplan en de daarin beschreven relaties tussen de NMBS en NMBS Logistics. In dit verband verbond de Belgische Staat zich er effectief toe dat de NMBS bepaalde rangeeractiviteiten op niet-discriminerende wijze zou uitvoeren en dit niet enkel voor de nieuwe vennootschap NMBS Logistics maar ook voor elke spoorwegonderneming die dit zou vragen. De NMBS bevestigt dat zij dit engagement naleeft. Dergelijke prestaties vinden onder meer plaats in Antwerpen voor concurrenten van de nv NMBS Logistics.

De bewering dat de NMBS haar stationsactiviteiten niet zou factureren aan NMBS Logistics is totaal verkeerd.

Deze activiteiten worden elke maand opnieuw gefactureerd op basis van het aantal gepresteerde dienstdagen en volgens de berekeningsmethodes die aan de Commissie werden bekendgemaakt en door deze laatste werden goedgekeurd.

De infrastructuurheffingen worden vastgelegd door Infrabel conform de principes die bij koninklijk besluit zijn vastgelegd. De heffing voor rijpaden voor goederentreinen verschilt inderdaad van die voor de rijpaden voor het reizigersverkeer.

Dezelfde tarieven zijn van toepassing voor elke spoorwegonderneming die treinen laat rijden in België.

Geen enkele dotatie die de NMBS van de Staat ontvangt voor haar opdrachten van openbare dienst werd naar de goederenactiviteit overgeheveld. De wet legt een strikte scheiding op van de verschillende rekeningen van de NMBS. Haar College van Commissarissen, waaronder ook het Rekenhof, ziet hierop nauwgezet toe.

De cijfers die door u worden gevraagd, zijn van commerciële aard en kunnen dus niet worden meegedeeld.

13.03 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord

Ik noteer het belang van een strikte scheiding van de resultaten in de boekhouding, hetgeen zal worden gecontroleerd.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

14 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het dispuut tussen Infrabel en Publifer" (nr. 8433)

14 Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le litige entre Infrabel et Publifer" (n° 8433)

14.01 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de minister, het is altijd belangrijk even na te gaan wanneer een vraag juist is opgesteld. Zij is ondertussen immers al enigszins oud nieuws, maar niettemin is de vraag tekenend voor de verhoudingen binnen de NMBS-Groep.

Mijn vraag gaat over een dispuut tussen de nv Publifer, een 50/50-joint venture tussen Infrabel en Clear Channel Belgium, en Infrabel zelf. Zij liggen overhoop over de reclamepanelen van Publifer. Het komt er, kort samengevat, op neer dat Infrabel niet wenst dat Publifer de panelen op haar elektriciteitsnetwerk aansluit.

Ik vat een lang verhaal kort samen. Er werden panelen afgesloten, en er waren ook pesterijen over en weer. Uiteindelijk komt de zaak op 22 november 2011 voor de Brusselse rechtbank van eerste aanleg.

Volgens de rechter was Infrabel verplicht de elektriciteitsvoorziening te garanderen. De rechter oordeelde dat de NMBS-Holding haar engagementen tegenover Publifer, die van vóór de opsplitsing van de spoorwegen dateren, moet kunnen nakomen. Infrabel moet, op straffe van 10 000 euro schadevergoeding per storing, de NMBS-Holding en Publifer toegang geven tot de elektrische installaties, wat toch een serieuze uitspraak is.

Ook buiten de rechtszaal gaat het dispuut door. Het is te gek om los te lopen.

Mijn vragen aan u zijn de volgende.

Wanneer heeft Publifer Infrabel benaderd om tot een akkoord te komen over de elektriciteitsvoorziening van de reclamepanelen? Waarom kwamen beide partijen niet tot een akkoord?

Hoeveel of hoe vaak hebben Infrabel en Publifer over het dossier overlegd en onderhandeld?

Hoe gebeurt de afrekening van het elektriciteitsverbruik door Publifer nu?

Hoeveel bedraagt de financiële schade die Publifer als gevolg van het conflict in kwestie heeft geleden?

Interessant is vooral de hiernavolgende vraag. Hoeveel bedroegen de financiële kosten van de hiervoor beschreven juridische strijd voor beide partijen, zijnde voor Publifer of de NMBS-Holding en voor Infrabel? Naar de rechtbank stappen, kost immers geld.

Tot slot, mijnheer de minister, welke maatregelen zal u zelf treffen om dergelijke conflicten tot het verleden te laten behoren?

14.02 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Vandeput, de nv Publifer is een 50/50-joint venture met Clear Channel Belgium. Publifer is de exclusieve concessiehouder van de publiciteit op het spoorwegdomein, krachtens een concessieovereenkomst die tussen Publifer en de vroegere geïntegreerde NMBS werd gesloten. Door bedoelde overeenkomst werd de uitbating van de publiciteit op het spoorwegdomein en het materieel van de vroegere geïntegreerde NMBS exclusief aan Publifer in concessie gegeven.

Sinds de herstructurering van de NMBS-Groep is de NMBS-Holding als rechtsopvolger van de vroegere, geïntegreerde NMBS samen met Clear Channel Belgium aandeelhouder van Publifer. Zij heeft aldus de uitoefening van de uit voornoemde concessieovereenkomst voortvloeiende rechten en verplichtingen van de concessiegever voortgezet.

In september 2010 heeft Publifer een project opgestart, waarbij, ter vervanging van andere, papieren publiciteitsdragers digitale publiciteitsschermen in de belangrijkste stations van België worden geplaatst.

Deze digitale publiciteitsschermen, die reeds in vele Europese stations aanwezig zijn, bieden talrijke voordelen in termen van interactiviteit en esthetiek.

Bovendien kunnen zij eveneens gebruikt worden voor algemene informatie alsook voor sensibiliseringscampagnes, alarmberichten of aanwervingsboodschappen. In crisisgevallen kunnen de schermen voor 100 % gebruikt worden voor de verspreiding in *realtime* van de nodige informatie.

Dit project werd eind juni 2011 formeel goedgekeurd door de raad van bestuur van Publifer. Parallel heeft Publifer bij de NMBS-Holding toelatingsaanvragen ingediend voor de plaatsing van deze nieuwe publiciteitsschermen in vervanging van de bestaande reclamedragers. Deze toelatingen werden aan Publifer gegeven onder strikte voorwaarden, meer bepaald in verband met de veiligheid en de goede inrichting van de plaatsen waar ze zouden geïnstalleerd worden en in verband met het recht op gebruik van de schermen voor informatie van algemeen nut. De plaatsing van schermen in 10 stations startte in september 2011.

Op grond van de concessieovereenkomst met Publifer is NMBS-Holding er als concessiegever toe gehouden om elektrische stroom te leveren voor de reclameborden. NMBS-Holding voldoet aan deze verplichting middels het *service level agreement* dat in 2009 werd afgesloten tussen Infrabel en NMBS-Holding en op grond waarvan Infrabel stroom levert aan NMBS-Holding.

Het komt dus niet toe aan Publifer om rechtstreeks met Infrabel contact te nemen of te onderhandelen over de stroomlevering voor de digitale reclameborden. Uiteraard werd op technisch vlak overleg gepleegd tussen de betrokken diensten van Infrabel en NMBS-Holding, onder meer in verband met de stroomtoevoer naar de digitale borden.

Overeenkomstig het *service level agreement* tussen Infrabel en NMBS-Holding factureert Infrabel aan NMBS-Holding de verbruikte stroom. NMBS-Holding factureert op haar beurt de door Publifer verbruikte stroom door aan Publifer.

De financiële schade die Publifer zal leiden is van commerciële aard en kan om deze redenen dan ook niet verder worden toegelicht. Wel moet worden opgemerkt dat door de schade die Publifer zou leiden, te wijten aan het verlies van reclamecontracten en dus inkomsten, ook de NMBS-Holding hierdoor geraakt wordt aangezien dit een daling van haar concessie-inkomsten impliceert.

Het is evident dat naast de kosten voor de vertegenwoordiging van de betrokken partijen in de gerechtelijke procedures dit dossier veel tijd en energie opslokt van de verantwoordelijkheden bij Infrabel, NMBS-Holding en Publifer, die op positieve wijze zal kunnen worden aangewend.

