

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

du

MARDI 7 FÉVRIER 2012

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 7 FEBRUARI 2012

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.19 uur en voorgezeten door de heer Herman De Croo.

La séance est ouverte à 14.19 heures et présidée par M. Herman De Croo.

01 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Montzenroute" (nr. 8678)**

01 **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 "la route de Montzen" (n° 8678)**

01.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, de Montzenroute is de spoorlijn die de haven van Antwerpen verbindt met Aken via Lier en Aarschot en uiteraard ook Heist-op-den-Berg. Het is voornamelijk een cargolijn in afwachting van de realisering van de IJzeren Rijn.

Volgens een studie van de Commissie voor Onafhankelijke Deskundigen zal de Montzenroute te maken krijgen met een sterke stijging van het goederenvervoer naar het Duitse Ruhrgebied, tot op het punt van de heractivering.

Naast een goed alternatief voor het milieu en de stijgende druk op onze wegen, zorgt het voor ongerustheid bij de omwonenden. Het is immers een heuvelachtige traject, waardoor er slechts een maximumcapaciteit van 1 100 ton is en bovendien zijn er talloze bochten en tunnels, waardoor de snelheid wordt beperkt.

Omwonenden vragen mij ook naar investeringen van Infrabel om de geluidshinder te minimaliseren.

Hoeveel goederentreinen rijden er dag en nacht over de Montzenroute? Wat zijn de prognoses voor het goederenverkeer via de Montzenroute?

Welke plannen heeft Infrabel om de geluidsoverlast voor de omwonenden te verminderen? Dat is de belangrijkste vraag.

Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.

Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.

01.02 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer Geerts, de Montzenroute bestaat uit verschillende baanvakken. Op sommige delen is er een gemengd reizigers- en goederenverkeer en op andere baanvakken is er alleen goederenverkeer.

Aangezien de vraag betrekking heeft op het goederenverkeer, heb ik hier de cijfers over de delen waar alleen goederenverkeer passeert tussen Visé, Mons en de Duitse grens.

Hier passeren dagelijks tussen de 80 en 100 goederentreinen in beide richtingen samen. Dat cijfer kan de voorbije vijf jaar als stabiel worden beschouwd.

Tijdens de studies in het kader van de IJzeren Rijn is een inschatting gemaakt van het groeipotentieel op de Montzenroute op lange termijn.

Voor de periode 2007-2030 wordt de jaarlijkse groei geraamd op 3 % in vervoerd tonnage. Op basis van werkelijk gemeten treinen in de periode 2007-2011 blijkt de groei niet te zijn gerealiseerd, maar is ze eerder status quo gebleven.

De Montzenroute is inderdaad een voor België heel belangrijk traject voor de afwikkeling van het goederenvervoer per spoor richting Duitsland via Lier, Aarschot, Hasselt, Luik en Montzen.

Langsheen het bestaande spoorwegnet is het efficiënter het geluid aan de bron in te perken dan plaatselijke end-of-pipemaatregelen zoals geluidsschermen in te voeren. Geluidsschermen of geluidsbermen worden trouwens alleen overwogen bij belangrijke uitbreidingen van het bestaande spoorwegnet en voor zover in de betreffende milieueffectenstudie dergelijke milderende geluidsmaatregelen worden aanbevolen.

De beperking van spoorweggeluid aan de bron vereist inspanningen van zowel de infrastructuurbeheerder als van de spoorwegoperatoren. De infrastructuurbeheerder en de spoorwegoperatoren vermijden nu reeds overmatige hinder door een goed onderhoud en door de technologische ontwikkelingen bij de vernieuwing van de spoorinfrastructuur respectievelijk van het rollend materieel.

Nieuw rollend materieel moet sinds 2006 voldoen aan strenge Europese geluidsemissienormen. Nieuwe goederenwagens zijn daardoor acht à tien dB stiller. Voor het bestaande goederenwagenpark is een dergelijke reductie van het rolgeluid eveneens haalbaar, op voorwaarde dat er bepaalde technische aanpassingen uitgevoerd worden aan de wagens.

In België rijden uiteraard niet alleen Belgische wagens, maar ook wagens uit bijna de hele Europese Unie. Het milderen van de geluidshinder van goederentreinen vereist dus een Europese aanpak. Onder impuls van Europa overleggen de Europese lidstaten onderling en met de spoorwegsector over de meest kostenefficiënte aanpak, zonder de concurrentiepositie van het vervoer per spoor te verstoren.

De meest aangewezen manier om geluidshinder aan te pakken, is een rechtstreekse subsidie door de lidstaat in overeenstemming met de regels voor staatssteun voor de wagoneigenaars om het rollend materieel geluidsarm te maken.

01.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, bedankt voor het antwoord.

Wat ik evenwel niet heb gehoord, is dat er een plan zou zijn met de uitrol van geluidswanden op die route en de bijhorende investeringen. Ik dacht vroeger dat er ooit een beslissing genomen was om de geluidshinder te beperken, niet alleen met subsidies voor de operatoren, maar ook met geluidswanden. Ik zal hierover opnieuw een schriftelijke vraag stellen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de opdracht voor het Rekenhof inzake de hervorming van de structuur van de NMBS" (nr. 8711)

- de heer Herman De Croo aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de opdracht van het Rekenhof inzake de hervorming van de structuur van de NMBS" (nr. 9242)

02 Questions jointes de

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la mission de réforme de la structure de la SNCB confiée à la Cour des comptes" (n° 8711)

- M. Herman De Croo au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la mission de la Cour des comptes relative à la réforme de la structure de la SNCB" (n° 9242)

02.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, tijdens de bespreking van uw beleidsnota heb ik hierover reeds het woord gevoerd. U hebt toen gezegd dat, zoals in de regeringsverklaring was gesteld, de regering

zou overgaan tot een hervorming van de structuur van de NMBS.

Omwille van de bevoegdheden tussen het Rekenhof en het Parlement, heb ik op dat moment ook gezien dat er een beslissing is van de Conferentie van voorzitters, waarbij de regering het verzoek gesteld had om het Rekenhof te belasten met een onderzoek naar de geldstromen bij de NMBS-Groep en tussen al haar entiteiten en filialen, zodat ook dat juridisch aspect in orde is.

Wat de opdracht zelf betreft weten wij via de geldstromen dat het een vrij ruime opdracht is. Het Rekenhof heeft in het verleden, onder andere ook op voorstel van de heer De Croo, een aantal studies uitgevoerd omtrent de verhouding tussen de verschillende filialen, maar ook naar de financiering ervan. Die financiële situatie en beheersovereenkomsten zijn ook in deze commissie besproken.

Mijn vraag in deze is wat er nu exact staat in die brief die u hebt geschreven aan het Rekenhof? Kan deze commissie een kopij krijgen van deze brief? Welke exacte opdracht zult u aan het Rekenhof geven en wat is de timing die hiermee verbonden is?

Mevrouw de voorzitter, ik verklaar mijn vragen nader. Is de capaciteit om dat te doen afhankelijk van de vraag die de regering via het Parlement gaat vragen, want een onderzoek naar de geldstromen lijkt mij zo vaag dat het ook moeilijkheden kan opleveren voor de mensen die bij het Rekenhof werken om te weten wat ze nu eigenlijk moeten onderzoeken.

Ik hoop dat het antwoord van de minister in deze op mijn vraag, en de vraag van collega De Croo is nog specifieker, ook duidelijkheid kan brengen aan de mensen die de opdracht moeten aangaan. Vandaar dat ik deze vraag wil stellen.

02.02 Herman De Croo (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank de heer Geerts want hij heeft de omstandigheden van de vraag ingekleed. Het is dus het regeerakkoord dat dat voorziet met een soort specificatie van een vijftal lijntjes van het akkoord, en ook met een timing. Daarom wil ik toch ook enkele vragen stellen.

Ik lig mee aan de basis van de beslissing van de Conferentie van de voorzitters. Men mag niet vergeten dat het Rekenhof in zekere zin de vaste commissie van de Kamer is die op alle gebied door de Kamer kan worden gemobiliseerd. Ook het statuut en de verloning van het Rekenhof zijn gedoteerde fondsen van de Kamer van volksvertegenwoordigers.

De vragen die ik u stel, zijn de volgende.

Ten eerste, ik sluit mij aan bij de vraag van de heer Geerts. Kunnen wij de bewuste brief krijgen? Kan hij aan de commissie worden medegedeeld?

Ik wil u nog een aantal specifieke vragen stellen.

Ten tweede, de opdracht is heel ruim. Ik zal u straks een aperçu geven van het aantal filialen dat blijkbaar bestaat. Is de opdracht nog altijd geldig? Kan het Rekenhof de opdracht aan? Moet het Rekenhof in voorkomend geval met verlof van de Kamer niet een beroep doen op eventuele bijkomende expertise?