Op dit moment, mede omdat de gerechtelijke procedures nog lopende zijn, is het niet mogelijk om de financiële kosten concreet te becijferen, maar deze bedragen zeker enkele tienduizenden euro.

14.03 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord.

Ik wil duidelijk zijn: niet het feit of die panelen er moeten zijn of niet staat hier ter discussie, wel de manier waarop de groep en vooral, eens te meer, de Holding er blijk van geven niet in staat te zijn om te doen wat ze zouden moeten doen, en ik bedoel daarmee alles ineen te laten vloeien. Haar eigen dochter moet via haar, vragen aan Infrabel om een aantal dingen te krijgen en beroept zich daarvoor op een SLA. Dat is allemaal perfect, maar ik begrijp niet hoe dat soort dingen kan uitmonden in enkele tienduizenden euro gerechtskosten zoals door u werd aangehaald, zowel langs de kant van Infrabel als langs die van de Holding of dochter Publifer.

U hebt hier niet op geantwoord, maar ik vraag een duidelijk signaal van u als voogdijminister aan de CEO van de Holding, volgens mij de hiervoor onmiddellijk verantwoordelijke, of aan de onmiddellijk leidinggevenden op elk niveau, dat dit soort zaken echt wel gedaan mag zijn.

Ik vraag mij af in welke mate de deelname aan Publifer door de Holding nog waardevol is, als zij beslissen om binnen de groep zelf gerechtelijke procedures toe te laten die enkele tienduizenden euro kosten.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 8540 van de heer Thiéry werd ingetrokken.

15 Questions jointes de

- Mme Juliette Boulet au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la ligne de train entre Valenciennes et Quiévrain" (n° 8558)

- M. Éric Thiébaut au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le projet de liaison ferroviaire entre Valenciennes et Quiévrain" (n° 8613)

15 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Juliette Boulet aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de treinverbinding tussen Valenciennes en Quiévrain" (nr. 8558)

- de heer Éric Thiébaut aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de geplande treinverbinding tussen Valenciennes en Quiévrain" (nr. 8613)

15.01 Juliette Boulet (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, la liaison entre Valenciennes et Mons est actuellement impossible directement en transport public, ce qui est dommageable pour la région. La ligne ferroviaire entre Valenciennes et Mons est interrompue entre Quiévrain et Blanc-Misseron. Le tronçon transfrontalier Quiévrain-Blanc-Misseron est entièrement hors service. L'état des voies ne permet aucun trafic.

La ligne ferroviaire Mons-Valenciennes traverse un bassin de quelque 600 000 habitants. L'agglomération valenciennoise est fortement industrialisée autour des pôles automobile et ferroviaire. Il en va de même pour l'agglomération montoise qui possède une forte industrie métallurgique et un important secteur du bâtiment.

De nombreux belges travaillent dans les usines françaises de l'autre côté de la frontière, mais ils ne peuvent s'y rendre en transport en commun. La desserte de l'embranchement Toyota dure actuellement quatre heures à cause des installations inadaptées au trafic actuel comprenant des trains complets de 22 wagons porte-autos. Les usagers se plaignent donc de la disparition des lignes transfrontalières.

Plusieurs réflexions ont été menées quant à la remise en œuvre d'une ligne de transport public entre Quiévrain et Valenciennes. Une étude sur la réouverture de la ligne ferroviaire Quiévrain-Blanc-Misseron avec des extensions vers Valenciennes et Mons a notamment été réalisée. Suivant cette étude réalisée par Tritel, à la demande de la Région wallonne, et dont vous avez certainement pris connaissance, un des projets prioritaires est la réouverture de ce tronçon manquant.

Monsieur le ministre, quel est votre point de vue au sujet de ce tronçon manquant et de la réouverture d'une ligne ferroviaire entre Valenciennes et Quiévrain? Avez-vous pris connaissance de l'étude précitée? Avez-vous déjà pris position en la matière? Des réflexions sont-elles menées au sein de votre cabinet en concertation avec les Régions qui jouent évidemment un rôle prioritaire dans ce dossier.

15.02 Éric Thiébaut (PS): Monsieur le ministre, je ne reviendrai pas sur l'historique de la ligne, mais je tiens cependant à vous signaler que cette ligne a été fermée suite à l'électrification du tronçon Saint-Ghislain-Quiévrain, du côté belge. Le nombre de voies a ainsi été réduit pour passer de deux à une voie.

Il faut savoir que les Français n'ont pas réalisé les travaux d'électrification, ce qui fait que, du côté français, la ligne est abandonnée depuis de nombreuses années, ce qui est évidemment dommageable pour les usagers transfrontaliers qui, par le passé, pouvaient prendre le train de Valenciennes à Mons et vice versa.

Parallèlement à ce dossier de réhabilitation de voies ferroviaires, je ne peux faire l'impasse sur le dossier des tramways. Valenciennes s'est dotée, depuis quelques années, d'un important réseau de tramways et est sur le point de finaliser la ligne 4 qui va relier Valenciennes à Crespin, située à 1 500 mètres de Quiévrain. L'idée est d'emprunter la route nationale Valenciennes-Quiévrain sur un certain nombre de kilomètres et puis d'utiliser une des deux voies désaffectées du chemin de fer pour arriver en tramway jusqu'à Quiévrain.

J'étais déjà intervenu dans ce dossier pour avoir l'autorisation d'Infrabel d'utiliser une partie de l'assiette du chemin de fer désaffecté côté belge. À l'époque, Infrabel a marqué son accord à condition de laisser la

possibilité de maintenir une voie ferrée classique en parallèle avec la voie de tramway. On m'a également renvoyé vers la Région wallonne puisque le tramway est une matière régionale. Je me suis donc adressé aux autorités wallonnes pour voir s'il était possible de financer l'installation du tramway de la frontière jusqu'à la gare de Quiévrain. Il s'agirait d'un investissement de deux millions d'euros pour les autorités belges contre 137 millions d'euros pour la France.

De plus, ma collègue en a parlé, il y a toujours la possibilité de rouvrir la ligne. Je sais, par mes collègues français, notamment via la communauté d'agglomération de Valenciennes Métropole, qu'une étude est financée par l'opérateur français, l'équivalent d'Infrabel, pour voir s'il est possible et opportun de rouvrir cette voie pour le trafic de marchandises. Mme Boulet l'a dit, il y a la possibilité de desservir l'usine Toyota et l'usine Bombardier, qui occupent des milliers de travailleurs belges depuis des années.

Monsieur le ministre, avez-vous connaissance de cette étude? Avez-vous connaissance de l'existence de contacts entre Infrabel et l'opérateur français? Comptez-vous soutenir ce projet de réouverture?

D'après mes renseignements, les Français disent qu'Infrabel ne serait pas très enthousiaste dans ce dossier.

15.03 Paul Magnette, ministre: Madame Boulet, monsieur Thiébaut, la réouverture de la ligne Mons-Valenciennes fait en effet partie des dossiers activement suivis par Infrabel et dont j'ai pris connaissance. Des réunions de travail ont lieu régulièrement entre Infrabel et son homologue français RFF. Plusieurs scénarios sont étudiés en commun par les deux gestionnaires d'infrastructure afin de permettre la réouverture du trafic ferroviaire marchandises.

La possibilité de faire coexister sur le territoire belge le trafic ferroviaire sur une voie et un tramway sur l'autre a été, en effet, étudiée par Infrabel en 2010. Dès le 14 janvier 2011, Infrabel a fait connaître son accord de principe pour l'utilisation de l'assiette d'une voie pour le tramway du Syndicat des transports urbains de la région de Valenciennes.

Cet accord est toutefois soumis à deux conditions essentielles. D'abord, ne pas empêcher l'éventuelle circulation de trains de marchandises; ensuite, garantir la sécurité des circulations en évitant notamment tout cisaillement entre les deux types de convois.

À ce stade du dossier et connaissant à la fois les études réalisées et les conditions posées, aucune autre étude n'est donc nécessaire concernant la part belge du réseau.

15.04 Juliette Boulet (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cet état des lieux.

Cela signifierait donc que les informations sont suffisantes pour trancher, je suppose. Les conditions sont requises. Il me paraît d'ailleurs tout à fait important de considérer attentivement l'aspect de la sécurisation tant pour les trains que les tramways, tout en ne freinant pas les convois de marchandises. Sinon, ce type de transport ne constituerait plus un atout vis-à-vis du transport routier.