Wat is de timing? De timing gaat immers de herstructurering vooraf, die eventueel daarna kan worden overwogen.

Ten derde, mijnheer de minister, hebt een idee – dit is misschien voorbarig, gezien de studie – welke richting zal worden uitgegaan met de “heilige drievuldigheid” van de NMBS?

Mijnheer de minister, collega's, we mogen ter zake niet vergeten dat wij drie miljard euro per jaar, zijnde twee miljard oude Belgische frank per week, omwille van een aantal motieven aan de NMBS'en – in het meervoud – spenderen. Daarom is de vraag of u weet welke richting zal worden uitgegaan dan ook heel pertinent.

Ik wens u nog een bijkomende vraag – David Geerts had ze blijkbaar ook in mijn nota's gelezen – te stellen. Is het Rekenhof gemachtigd om, behalve de rekeningen voor de opdrachten van openbare dienst, ook de rekeningen te onderzoeken van de vele filialen en deelnemingen die “geen openbare dienst vervullen”? Zo

ja, is het voor dat aspect niet nuttig dat het Rekenhof in akkoord met de Kamer op een gespecialiseerd, in voorkomend geval extern auditbureau een beroep zou kunnen doen?

02.03 Minister **Paul Magonette**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Croo, mijnheer Geerts, op 10 januari 2012 is een brief naar het Rekenhof gestuurd. In de brief wordt gevraagd om, conform de bepalingen van het regeerakkoord, een studie te maken over de financiële stromen binnen en tussen alle eenheden en dochtermaatschappijen van de Groep.

In dezelfde brief wordt voorgesteld een samenkomst met de voorzitter van het Rekenhof te organiseren, om de nauwkeurige omtrek van de studie, evenals de kalender van de uitvoering te bepalen.

Aangezien het aan het Parlement toekomt om het Rekenhof te belasten met de taak beheeranalyses uit te voeren van de diensten en instellingen die aan de controle van het Rekenhof zijn onderworpen, is overigens een brief aan de voorzitter van de Kamer van volksvertegenwoordigers toegestuurd, opdat de vergadering deze aanvraag, die fundamenteel is voor de opbouw van de structuurhervorming, bevestigt. Een kopie van de brief moet u dus aan de voorzitter van de Kamer vragen.

Ik verwacht een eerste versie van de studie in mei, vóór het starten van de tegensprekbare fase, die er bij zulke audits altijd is. Dit zal ons toelaten ermee rekening te houden, voor wij eind mei of begin juni een ontwerp van hervorming bij de Ministerraad indienen. Met andere woorden, ik hoop de eerste resultaten van de studie te ontvangen vooraleer mijn ontwerp van hervorming in de Ministerraad wordt voorgelegd.

02.04 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord, maar om eerlijk te zijn, ik ben er niet veel wijzer door geworden. Ik zal een brief schrijven aan de heer Flahaut om meer duidelijkheid te krijgen. Ik meen dat het ook in de Conferentie van voorzitters moet worden bekeken.

De vraag blijft, ten eerste, wat het Rekenhof zal doen, en ten tweede, is het bij machte dat te doen? Ik kan na uw antwoord nog altijd geen conclusie trekken, dus ik blijf met een gemengd gevoel achter. Ik zal mijn job als Parlements lid verder doen en dit verder opvolgen, want het gaat om iets fundamenteels, dat uiteindelijk ook ons werk in het Parlement beïnvloedt. Kortom: dit wordt vervolgd.

02.05 **Herman De Croo** (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, ik ga rechtstaan. Dat is niet mijn gewoonte, maar ik wil u een lijst overhandigen met de filialen van de NMBS. Ik heb hier 4 bladzijden met filialen van de NMBS. Op de twee eerste bladzijden staan de filialen van de NMBS-Holding. Ik zal u ook de tabel geven met de filialen van Infrabel en van de NMBS-Vervoersmaatschappij.

Ik heb ze nog niet allemaal geteld. De lijst dateert van 30 september 2011 en er staan tientallen filialen op. De NMBS is blijkbaar een kroostrijk gezin, met dochters, kleindochters, neven en nichten, die allemaal gezegend zijn door de heilige drievuldigheid, de drie spoorwegmaatschappijen.

Mijn laatste vraag – tevens de vraag van de heer Geerts – is pertinent: kan het Rekenhof dat wel doen? De lijst is zo omvangrijk dat men moeite heeft met het publiceren ervan.