Si je vous entends bien, tout est réuni pour avancer.

Monsieur le ministre, pour conclure, je vous demanderai de donner le dernier coup d'accélérateur, peut-être en prenant contact avec vos homologues, en Région wallonne et en France, pour mettre un point final et peut-être poser le premier rail.

15.05 Éric Thiébaut (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie.

J'insisterai encore sur la nécessité d'une concertation avec la Région wallonne. En effet, s'il est envisagé la coexistence du tramway avec une ligne ferroviaire à quelques mètres, il me paraît important de réaménager l'ensemble de l'infrastructure concernée. Sans cela, nous risquons des frais inutiles.

Le coût pour le tramway est en effet estimé entre deux à trois millions d'euros côté belge, pour la Région wallonne, et le coût de remise en service des 800 mètres de ligne du côté belge est estimé à pratiquement un million d'euros, selon mes renseignements. Il serait idiot d'étudier séparément ce dossier alors que, finalement, nous parlons d'une même voix.

Selon moi, il serait utile d'organiser une concertation entre le ministre wallon compétent – je crois qu'il est écolo – et l'autorité fédérale.

Je voudrais ajouter une chose, parce que la Région wallonne a connu une petite polémique quant à l'opportunité de faire coexister un train avec un tramway. Il faut savoir que de Saint-Ghislain jusqu'à Quiévrain, il n'y a plus qu'une voie. Il est donc inutile d'avoir deux voies entre Quiévrain et Valenciennes, car on ne va pas emprunter une voie et utiliser deux voies par la suite. Du moment que l'on garde une voie, la pérennité de la ligne de chemin de fer est de toute façon assurée!

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

16 Samengevoegde vragen van

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de staking in het seinhuis van Berchem" (nr. 8619)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wilde staking van 10 januari in het seinhuis van Antwerpen-Berchem" (nr. 8625)

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wilde staking van 10 januari 2012" (nr. 8849)

16 Questions jointes de

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la grève à la cabine de signalisation de Berchem" (n° 8619)

- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la grève sauvage menée le 10 janvier dernier par le personnel de la cabine de signalisation d'Anvers-Berchem" (n° 8625)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la grève sauvage menée le 10 janvier dernier" (n° 8849)

16.01 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, het is vandaag blijkbaar de dag van de stakingen bij de vragen. In januari legde een staking van een twintigtal seingevers in de seinpost van Berchem alle treinverkeer in blokgebied 12 – Antwerpen, Turnhout, Lier, Mechelen en Beveren – lam. De seingevers legden tussen 15 u 00 en 15 u 30 het werk neer, volgens de media uit protest tegen het personeelstekort. De actie kwam er eigenlijk op neer dat de seinen op rood sprongen en de treinen tot stilstand kwamen.

Ik heb hierover een aantal vragen. Hoeveel treinen werden er afschaft als gevolg van deze staking? Hoeveel bedroeg het totaal aantal minuten vertraging ten gevolge van de actie?

Werd deze actie gesteund door de vakbonden? Zo ja, door welke? Zijn de regels nageleefd? Was er een tijdige schriftelijke stakingsaanzegging? Werden de andere procedures uit de tweede bijlage correct gevolgd?

Zullen er tuchtmaatregelen genomen worden tegen de deelnemers aan de staking? Zo ja, welke? Zo niet, waarom niet?

Hebt u zicht op de precieze eisen die de stakers stelden? Vindt u zelf de beweegredenen van de stakers terecht?

Wat zult u ondernemen om dit soort wilde voorvallen in de toekomst te vermijden?

16.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, de thematiek van de wilde stakingen is zonet al aan bod gekomen toen het ging over de staking van december. We kunnen het vrij kort houden. Ons uitgangspunt is dat wilde treinstakingen onaanvaardbaar zijn en dat ze in de mate van het mogelijke vermeden moeten worden. Ik meen dat daar grote eensgezindheid over bestaat. Het zijn immers de treinreizigers die de dupe worden van dergelijke acties.

Mevrouw de voorzitter, om tijd te winnen sluit ik mij gewoon aan bij de vragen van collega Vandeput.

16.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik heb mij specifiek willen aansluiten bij de collega's om te stellen dat het voor onze fractie totaal niet kan dat een wilde staking van een twintigtal personeelsleden de boel platlegt en ervoor zorgt dat de reiziger blijft staan. Tijdens de voorbije legislatuur en bij de bespreking van de beleidsnota heb ik steeds gehamerd op het belang van een goed sociaal overleg. Het recht op staking moet gegarandeerd worden en ik kan er begrip voor opbrengen dat bijvoorbeeld bij treinagressie op een bepaald moment besloten werd om de boel plat te leggen.

Ik las dat leden van de onafhankelijke spoorwegbond zeggen dat er een tekort aan personeel is.

Vandaar mijn vragen, als er een tekort aan personeel is, werd dat dan eerder gezegd bij het sociaal overleg of is dat naar het management gegaan? Wanneer wist het management dat er problemen waren? Hebben ze daar maatregelen voor genomen?

Dat is eigenlijk de teneur van mijn tussenkomst, de rest hebben de collega's al gezegd.

16.04 Minister Paul Magnette: Het sociaal akkoord inzake werkonderbreking heeft tot doel de negatieve impact van het sociaal conflict voor de bevolking tot een minimum te beperken. De directie en het personeel verbinden zich ertoe maximale inspanningen te leveren om een werkonderbreking te vermijden en het paritair overleg alle kansen te geven.

Het akkoord bepaalt dat in het geval van een imminent sociaal conflict schriftelijk een stakingsaanzegging wordt ingediend die aan bepaalde vormvoorwaarden moet voldoen. Verder wordt de te volgen overlegprocedure beschreven. Tot slot bepaalt dit akkoord onder welke voorwaarden een sociale actie als legitiem kan worden beschouwd en wat de gevolgen zijn van een werkonderbreking die niet aan de voorwaarden van aanzegging en overleg voldoet.

Elke werkonderbreking die niet aan de voorwaarden van aanzegging en overleg voldoet wordt beschouwd als een onregelmatige afwezigheid. Dat misbruik van het stakingsrecht wordt geval per geval gesanctioneerd met een van de in het tuchtstatuut en het tuchtreglement voorziene straffen, rekening houdend met onder andere de zwaarwichtigheid van de feiten, de impact van de actie op het treinverkeer, de plaats van het personeelslid in de hiërarchie, de eventuele tuchtrechterlijke voorgeschiedenis van het betrokken personeelslid.

De klachten van de stakers hadden betrekking op een vermeend personeelstekort alsook op een gebrek aan opleiding. Het vermeende personeelstekort deed zich voor tijdens de kerst- en nieuwjaarsperiode als gevolg van een maximum toekennen van verlof in combinatie met een aantal afwezigheden wegens ziekte.

Als gevolg van de stakingsactie op 10 januari 2012 in het seinhuis van Antwerpen-Berchem werden 19 treinen volledig afgeschaft en 33 op een gedeelte van hun reisweg. Het totale aantal minuten vertraging voor de reizigerstreinen bedroeg 2 586 minuten.

Deze actie werd gesteund door het OVS, een autonome vakorganisatie. Er werd geen stakingsaanzegging ingediend. Ook de andere procedures, voorzien in de tweede bijlage van de ARPS-bundel 548, werden niet gevolgd. De verantwoordelijken zullen worden gestraft. De onmiddellijke chef zal eerstdaags de strafvoorstellen opstellen.

De evaluatie van het sociaal akkoord Werkonderbreking is volop aan de gang. Het is de bedoeling de vormvereiste van een stakingsaanzegging te verduidelijken en de afdwingbaarheid van het akkoord te verhogen. In afwachting van de aanpassing van het protocolakkoord wordt de huidige tekst toegepast. Deze voorziet al in de mogelijkheden om tegen wilde acties op te treden.