Mijnheer de minister, ik wens u veel succes om de combinaties tussen al deze filialen te ontrafelen. Er zijn talrijke kruisparticipaties. Zo vraagt Eurostation bijvoorbeeld 17 % als commissieloon. Ik wens u succes om dat allemaal duidelijk in kaart te krijgen. Wij zullen u steunen, opdat u er zo snel mogelijk klaarheid in krijgt, ten bate van het openbaar vervoer per spoor.

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

03 Question de M. Josy Arens au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les retards importants et récurrents pris sur les lignes de trains reliant Arlon à Luxembourg" (n° 8766)

03 Vraag van de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanzienlijke en veelvuldige vertragingen op de treinverbindingen tussen Aarlen en Luxemburg" (nr. 8766)

03.01 **Josy Arens** (cdH): Monsieur le ministre, je vous ai déjà interrogé concernant les adaptations

d'horaires mises en place depuis le 12 décembre 2011 par la SNCB. Tous les partis politiques sont quotidiennement harcelés par ceux qui empruntent les trains reliant Arlon à Luxembourg.

Je me permets de revenir à nouveau sur ce sujet car la situation semble devenir catastrophique dans le sud du pays et notamment sur la ligne de train reliant Arlon à Luxembourg. Il apparaît que les retards sont systématiques. Entre ces deux villes, entre 06 h 45 et 07 h 30, il n'y a plus un train direct sans retard! La grogne monte dans les trains... Et la fuite pour prendre le train à la frontière ou la voiture est grandissante.

Monsieur le ministre, à ma dernière question, vous m'avez répondu que "la SNCB a tenté, malgré les lourdes contraintes en présence, de maintenir autant que possible une offre pertinente qui tenait compte des besoins en termes de déplacement de la clientèle. La SNCB est bien consciente que les choix arrêtés imposent parfois à la clientèle des changements d'habitude, mais les travaux planifiés par Infrabel, gestionnaire de l'infrastructure, nécessitaient des adaptations d'horaires importantes". Qu'en est-il au juste?

Nous voyons bien sur le terrain que ces modifications ne conviennent à personne et ne sont pas adaptées. Je peux comprendre qu'afin de réaliser les travaux de modernisation, des modifications d'horaires soient obligatoires. Toutefois, la situation actuelle concernant les horaires des trains ne semble pas tenable et ce, d'autant plus que la fin de ces travaux n'est prévue qu'à l'horizon 2017, dans cinq ans. À ce rythme, les passagers désertent les trains.

Je souhaiterais que vous me fassiez part des mesures que vous comptez faire prendre à la SNCB pour pallier ces retards récurrents. Tout cela me semble désolant, alors qu'on essaie de favoriser les transports en commun. Il est évident que ces changements d'horaires ont été décidés sans que soient consultés les usagers ou les pouvoirs locaux. Cela fait des années que les navetteurs sont pénalisés par ces travaux et ils n'en tirent aucun bénéfice. Au contraire, leur mobilité est continuellement réduite.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me faire part de ce que vous comptez demander à la SNCB tout en sachant que vous n'êtes pas le patron de la SNCB. Un précédent intervenant l'a déjà dit, une dotation fédérale importante est octroyée à cette entreprise autonome. Je souhaiterais vraiment votre appui pour que la situation puisse être améliorée.

03.02 Paul Magnette, ministre: Monsieur Arens, sur le fait que je ne sois pas le patron de la SNCB, je ne vais pas épiloguer! J'ai déjà répondu précédemment à ce sujet. Je m'habituerai à vous répondre, même si je ne suis que le ministre de tutelle d'une entreprise publique autonome!

Les travaux ont pour but une modernisation de la ligne 162, Namur-Luxembourg. Finalement, le trajet entre Bruxelles et Luxembourg devrait être amené à 2 h 10 pour les trains directs, contre 2 h 30 actuellement.

Le tracé sinueux de la ligne explique la vitesse de référence actuelle relativement basse, 130 km/h. Pour relever la vitesse à 160 km/h sur une grande partie du parcours, Infrabel rectifiera neuf des nombreuses courbes que compte la ligne, notamment à Assesse, à Florée, à Hamois, à l'entrée de Ciney, à Haversin, à Poix-Saint-Hubert, à Hatrival, à Neufchâteau et à Bernimont.

Toutes les mesures nécessaires seront prises pour préserver l'environnement en bordure de sites Natura 2000. L'entrevoie sera élargie par endroit et certains ouvrages d'art devront donc être adaptés. Des voies et aiguillages seront configurés dans les gares de Gembloux et de Jemelle. Il en sera de même dans les gares de Ciney et de Libramont.

Infrabel procède aussi au renouvellement des matériaux de voie d'ouvrages d'art et d'installations de signalisation. La ligne Bruxelles-Luxembourg sera complètement réélectrifiée. Dans le cadre de cette modernisation, des travaux sont en cours sur le tronçon Libramont-Neufchâteau-Lavaux. Ils sont réalisés en continu à la faveur d'un service à voie unique qui a été mis en place en septembre 2011. La fin de ces travaux est prévue en juin 2013. Pour ce faire, les horaires ont été adaptés afin d'éviter tout croisement de trains – ce qui peut malheureusement avoir lieu et engendrer des effets boule de neige sur les retards.

Afin de pouvoir terminer les travaux de modernisation et de réélectrification sur l'ensemble de la ligne entre Namur et Luxembourg en décembre 2018, comme prévu, il sera encore nécessaire, successivement et par tronçon, de mettre en place un ou plusieurs services à voie unique en continu. En outre, la ponctualité sur cette ligne a aussi été influencée par un affaissement de terrain survenu le 3 janvier 2012 entre Arlon et Luxembourg. Cet incident a rendu indispensables l'instauration d'un service à voie unique ainsi qu'un avis de

ralentissement temporaire qui provoque un retard d'environ deux minutes.

De plus, certains trains circulant sur la ligne 162 Namur-Luxembourg empruntent également la ligne 161 Namur-Bruxelles, sur laquelle de nombreux chantiers sont en cours afin de construire quatre voies servant au projet RER. Pour cette raison, les possibilités d'exploitation sont fortement réduites. Dès lors, quand un accident se produit, telle une panne de matériel, il est très difficile pour le Traffic Control d'intervenir afin d'en limiter les conséquences. Le moindre incident peut donc aisément se répercuter sur les premiers trains qui suivent, mais également sur d'autres à mesure que l'heure de pointe avance, entraînant des retards en cascade.

Un groupe de travail attaché à la ligne 161 a donc été mis en place pour analyser quotidiennement le trafic. Il prend aussi des mesures correctrices afin d'améliorer la ponctualité des trains. Une adaptation plus réaliste du nombre d'arrêts et des horaires était nécessaire entre les relations 39X et 77X, 65X et 55X. C'est pourquoi, à partir du nouveau service des trains entré en vigueur le 11 décembre 2011, une nouvelle répartition des agents entre ces différentes relations a été décidée par Infrabel et la SNCB. Cela a pour but de fluidifier le trafic entre les trains directs et les trains plus lents.

Des mesures permettant de lutter contre le givre sur les caténaires ont été prises, telles que l'équipement des locomotives des trains de la relation IC, de pantographes antigivre. Et la mise en place d'avis de régulation, de scénarios d'adaptation et de plans de secours en cas d'incident a été poursuivie.

Vous voyez, monsieur Arens, qu'en dépit de ces travaux très importants pour la modernisation de cette voie qui ne l'est pas moins, Infrabel et la SNCB font tout ce qu'elles peuvent pour prévenir les retards sur cet axe.

03.03 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Depuis huit jours, le gel est très important dans cette région, peut-être plus qu'ailleurs en Belgique, puisque cette nuit la température est descendue à moins vingt degrés. Mais cela n'explique quand même pas tous ces retards, qui dépassent largement deux minutes.

Je vous demande d'insister auprès de la SNCB pour rétablir la situation entre Arlon et Luxembourg. Des milliers de travailleurs passent la frontière chaque jour et prennent ce train. La situation est intenable. Je compte sur vous pour insister auprès de la SNCB pour qu'ils fassent encore plus pour cette liaison Arlon-Luxembourg, pour absorber ces retards et calmer les voyageurs qui empruntent cette ligne tous les jours.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toenemende koperdiefstallen in België" (nr. 8764)

04 Question de M. Michel Doomst au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'augmentation des vols de cuivre en Belgique" (n° 8764)

04.01 Michel Doomst (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik kom nog even terug op het fenomeen koperdiefstallen, een niet te aanvaarden maatschappelijke plaag. Infrabel registreerde vorig jaar 751 van dat soort diefstallen, terwijl het er in 2008 509 waren. De kostprijs voor die diefstallen bedroeg blijkbaar meer dan 2 miljoen euro en zorgde voor veel vertraging.