16.05 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, ik ga eigenlijk akkoord met uw antwoord. Het is te zeggen, als u vandaag zegt dat het niet mogelijk is, en hiertegen actie zal worden ondernomen, dan ga ik daarmee akkoord. Ik denk dat men er op alle mogelijke manieren moet voor zorgen dat de gemaakte afspraken met betrekking tot stakingsaanzegging, tot het overleg dat als dusdanig geregeld is en tot de procedures, moeten worden gevolgd.

Wat mij verbaast, mijnheer de minister, is dat wij het voor de eerste keer hebben over een staking van een andere vakbond dan de twee grote erkende vakbonden. Wat mij ook verbaast is dat u in de vorige antwoorden die u vandaag hebt verstrekt — het is wel een toevallige samenloop van omstandigheden dat er vandaag zoveel vragen waren omtrent stakingen — zei u klaar en duidelijk dat er maatregelen zullen worden genomen en dat die maatregelen volgende week zullen worden voorgesteld, terwijl men met betrekking tot de gebeurtenissen van 20, 21 en 22 december veel vager blijft en eigenlijk eerst nog eens gaat evalueren wat mogelijk is. Op die manier worden de regels toegepast *à la tête du client*, en dat kan volgens mij niet.

Mijnheer de minister, ook al ontwijkt u steeds mijn concrete vraag naar wat u gaat doen, blijf ik erop aandringen dat u met alle stakingen die wij hier vandaag hebben besproken, u uw tanden laat zien en de regels gaat toepassen waarvoor zij gemaakt zijn om alzo, zowel aan de grote als aan de kleine vakbonden duidelijk te maken dat afspraken pas gemaakt en gehonoreerd kunnen worden wanneer deze aan weerszijden worden gerespecteerd.

16.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, u gaf een duidelijk antwoord, waarvoor dank.

Het is belangrijk dat het signaal wordt gegeven dat dergelijke acties niet kunnen en dat er sancties zullen worden uitgesproken. Ik ben het eens met collega Vandeput, maar ik denk dat men de verschillende acties naast elkaar moet leggen om te kijken of ze vergelijkbaar zijn. Dat er gelijke straffen voor gelijke overtredingen worden toegepast, daar ben ik het absoluut mee eens; dat principe moet worden gehandhaafd.

Waar ik niet echt duidelijkheid over heb is de evaluatie van het protocolakkoord. Er is daarnet ook al over gesproken. De vraag is gesteld aan het evaluatiecomité om tot een evaluatie over te gaan, maar over de timing is er geen duidelijkheid. Het is voor ons aldus moeilijk om in te schatten wanneer wij hierover duidelijkheid kunnen krijgen. Ik hoop dat wij daarover niet om de twee weken een vraag moeten stellen, maar dat ons kan worden gezegd ongeveer tegen wanneer de evaluatie en de mogelijke aanpassingen van het protocolakkoord zullen volgen.

16.07 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord en ik sluit mij aan bij de bedenkingen van collega Van den Bergh.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 8678 van de heer Geerts wordt verschoven naar de volgende commissievergadering.

Dit brengt ons tot het laatste agendapunt dat wij vandaag kunnen behandelen, vermits de minister de commissievergadering moet verlaten voor 12 u 15.

17 **Samengevoegde interpellatie en vragen van**

- de heer Luk Van Biesen aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "een brutaal geval van agressie tegen een treinbegeleidster" (nr. 8688)
- de heer Tanguy Veys tot de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over "de agressie tegen NMBS-personeel" (nr. 5)
- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "agressie ten opzichte van treinbegeleiders" (nr. 8710)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de agressie tegen treinbegeleiders" (nr. 8736)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het onderzoek naar geweld tegen treinbegeleiders" (nr. 8737)
- de heer Luk Van Biesen aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor

Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "een nieuw geval van agressie tegen een treinbegeleidster" (nr. 8802)

17 Interpellation et questions jointes de

- M. Luk Van Biesen au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'agression particulièrement brutale d'une accompagnatrice de train" (n° 8688)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur "les agressions à l'encontre du personnel de la SNCB" (n° 5)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les agressions contre des accompagnateurs de train" (n° 8710)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les agressions contre des accompagnateurs de train" (n° 8736)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'enquête sur la violence envers les accompagnateurs de train" (n° 8737)

- M. Luk Van Biesen au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "un nouveau cas d'agression contre une accompagnatrice de train" (n° 8802)

17.01 Luk Van Biesen (Open Vld): Mijnheer de minister, mijn vraag gaat over een brutaal geval van agressie tegen een treinbegeleidster.

Op dinsdag 10 januari is op de trein Brussel-Luxemburg richting Mechelen een treinbegeleidster van de NMBS het slachtoffer van brutale agressie geworden. De vrouw werd met een vuurwapen bedreigd en ontving ook enkele rake klappen van haar drie onbekende aanvallen, die bij het eerstvolgende station konden ontkomen. Het voorval heeft zich voorgedaan tussen twee kleine stations, Eppegem en Weerde.

Het is niet het eerste voorval van agressie op de lijn Brussel-Antwerpen. Eind december vorig jaar heeft zich een gelijkaardig voorval voorgedaan.

De reden voor de agressie zou geld zijn, doordat er in de kleinere stations geen loketten meer zijn. Hierdoor is de reiziger verplicht een ticket op de trein zelf te kopen. Dat gebeurt meestal met cash geld, waardoor de treinbegeleiders op het einde van de werkdag een mooi bedrag aan ontvangsten hebben.

Tevens is door de sluiting van de loketten in kleinere stations ook geen permanentie meer aanwezig en kan een gevoel van onveiligheid bij andere reizigers bestaan, bijvoorbeeld bij het wachten op hun trein. Aan dat gevoel moet iets worden gedaan.

Mevrouw de minister, kunt u ons een overzicht bezorgen van het aantal agressieve gevallen in stationsbuurten en op de trein zelf? Is er een bewakingscontrole in kleinere stations? Kan er niets worden gedaan om de veiligheid in de stations te verbeteren of ten minste het veiligheidsgevoel van de mensen op te krikken?

Is het mogelijk om meer controle op de trein zelf uit te voeren? Kunnen begeleiders niet met twee rondlopen? Kan door middel van controle ook niet aan hun veiligheid worden gewerkt?

Zijn er andere mogelijkheden voor het cash aankopen van tickets? Wat wilt u hieraan doen in de toekomst? Zijn er andere mogelijkheden om dit te doen, zodat de begeleider minder liquide middelen bij zich heeft waardoor dit aanleiding zou kunnen geven tot minder agressie. Nu heeft de begeleider geld en is men alleen. Dat moet worden geminimaliseerd en vermeden.

Kunnen geen andere sancties voor daders worden ingevoerd? Ik denk aan gelijkaardige situaties. Zo heeft men het verbod om een stadion te betreden. Is het geen idee om een verbod of een sanctie in te voeren voor personen die zich laten verleiden tot agressie op treinen of het openbaar vervoer in de plaats van een gewone boete, zoals nu meestal het geval is?

Is het voor kleine stations een oplossing om de loketten opnieuw te openen?

17.02 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik heb ervoor gekozen om over het onderwerp niet gewoon een mondelinge vraag te stellen, maar een interpellatie in te dienen, omdat volgens mij de problematiek het aspect van een gewone mondelinge vraag overstijgt. Ik denk dat het beleid zoals het tot nu toe werd gevoerd, zowel door u sinds uw aanstelling als door uw voorganger, er niet in slaagt om de problematiek aan te pakken, laat staan resultaten te boeken.

Ik verwijs naar enkele incidenten. Het meest recent en meest in het oog springend is zeker dat van 10 januari, waarbij een treinbegeleidster met een vuurwapen werd bedreigd en enkele klappen ontving. Helaas gaat het in feite over een lange reeks aan incidenten. Zowel vanuit de gebruikers van de trein als van het treinpersoneel komen er signalen dat het beleid van de NMBS er niet in slaagt om dat probleem aan te pakken. Men loopt een beetje achter de feiten aan. Het is alsof men overal wat brandjes probeert te blussen, maar als men er blijkbaar in slaagt om hier en daar toch succes te boeken, duiken er op andere lijnen opnieuw problemen op.

Specifiek naar aanleiding van de incidenten van 10 januari 2012 en 27 december 2011 is er een reeks antiagressiemaatregelen genomen. In een nota van de NMBS van 16 januari wordt een overzicht gegeven van een aantal maatregelen. Er wordt vooral verwezen naar de aanwezigheid van Securail, specifiek voor de lijnen 25 en 27 in Vilvoorde, waar de incidenten zich hebben voorgedaan.

Ik betreur dat gewacht werd op beide incidenten, zowel dat van 27 december 2011 als dat van 10 januari 2012, want wanneer we de cijfers van het aantal agressiegevallen bekijken, dan zien we dat die ingrijpend stijgen. Zeker voor lijn 25 spraken wij in 2008 nog over 76 gevallen. In 2009 ging het om 89 gevallen, in 2010 om 94 gevallen en in 2011 om 83 gevallen, en die cijfers lopen tot oktober 2011. Ik betreur dus dat men heeft gewacht op een echte escalatie. Het personeel dat op die lijnen werkt, vreest nog steeds dat er zich incidenten zullen voordoen. Pas dan werd ingegrepen met een verhoogde aanwezigheid van Securail.

Ik verwijs trouwens naar de cijfers voor het volledig net: 774 in 2008, 985 in 2009, 1 084 in 2010 en 1 036 in 2011, opnieuw enkel voor de eerste tien maanden. Men hoeft niet over een glazen bol te beschikken om te weten dat 2011 wellicht nog met een hoger cijfer afgesloten zal worden dan 2010. Helaas, want ik denk dat het voor de NMBS sowieso al niet gemakkelijk is om geschikt personeel te vinden en, als men dan personeel heeft gevonden, om het ook gemotiveerd te houden.

Ik heb het dan nog niet over de verhouding klant-NMBS-personeel. Die laatste zijn vaak het eerste aanspreekpunt voor het ongenoegen omtrent de gemiste trein, vertraging, falend NMBS-materiaal, wilde stakingen en dies meer. Als het gaat om gevallen van agressie, moeten de NMBS en u als bevoegd minister uw verantwoordelijkheid nemen.

Wat mij ten zeerste verontrust, is dat er in het regeerakkoord, waar u wellicht na vele vergaderingen mee de pen hebt vastgehouden, noch in uw beleidsbrief een punt van wordt gemaakt. Ik ben verwonderd dat er aan de problematiek van de veiligheid geen jota wordt besteed. Het was een beknopte nota, eerder een *copy-paste* van het regeerakkoord. Het is duidelijk dat de aanpak van de problematiek van de agressie tegenover NMBS-personeel voor u geen prioriteit is.

Nochtans – en ik heb de cijfers genoemd – volstaat het niet om te zeggen dat u het NMBS-beleid en de werking van Securail onderschrijft. Het is duidelijk dat het niet zijn vruchten afwerpt. We hebben het alleen maar over lijn 25, 27 en Vilvoorde. We hoeven maar naar de media te kijken. Na de feiten doen zich nog incidenten voor. Ook kunt u niet op elke trein of in de kleinere stations iemand van Securail zetten. Dat heeft uiteraard prijskaartje. Hoe dan ook, de aanpak vandaag volstaat zeker niet. Voor heel wat NMBS-personeelsleden is de maat vol.

Uit onderzoek is gebleken dat zij niet meer de moeite doen om het aan te geven. Het heeft toch geen zin. Ze stellen dat de incidenten zich opstapelen en dat er niet wordt opgetreden. Ik verwijs daarvoor naar een onderzoek van VUB-criminologe Iris Steenhout, die tijdens de eerste maanden van 2010 acht weken undercover ging bij de NMBS. Blijkbaar moet er al een criminologe de nodige inspanningen leveren om te komen tot bevindingen en conclusies, die tot een beter beleid moeten leiden. Zij stelt onder meer vast dat de NMBS zowel intern als extern bij gevallen van agressie een enorm probleem heeft op vlak van communicatie. Veel personeelsleden zeggen: het heeft toch geen zin en er is enorm veel papierwerk. Men

legt blijkbaar de drempel hoog om aangifte te doen. Als men teveel aangiftes doet, dan kan de leidinggevende zeggen dat de treinbegeleider moeilijk doet, niet klantvriendelijk of te assertief is.

Dergelijke bemerkingen zouden zelfs tot een slechte evaluatie leiden, zeker wanneer zij vaak incidenten en vaststellingen die zij, soms fysiek en soms verbaal, moeten ondergaan, te veel zouden melden.

Ook op het volgende zou u uw collega's in de regering, zowel uw collega's bevoegd voor politie en Binnenlandse Zaken als voor Justitie, kunnen aanspreken. Zowel Justitie als de werkgever kunnen of willen er weinig aan doen.

Wanneer de betrokkenen zich toch de moeite getroosten om dergelijke zaken te melden, blijkt dat Securail met een beperkte bezetting kampt zowel qua personeel als qua uren. Zeker in de kleinere stations is zulks het geval. Ik verwijs ter zake naar lijnen 25 en 27 en naar Vilvoorde. Tegen de tijd dat Securail ter plaatse is, is de vogel of zijn de vogels reeds gaan vliegen, waardoor Securail achter de feiten aanloopt.

Tot slot, uit de conclusies van de VUB-criminologen is het in mijn ogen duidelijk dat de NMBS bij de opleiding van treinbegeleiders niet voor conflicthantering zorgt.

Er kan natuurlijk worden opgeworpen dat het voorgaande zeker een aspect moet zijn. Anderzijds moet ook duidelijk zijn dat er een signaal van de NMBS komt dat het haar menens is, dat de agressie niet wordt getolereerd en dat streng en kordaat wordt opgetreden.

Om voornoemde redenen heb ik mijn interpellatie gehouden. Ik hoop dat u er met de nodige antwoorden en de nodige bijsturing van het beleid, zowel in uw hoedanigheid van minister als in overleg met uw collega's, zal voor zorgen dat de problematiek in kwestie ernstig en efficiënt wordt aangepakt.

17.03 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, het klopt dat de concrete aanleiding voor de huidige vragenreeks een incident op 11 januari 2011 was, waarbij een treinbegeleidster met een vuurwapen werd bedreigd.

Volgens de NMBS was het incident heel uitzonderlijk. Echter, dat er een probleem met agressie op de treinen is, blijkt ook uit voorgaande jaren. Ik heb toen met de regelmaat van de klok – ik heb in mijn schriftelijke neerslag het woord “helaas” gebruikt – vragen over de agressie tegen treinbegeleiders moeten stellen.

Eerlijkheidshalve dien ik eraan toe te voegen dat geen van uw voorgangers het voorliggende probleem ooit heeft geminimaliseerd. Iedereen was zich van de ernst van de situatie bewust. Telkenmale werd verklaard dat zij de verhoogde inspanning van de NMBS om de agressie te bestrijden, steunden.

Wel verschil ik van mening met de vorige minister, bijvoorbeeld over het aantal gevallen van agressie. Op het bewuste moment heb ik gesteld – ik stel dit ook nu nog – dat er volgens mij een probleem met de aangiftebereidheid bij een aantal treinbegeleiders is.

Zij melden mij dat er, enerzijds, een administratieve procedure is, waarbij de betrokken treinbegeleiders allerlei formulieren moeten invullen. Zij wijzen er, anderzijds, op – dit is veel erger – dat zij, indien zij te veel meldingen maken, extra worden opgevolgd. Zij zijn in voorkomend geval degene die moeilijk doet. Zij krijgen dan de last, terwijl zij het slachtoffer zijn.

Dit is toch wel een probleem dat mij door heel wat mensen werd gemeld. Bovendien is er een verschil van depot tot depot, van leidinggevende tot leidinggevende. Na elke parlementaire vraag werd er gezegd dat er bijkomende maatregelen zouden worden genomen: extra controles op bepaalde treinen, versterking van Securail, betere samenwerking tussen Securail en de politie.