In 2009 ondervroeg ik uw voorganger over dit toenemende probleem. Men zei toen dat er maatregelen zouden worden genomen, onder meer camerabewaking, maar blijkbaar is het probleem nog niet van de baan. Vooral de regio Luik zou een geliefkoosd doelwit zijn.

Het is ook een grensoverschrijdend probleem, dat onlangs zou zijn aangekaart bij de bevoegde eurocommissaris. In 2008 werd ook een werkgroep gestart met alle betrokkenen.

Zullen er nog extra maatregelen genomen worden tegen zulke diefstallen? Wordt het probleem nog aangekaart bij de eurocommissaris? Is er al overleg met de buurlanden? Wat zijn de resultaten van de werkgroep die zich buigt over koperdiefstal?

04.02 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Doomst, de technische werkgroep die werd opgericht in het kader van de werkgroep koperdiefstallen, zal in maart van dit jaar zijn conclusies presenteren met betrekking tot technieken die kunnen worden gebruikt, bijvoorbeeld voor de beveiliging van de kabels, inbraakdetectie, DNA-identificatie en gebruik van optische kabels.

Ik zal op korte termijn de Europese commissaris Kallas ontmoeten en naast andere dossiers ook de kwestie van de koperdiefstallen ter sprake brengen. Op internationaal niveau is er reeds samenwerking en overleg met de verschillende spoorwegmaatschappijen met betrekking tot de problematiek van de koperdiefstallen. Bovendien nemen zowel Infrabel als Corporate Security Service actief deel aan internationale werkgroepen die binnen de UIC en de EIM, de European Rail Infrastructure Managers, werden opgericht om *best practices* op te stellen in de strijd tegen kabeldiefstallen op het spoorwegdomein.

In het kader van de werkgroep koperdiefstallen werd een beter beeld verworven over het fenomeen kabeldiefstal op het spoorwegdomein en werden de hotspots bepaald. Daarnaast werd een betere samenwerking tot stand gebracht met de federale politie en de interne partners zoals Infrabel. Ook kunnen de gepaste maatregelen worden genomen voor de beveiliging van de kabels en zal er in de nabije toekomst een conventie worden afgesloten met de vereniging voor schroothandelaars met het oog op identificatie van de Infrabelkabels bij verkoop aan de schroothandelaars.

04.03 **Michel Doomst** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

U bent er nog niet uit of het aantal diefstallen intussen toeneemt of afneemt. Het probleem blijft, naar ik aanneem, in elk geval bestaan. Wij kijken dan ook uit naar de resultaten van de werkgroep.

Ik stel voor dat wij u hierover opnieuw ondervragen zodra de werkgroep u haar conclusies heeft overgemaakt.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 **Question de M. Olivier Destrebecq au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gare de La Louvière" (n° 8769)**

05 **Vraag van de heer Olivier Destrebecq aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het station van La Louvière" (nr. 8769)**

05.01 **Olivier Destrebecq** (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, les bâtiments de la gare de La Louvière sont vétustes et méritent un réaménagement intelligent et réfléchi. Des travaux allant en ce sens débiteront d'ailleurs début 2013.

La gare de La Louvière est un lieu crucial pour l'économie de la région du Centre. D'une part, elle se situe sur une ligne ferroviaire importante et permet à de nombreux navetteurs de rejoindre quotidiennement la capitale. D'autre part, elle se situe à proximité d'un futur grand centre commercial, ce qui contribue grandement à la vitalité économique locale voire régionale. C'est surtout sur cet aspect-là que je souhaitais mettre l'accent aujourd'hui.

À l'heure où le coût du carburant explose, où les problèmes de circulation sont de plus en plus graves, à l'heure où nous développons une conscience aiguë de la nécessité de protéger l'environnement en émettant le moins de CO₂ possible, il est bon de saluer le comportement responsable de tous ces travailleurs qui optent pour les transports en commun plutôt que pour la voiture. Les autorités publiques et la SNCB en particulier se doivent d'offrir à ces personnes le meilleur service possible; je crois que la décision de réaménager la gare va en ce sens.

Toutefois, des travaux de grande importance vont souvent de pair avec des désagréments, que ce soit pour les riverains ou pour les voyageurs eux-mêmes.

Monsieur le ministre, quel sera l'impact des travaux sur la circulation ferroviaire, sur les riverains et sur les navetteurs? Y aura-t-il des transferts vers la gare de La Louvière-Sud? Quelles mesures seront-elles prises

pour limiter ces désagréments, le cas échéant?