Ik kom dan tot mijn vragen. Graag de cijfers van het aantal personeelsleden van Securail op 1 januari 2010, 1 januari 2011 en 1 januari 2012. Zo kan ik zien of er effectief personeel is bijgekomen. Zijn er plannen om deze dienst te versterken? Zijn er cursussen omtrent omgaan met agressie? Hoeveel procent van de treinbegeleiders hebben deze cursus kunnen volgen? Uit de aangehaalde studie blijkt dat deze cursus niet bestaat en toch heb ik op voorgaande vragen het antwoord gekregen dat ze wel bestaat. Ik had hierover dan ook graag cijfers gekregen. Hoeveel personeelsleden zijn met ziekteverlof als gevolg van agressie? Hoe verloopt de samenwerking met de politie? Is het protocol ter zake in voege? Ik herinner dat er in de vorige

legislatuur een protocol werd gesloten met Justitie. Welk beleid wil de minister uitwerken om agressie tegen spoorwegpersoneel tegen te gaan en te beteugelen.

17.04 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, voor de feitelijkheden zal ik mij aansluiten bij mijn voorgangers. Ik heb twee vragen ingediend omdat ik meen dat de vraag met betrekking tot de specifieke gevolgen van agressie iets anders is dan de studie en de aangiftebereidheid van slachtoffers. Desalniettemin werden deze vragen samengevoegd en zullen ze in een keer worden beantwoord.

Met betrekking tot het voorval van 11 januari dat door de collega's al uitvoerig werd beschreven, zou ik willen toevoegen dat het masterplan Anti-agressie met 45 pro-actieve, preventieve en curatieve acties klaarblijkelijk onvoldoende vruchten afwerpt. Ik zou de minister dan ook willen vragen waar dit actieplan tekortschiet. Heeft u een overzicht van het aantal bijsturingen, want blijkbaar is er een driemaandelijks evaluatie? Welke bijsturingen heeft dit opgeleverd?

De studie van criminologe Iris Steenhout met betrekking tot een excessieve agressie verschilt qua tonaliteit en algemeen karakter.

Mevrouw Steenhout haalt aan dat een groot deel van de agressie zou voortkomen uit frustratie en verwijst dan ook in grote mate naar de mate waarin de betrokken begeleiders methodes van conflicthantering toepassen. Zij zouden volgens haar onvoldoende zijn opgeleid voor conflicthantering.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen. Ik vermoed dat dit een onderzoek is waarvoor de NMBS niet hoeft te betalen. Kent de NMBS dit onderzoek en zal zij dit ter harte nemen?

Erkent de NMBS dat er een gebrek aan aangiftebereidheid bestaat bij de treinbegeleiders? Uit het onderzoek blijkt dat maar een op twee gevallen van agressie wordt aangegeven. Het feitelijk aantal zou dus nog onrustwekkend hoger liggen.

Heeft de NMBS plannen om meer aandacht te besteden aan conflicthantering in de opleiding van haar treinbegeleiders?

De **voorzitter**: Mijnheer Van Biesen, hebt u uw beide vragen gesteld?

17.05 Luk Van Biesen (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mijn tweede vraag gaat wat dieper in op het statuut van de treinbegeleiders.

Een paar dagen na het incident in verband met het cannabisgebruik is er opnieuw een incident geweest.

Mijnheer de minister, wat is uw standpunt over hoe men deze treinbegeleiders beter kan wapenen tegen de steeds toenemende agressie?

Volstaat het huidige statuut van de treinbegeleiders om daaraan iets te kunnen doen? Kan men dat statuut niet verbeteren zodat de treinbegeleiders meer middelen en mogelijkheden zouden hebben om zich te verweren tegen agressie?

17.06 Minister Paul Magnette: Mevrouw de voorzitter, collega's, ik dank u voor deze belangrijke vragen.

Ik heb hier een overzichtstabel van het totaal aantal gevallen van agressie tegen personeel van de NMBS Groep – zowel treinpersoneel als stations- en veiligheidspersoneel – voor de periode van januari tot november 2011. Ik zal u hiervan een kopie bezorgen.

Op basis van dagelijkse monitoring van de problemen in de treinen en in de kleinere stations voert Securail gerichte patrouilles uit. Naast de effectieve aanwezigheid van Securail kunnen ook virtuele patrouilles worden verzekerd in de stations waar camera's aanwezig zijn.

In het raam van de samenwerkingsverbanden die worden gesloten tussen de Corporate Security Service en de lokale besturen worden eveneens afspraken gemaakt voor de eventuele inzet van lokale politiepatrouilles en/of gemeenschapswachten teneinde het beschikbare veiligheidsdispositief optimaal te benutten.

Op basis van analyse van de feiten en meldingen van het treinpersoneel aan het Security Operations Center

bepaalt de Corporate Security Service de strategie in verband met het begeleiden van bepaalde treinen door het veiligheidspersoneel van Securail. In 2011 werden 37 000 treinen begeleid.

De opstelling van een tweede bediende treinbegeleiding in een trein wordt vandaag gehanteerd op volgende basis: eerst volgens de noden van exploitatieveiligheid, dit wil zeggen lange samenstellingen, trajecten waar de perrons in een bocht gelegen zijn, enzovoort. Ten tweede gebeurt het op basis van de grote bezetting van de treinen en van sommige lokale evenementen, zoals festivals, concerten, enzovoort, waarbij de betrokken cel treinbegeleiding over de eventuele opstelling oordeelt. Ten derde gebeurt het op basis van noodzakelijke voorziene verplaatsingen van het treinpersoneel om bepaalde treinen te bedienen.

In gevallen waar er problemen zijn met de openbare veiligheid, wordt deze informatie aan de veiligheidsdiensten voor de NMBS doorgegeven. Securail onderneemt in deze gevallen gepaste actie.

Wat andere mogelijkheden om een treinticket te kopen betreft, wil de NMBS inderdaad meer mogelijkheden bieden om een treinticket op voorhand aan te kopen. Zo heeft de NMBS recent een Mobile Ticketing-applicatie gelanceerd die het mogelijk maakt eerder waar een ticket aan te kopen via een smartphone. NMBS beschikt eveneens over een uitgebreide internetmodule die toelaat om ook online tickets aan te kopen. Daarnaast heeft de NMBS reeds enige tijd geleden beslist om alle onbewaakte stopplaatsen uit te rusten met een verkoopautomaat. Deze moet er toe leiden dat reizigers een ticket kunnen aankopen voor ze opstappen op de trein. Tot slot zal de NMBS dit jaar ook haar verkoopsregels aan boord van de trein aanpassen, waarbij reizigers die momenteel een ticket aan boord van de trein aanschaffen, terwijl ze zijn opgestapt in een station, een hogere ticketprijs zullen betalen, met als doelstelling het aankoopgedrag van deze reizigers bij te sturen. Het heropenen van enkele loketten biedt geen afdoend antwoord voor dergelijke gevallen. Bovendien werkt NMBS op andere vlakken aan de uitbreiding van het distributienet.

Wat de sancties betreft, geeft de wet van 25 juli 1891 op de politiespoorwegen de rechter de mogelijkheid om voor personen die een agressie hebben gepleegd, naast de hoofdstraf ook een verbod op te leggen ten aanzien van de betrokkene om gedurende maximum 15 dagen de stations of de treinen te betreden, 6 maanden in geval van recidive.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

De NMBS wil een zeer duidelijke boetestructuur en regeling hanteren, die reizigers bestraft voor onregelmatig gedrag. Hiermee zullen pure agressiegevallen echter niet kunnen worden uitgesloten. Bovendien biedt een boete in dergelijke gevallen ook geen afdoend antwoord. Het weigeren van reizigers aan boord van de trein is echter niet eenvoudig. Dat dient juridisch verder te worden onderzocht, daar de NMBS als openbare dienstverlener aan specifieke voorwaarden dient te voldoen en in principe geen zwarte lijst mag bijhouden.

Thans kom ik tot de lijn Brussel-Mechelen. In het kader van het nationaal actieplan op de spoorweglijnen is Securail dagelijks aanwezig op lijn 25. Sinds december 2011 worden door Securail gerichte acties gevoerd op deze lijn tussen Brussel en Vilvoorde. Naast die verhoogde patrouille wordt er ook samengewerkt met het treinpersoneel en de betrokken politiediensten, onder meer onder de coördinatie van DirCo Brussel. De reeds bestaande samenwerking met het parket wordt voortgezet.