En outre, je me permets d'attirer, une fois de plus, votre attention sur la position stratégique de la gare de La Louvière-Centre. Elle est située entre un centre aquatique de première importance et un projet de centre commercial de grande envergure. Une fois le projet réalisé, ce centre s'étendra sur une surface de 35 000 m² et devrait accueillir jusqu'à cinq millions de visiteurs par an.

Monsieur le ministre, vous comprendrez que pour faire face aux défis de demain, les mesures doivent être prises dès maintenant. Aussi, je pense qu'une augmentation du nombre de trains desservant la gare de La Louvière-Centre s'impose. Un direct en provenance de Bruxelles par heure, c'est beaucoup trop peu!

Le développement économique passe nécessairement par une augmentation de l'offre de transport en commun. Je ne doute pas que, sur ce point, vous abonderez dans mon sens. Je vous remercie donc déjà pour votre réponse.

05.02 Paul Magnette, ministre: Madame la présidente, monsieur Destrebecq, la SNCB Holding et la ville de La Louvière ont conclu, en décembre 2010, une convention-cadre dont l'objet est le réaménagement du site de la gare de La Louvière-Centre, en y créant un nouveau pôle de mobilité.

Ce projet s'inscrit dans la volonté de la SNCB Holding d'améliorer l'accueil aux voyageurs de cette gare, tout en assurant la cohérence urbanistique du quartier de la gare avec le futur centre commercial limitrophe, qui verra le jour sur le site des anciennes faïenceries Boch et avec le point d'eau, bien entendu.

En application de la convention-cadre, un marché public conjoint de travaux a été lancé. Pour limiter au maximum les désagréments dus au chantier, le futur adjudicateur devra, durant toute la durée du chantier, garantir en permanence l'accessibilité de la gare, maintenir le point de vente ouvert et offrir aux navetteurs un minimum de 200 places de parking.

Les travaux qui seront entrepris en gare de La Louvière-Sud n'auront aucune incidence négative sur le trafic ferroviaire à cet endroit. La SNCB mettra tout en œuvre pendant la durée de ces travaux afin de maintenir l'offre de trains actuelle et limiter le plus possible les désagréments pour les voyageurs.

Par ailleurs, la SNCB ne peut pas, par souci d'économie, s'engager ni à court ni à moyen terme à étendre l'offre de trains. J'abonde dans votre sens sur l'utilité d'une augmentation de l'offre de transport en commun, mais on ne peut en même temps plaider pour couper dans les dépenses de l'État et demander plus de trains.

05.03 Olivier Destrebecq (MR): Madame la présidente, voilà qui est clair! Ce qui me rassure, c'est que le ministre est conscient de la problématique.

Bien sûr, je partage son avis quant à la situation financière et économique; néanmoins, j'attire l'attention sur le fait que 35 000 m² de commerce nécessitent une réflexion plus globale sur les modes de déplacement. Selon moi, la SNCB, même s'il faut éviter la démesure financière, doit entamer une réflexion sur l'adaptation de l'offre du transport en commun. Sans cela, la mobilité serait réduite à néant par la création de ce centre commercial.

Vu les efforts qu'effectuera le gouvernement, j'espère que nous pourrions revenir très rapidement à d'autres dispositions financières vis-à-vis de la SNCB, ce qui devrait permettre de recevoir au plus vite des messages plus positifs que celui entendu aujourd'hui.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Questions jointes de

- Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la politique d'embauche de bpost" (n° 8785)

- M. Denis Ducarme au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'accord de gouvernement et la

priorité donnée à l'emploi statutaire au sein de bpost" (n° 8910)

06 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het aanwervingsbeleid van bpost" (nr. 8785)

- de heer Denis Ducarme aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het regeerakkoord en de voorrang voor statutaire tewerkstelling bij bpost" (nr. 8910)

06.01 Linda Musin (PS): Selon le journal *La Meuse* du 18 janvier dernier, durant les deux dernières années, le contrat à durée déterminée de trois employés qui travaillaient à la poste de Spa n'a pas été renouvelé comme elles auraient, logiquement, pu l'espérer. Mon collègue André Frédéric a déjà eu l'occasion de vous poser une question d'actualité à ce sujet.

Ce qui m'intéresse à travers cet exemple, c'est la politique d'embauche de bpost. La loi sur le contrat de travail du 3 juillet 1978 vise à protéger le contrat à durée indéterminée, considéré comme le plus favorable au travailleur. En ses articles 10 et 10b, cette loi réglemente strictement la conclusion de plusieurs contrats successifs à durée déterminée. Une modification datant de 1994 permet cependant de conclure jusque quatre contrats successifs à durée déterminée d'au moins trois mois, à condition que la durée totale ne dépasse pas deux ans. Le non-respect de ces règles est sanctionné, le contrat étant alors censé conclu pour une durée indéterminée.