De veiligheidsdiensten van de NMBS-Holding nemen overigens voortdurend initiatieven en staan permanent in overleg met politie en justitie om allerhande preventieve maatregelen en oplossingen uit te werken en te toetsen. Die aanpak blijkt in de praktijk bij bepaalde doelgroepen ook vruchten af te werpen. Evenwel blijkt in andere categorieën de preventieve aanpak op zich geen afdoende antwoord te bieden, vooral wanneer wij worden geconfronteerd met zware agressie van het type slagen en verwondingen, zoals in Vilvoorde.

Ook moeten wij ons ervoor hoeden niet alle incidenten waarbij treinbegeleiders worden betrokken al te snel af te doen als een puur probleem van zwartrijden. Het niet beschikken over een vervoerbewijs is vaak een element of een aanleiding, maar de agressiecontext is dikwijls complexer.

Agressie tegen het personeel of inbreuken op de fysieke integriteit van het personeel van de NMBS-Groep blijft de hoogste prioriteit van de Corporate Security Service. Op basis van dagelijkse monitoring van de gemelde feiten op het Security Operations Center en op het personeelsoverleg met de verschillende interne en externe partners worden de beschikbare patrouilles van Securail optimaal ingezet, zowel in de trein als in

de stations. Dat gebeurt in nauwe samenwerking en in overleg met de betrokken politiediensten.

Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.

Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.

Daarnaast beschikt de Corporate Security Service over een team van criminologen die instaan voor fenomeenanalyses die moeten resulteren in maatregelen op middellange en lange termijn. 67 % van de agressie betreft onregelmatigheden van vervoerbewijzen bij reizigers.

Om te strijden tegen deze incidenten van agressie voorziet het masterplan anti-agressie als strategisch beleidsinstrument in het bijzonder in de uitvoering van het boordtarief. Doel is enerzijds het ontmoedigen van de aankoop van een vervoerbewijs in de trein en het vereenvoudigen van de reglementering inzake het in regel stellen van reizigers in de trein, anderzijds een vereenvoudiging van het productprogramma en eveneens het kunnen waarnemen van gelijkheid in de vervoersvoorwaarden.

Ten slotte zet de NMBS alle nodige stappen om uiteindelijk maximaal de vaststellingen van onregelmatigheden, opgemaakt door de treinbegeleiders, terug te vorderen, dit inzake reizigers die niet beschikken over een vervoerbewijs of niet in het bezit zijn van een geldig vervoerbewijs, en inzake reizigers die weigeren onmiddellijk te betalen in de trein. Het masterplan anti-agressie is een strategisch beleidsinstrument. De hierin opgenomen proactieve, preventieve en curatieve maatregelen zijn structurele maatregelen op middellange en lange termijn.

Tijdens de trimestriële vergaderingen wordt de status van de verschillende maatregelen geëvalueerd en bijgestuurd in functie van de evolutie in bepaalde dossiers. In die zin werden onder andere actiepunten rond opleiding, tarieven en beëdiging van treinbegeleiders aangepast. Naast de structurele maatregelen zoals voorzien in het masterplan antiagressie, werd een operationele overlegstructuur opgezet. Dit lokaal operationeel overleg kan bepaalde maatregelen of acties op zeer korte termijn aanpassen. De ondernomen acties gebeuren steeds in gezamenlijk overleg tussen alle betrokken diensten van de NMBS-Groep en de spoorwegpolitie.

De toenemende agressiviteit is, jammer genoeg, een algemeen maatschappelijk fenomeen. Niettemin is en blijft precies op het stuk van de agressie tegen het treinpersoneel de voornaamste oorzaak de problematiek van de reizigers zonder vervoerbewijs of met een ongeldig vervoerbewijs die weigeren zich aan boord van de trein in regel te stellen.

Is de NMBS op de hoogte van het onderzoek van Iris Steenhout? Iris Steenhout volgde inderdaad de opleiding met het oog op hercertificatie als treinbegeleider in januari en februari 2011. Zij nam niet deel aan het examen. Mevrouw Steenhout verwees tijdens haar media-interviews naar die periode, tijdens dewelke zij haar onderzoek uitvoerde. De resultaten van dat onderzoek werden nader toegelicht in een persbericht van de VUB, waar mevrouw Steenhout werkt. De conclusies komen sterk overeen met de resultaten van haar stage criminologie, die zij in 2007 en 2008 doorliep, toen zij bij de NMBS tewerkgesteld was.

De Corporate Security Service en NMBS Mobility hebben geen weet van een tekort aan aangiftebereidheid bij het personeel. In alle communicatie met het personeel van de NMBS-Groep dat het slachtoffer van agressie kan worden, wordt de belangrijkheid van de aangifte benadrukt. Het is trouwens op basis van de aangifte via de meldingsformulieren postagressie en de ingediende klachten bij de politiediensten dat de nodige maatregelen worden getroffen. De initiële melding vormt eveneens de basis voor de verdere juridische opvolging van de dossiers van de slachtoffers.

Naast de meldingen in verband met agressie tegenover het personeel stellen wij sinds 2008 een gestage groei vast van de meldingen van onveilige situaties door het treinpersoneel van het Security Operations Center. Het betreft een stijging met 25 % tussen 2008 en 2011. NMBS Mobility wijst de begeleiders regelmatig op het belang niet alleen meegemaakte gevallen van zowel verbale als fysieke agressie te melden, maar ook om het SOC te waarschuwen wanneer zij zich onveilig voelen bij een potentieel agressierisico. De doelstelling is tweevoudig: de bediende een betere opvolging en ondersteuning bieden en het mogelijk maken specifieke preventieve actieplannen op te zetten bij Securail.

Heeft de NMBS plannen om meer aandacht te besteden aan conflicthantering in de opleiding? Ja, naast de opleidingen die gebruikelijk daarover worden gegeven, organiseert de NMBS sinds 2011 een bijkomende opleiding "moeilijke situaties herkennen". Die opleiding wordt aan de treinbegeleiders gegeven door

beslagen vakmensen. Ik heb ook de cijfers over het aantal personeelsleden van Securail voor 2008, 2009 en 2010. Ik zal u die tabel bezorgen. De NMBS-Holding heeft beslist dat de Corporate Security Service voor het jaar 2012 een bijkomend contingent van 40 personen mag aanwerven.

Deze aanwervingen zullen de eerstvolgende maanden plaatsvinden.

Er zijn inderdaad cursussen inzake omgaan met agressie. Sinds 2001 worden opleidingen “professionele houding” verstrekt. Bijna 18 % van de treinbegeleiders heeft deze bijscholing gevolgd. In de fundamentele opleiding wordt eveneens aandacht geschonken aan deze problematiek. Daarvoor worden 9 lesdagen uitgetrokken. Tot nu toe hebben 1 200 nieuwe treinbegeleiders deze opleiding gevolgd, wat overeenkomt met 45 %.

Vanaf dit jaar is de opleiding “herkennen van conflictsituaties” gestart. Deze bijkomende opleiding legt vooral de nadruk op conflicthantering.

In 2011 waren er 259 personeelsleden met ziekteverlof als gevolg van agressie. Dit komt overeen met 3 152 dagen werkonbekwaamheid.

De modaliteiten voor de samenwerking met de politiediensten zijn vastgelegd in de rondzendbrief-Duquesne van april 2002, inzake “de verantwoordelijkheid van bestuurlijke overheid en de taakverdeling tussen de politiediensten inzake veiligheid bij de spoorwegen.”

Daarnaast werd tussen de spoorweggpolitie en de Corporate Security Service een operationeel protocol afgesloten teneinde de samenwerking tussen de beide diensten te optimaliseren en duidelijke afspraken te maken over de respectieve bevoegdheden. Dit protocol heeft tot doel: een gemeenschappelijke aanpak van veiligheidsproblemen en de afhandeling van evenementen op het spoorwegdomein, alsook een kader te creëren teneinde binnen de wettelijk voorziene bepalingen die van toepassing zijn op beide diensten alle relevante informatie uit te wisselen; en de operationele samenwerking tussen beide diensten op het terrein te regelen. Het operationele protocolakkoord werd voor het laatst geëvalueerd en aangepast op 4 februari 2010.

Als besluit kunnen wij stellen dat de maatschappelijke evolutie in het algemeen en de normenvervaging in het bijzonder de aandacht van alle protagonisten in het veiligheidsdebat vereist. De NMBS-Groep zal dan ook in overleg met de politieke, politionele en gerechtelijke overheden deze problematiek in al zijn nuances analyseren, om aldus passende oplossingen aan te bieden.

De **voorzitter**: Dit was een heel uitvoerig antwoord. Het is intussen rondgedeeld aan de vraagstellers. Ik wil dus vragen de replieken kort te houden.

17.07 Luk Van Biesen (Open Vld): Mijnheer de minister, specifiek inzake de lijn Brussel-Mechelen, zei u dat Securail daar dagelijks patrouilleert, maar dat zij afstappen in Vilvoorde. Het is dan niet toevallig dat net in de volgende stations, in Eppegem en in Weerde de agressie plaatsgrijpt. Het is misschien interessant om ervoor te zorgen dat Securail niet steeds op dezelfde plaats zichtbaar op- en afstapt van de trein, zodanig dat de mensen die voor agressie komen niet weten wanneer zij kunnen toeslaan.

Anderzijds ben ik heel tevreden met een hele reeks antwoorden. Ik zal dat opvolgen. De vermindering van de liquiditeit bij de treinbegeleiders, dus het cashgeld dat men bij heeft, zal uiteraard ook helpen.

Het tweede element waarover ik uiteraard tevreden ben, is dat men in de toekomst niet alleen boetes zal kunnen opleggen maar ook een vorm van stationsverbod en rijverbod gaat invoeren voor mensen die agressie plegen. Dat is een zeer goed idee.

17.08 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik vind uw antwoord toch onvoldoende. U sluit volledig aan bij het huidige NMBS-beleid en bij de huidige maatregelen. Het blijft mij verbazen dat deze problematiek niet aan bod komt in het regeerakkoord noch in uw beleidsbrief en dat u zelf geen bijkomende maatregelen zult nemen en geen overleg zult plegen met uw collega's van Justitie en Binnenlandse Zaken om ter zake snel, efficiënt en kordaat op te treden. Dat zou nochtans een goed signaal zijn ten aanzien van het NMBS-personeel, alsook ten aanzien van de daders.

U staat in uw antwoord nogal lang stil bij de problematiek van de ticketverkoop. Het is best mogelijk dat vele

incidenten beginnen met iemand die niet betaald heeft. Ik maak mij echter weinig illusies, want als men de prijs om een ticket aan boord te kopen verhoogt, zelfs als het in elk station zeer gemakkelijk is om aan een ticket te geraken, zal het aantal incidenten niet dalen. Het heeft gewoon te maken met de mentaliteit en de instelling van een aantal mensen dat de trein neemt. Of zij op een gemakkelijke manier of op een moeilijke manier aan een ticket geraken, het probleem is veeleer hun mentaliteit en hun instelling. Zij moeten een duidelijk signaal krijgen dat tegen geweld op de trein zeer streng en kordaat wordt opgetreden.

Het verwondert mij trouwens ook dat de Corporate Security Service en NMBS Mobility blijkbaar beweren geen weet van een tekort aan aangiftebereidheid bij het personeel te hebben. Zij motiveren hun bewering zelfs niet. Het is echter heel erg duidelijk dat er wel degelijk te weinig aangiftebereidheid is. U zou als minister er minstens voor moeten zorgen dat de aangiftebereidheid toeneemt.

Zulks geldt ook voor andere gevallen van criminaliteit. Ik kan mij moeilijk voorstellen dat alle NMBS-personeel – ik heb een aantal motieven gegeven waarom het geen aangifte doet – toch elk geval aangeeft. Trouwens, de cijfers waarnaar u verwijst, onder andere de gevallen van agressie in 2010, geven aan dat er 178 gevallen van slagen en verwondingen zijn. In 2011 gaat het voor de periode tot en met oktober 2011 over 174 gevallen.

Specifiek voor lijn 25, waarover wij het allen hebben, was het aantal patrouilles van Securail al in dalende lijn. In 2010 betrof het 5 100 patrouilles, terwijl het in 2011 over 4 380 patrouilles ging.

De NMBS heeft dus in feite de rode loper uitgerold en het signaal gegeven. U schiet als minister ter zake zwaar te kort. Daarom hebben wij op de banken een motie van aanbeveling gelegd, zodat de Kamer zich over uw beleid ter zake kan uitspreken en de nodige bijsturing kan vragen.

17.09 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord, dat aantoont dat de problematiek wel degelijk leeft en dat de bevoegde instanties naar een oplossing willen zoeken.

Ik heb evenwel een aantal bedenkingen bij de aangiftebereidheid. Mijn informatie leert mij dat er wel effectief een probleem is.

Ik heb bij de bespreking van de beleidsnota ook gezegd dat het vragen van 7 euro extra wanneer men een treinticket op de trein koopt volgens mij tot extra agressie leidt. Ik zou willen dat dit wordt herzien.

U zegt dat in 2011 37 000 treinen werden begeleid. Dat zijn er ongeveer 100 per dag, maar er rijden 3 600 treinen per dag. Dat betekent dat 3 % van de treinen door Securail wordt begeleid.

Ik weet dat men moet inzetten op moeilijke lijnen, maar dit verkleint de pakkans wel. Het getal van 37 000 treinen klinkt goed, maar uiteindelijk is dat slechts 3 %. Ik weet dat men niet elke trein kan controleren, maar ik denk dat daar een tandje moet worden bijgestoken.

17.10 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

U hebt aangetoond dat u het probleem kent. Het werd goed voorbereid.

Mijnheer de minister, met betrekking tot het beleid vraag ik u wat u gaat doen. Daarin treed ik de heer Veys bij. Ik heb een specifieke vraag gesteld over het masterplan inzake anti-agressie. Daarop werd in brede bewoordingen geantwoord op de typische manier waarmee men bij de NMBS-Groep dergelijke vragen beantwoordt.

Misschien kunnen wij in deze commissie tijd maken om de concrete acties die voortvloeien uit dat anti-agressie masterplan te bespreken.

Moties **Motions**

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.
En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Tanguy Veys en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer Tanguy Veys

en het antwoord van de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden,

beveelt de regering aan

- rekening te houden met het recent onderzoek van VUB-criminologe Iris Steenhout over agressie tegen NMBS-personeel;
- de nodige maatregelen te nemen opdat de NMBS zijn communicatie, zowel intern als extern, bij gevallen van agressie tegen NMBS-personeel bijstuurt;
- de nodige maatregelen te nemen opdat NMBS-personeel dat het slachtoffer is van agressie niet zou afzien om het geval van agressie aan te geven wegens het vele papierwerk, omdat ze vrezen dat het slecht is voor hun evaluatie als ze vaak incidenten melden, of omdat ze denken dat justitie en de werkgever er toch weinig aan kunnen doen;
- de nodige maatregelen te nemen opdat Securail ook (snel) aanwezig is in de kleinere stations;
- de nodige maatregelen te nemen opdat de NMBS bij de opleiding van treinbegeleiders ook voorziet in 'conflicthantering'."

Une motion de recommandation a été déposée par M. Tanguy Veys et est libellée comme suit:

"La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de M. Tanguy Veys

et la réponse du ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes,

demande au gouvernement

- de tenir compte de l'étude récente de la criminologue de la VUB Iris Steenhout concernant les agressions contre des membres du personnel de la SNCB;
- de prendre les mesures nécessaires en vue d'une meilleure communication interne et externe de la SNCB en cas d'agressions contre des membres de son personnel;
- de prendre les mesures nécessaires pour que les membres du personnel de la SNCB ayant été victimes d'une agression ne renoncent pas à déclarer cette dernière en raison des lourdeurs administratives, de la crainte que la déclaration répétée d'incidents n'influence négativement leur évaluation ou parce qu'ils considèrent que la justice et l'employeur ne peuvent pas faire grand-chose;
- de prendre les mesures nécessaires pour assurer (à court terme) la présence de Securail dans les petites gares;
- de prendre les mesures nécessaires pour que la SNCB intègre la gestion des conflits dans la formation des accompagnateurs de train."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren David Geerts, Luk Van Biesen en Jef Van den Bergh.

Une motion pure et simple a été déposée par MM. David Geerts, Luk Van Biesen et Jef Van den Bergh.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.38 uur.

La réunion publique de commission est levée à 12.38 heures.