Le contrat à durée indéterminée est celui qui assure la stabilité et la meilleure protection au travailleur. La possibilité de multiplication de contrats à durée déterminée tend à anéantir cette protection et tend notamment à détourner les règles relatives au préavis (articles 59 et 82), donc aux avantages des travailleurs liés à leur ancienneté dans l'entreprise.

Toutefois, bpost aurait obtenu une dérogation qui lui donnerait la possibilité de négocier un cinquième contrat à durée déterminée avec un même travailleur. Côté syndical, on fait remarquer qu'actuellement "un tiers du personnel est contractuel chez bpost et que c'est plus commode pour le patron que les statutaires". Les cas des contractuels non prolongés par un renouvellement logique d'un contrat à durée déterminée ou par le passage à un contrat à durée indéterminée semblent se multiplier dans l'entreprise.

Monsieur le ministre, la proportion d'un tiers de contractuels chez bpost est-elle exacte? Parmi ces contractuels, quelle est la part des travailleurs qui ne bénéficient pas d'un contrat à durée indéterminée? Le recours à d'autres types de contrats est-il soumis à des critères objectifs? Quelle est l'explication d'une dérogation obtenue par bpost pour pouvoir accorder un cinquième contrat à durée déterminée à une même personne? La politique d'embauche de bpost n'a-t-elle pas tendance à s'accommoder trop aisément des solutions les moins favorables aux travailleurs?

06.02 Denis Ducarme (MR): Madame la présidente, le MR partage ce qui vient d'être dit par Mme Musin et est d'autant plus inquiet que tel que l'accord du gouvernement l'indique pour ce qui concerne le chapitre "Fonction publique et entreprises publiques", "la priorité sera donnée à l'emploi statutaire et son accès sera facilité pour le personnel contractuel en place dans le respect des règles et procédures actuelles, par l'organisation régulière de sélections".

Monsieur le ministre, au sein de bpost, sur les quelque 28 500 postiers, la répartition entre emplois statutaires et contractuels semble assez déséquilibrée par rapport aux autres secteurs. Mme Musin parlait d'un tiers de contractuels, mais les chiffres que j'ai eus sont plus défavorables encore aux contractuels. Je pense aussi à ces 2 300 postiers "DA" que les facteurs appellent entre eux les "facteurs *low cost*", c'est vous dire que leur protection sociale et leurs revenus sont particulièrement bas, discriminants par rapport à leurs collègues qui produisent un travail tout à fait identique.

Monsieur le ministre, au sein de bpost, il n'y a plus eu d'examen de régularisation permettant à des postiers contractuels de devenir statutaires au sein de l'entreprise depuis 2000. Ils auraient été nommés en 2002. Plus de régularisation donc, selon mes sources, depuis douze ans.

Nous souhaiterions, au niveau du MR, que puisse(nt) être organisée(s) une ou plusieurs sélections dans le courant de cette législature. Pourriez-vous, monsieur le ministre, informer le parlement des délais qui vous seraient nécessaires pour rencontrer cette requête et, finalement, le sens de l'accord du gouvernement à cet

égard?

06.03 Paul Magnette, ministre: Monsieur Ducarme, madame Musin, depuis 1998, bpost a, en effet, cessé de recruter du personnel sous statut et recrute des collaborateurs sous contrat de travail.

Lors de la discussion du projet de loi du 21 mars 1991 au Sénat, il fut dit qu'il devait être possible aux entreprises publiques "de sortir de la contrainte des services publics en ce qui concerne les salariés et d'engager les contractuels nécessaires au bon fonctionnement de leurs services".

Les syndicats et la direction se sont inscrits, en connaissance de cause et de façon négociée, dans la voie du recrutement contractuel et les modifications successives au statut administratif de l'entreprise ont reflété cette évolution. Par exemple, lors de la négociation de la classification de fonctions, le statut administratif de l'entreprise a été adapté en y reprenant expressément le fait que bpost occupait des travailleurs contractuels qualifiés de "collaborateurs". Ces collaborateurs contractuels peuvent remplir le rôle de chef immédiat, ce que, tant la Cour constitutionnelle que le Conseil d'État, ont confirmé.

De plus, la convention relative à l'emploi du personnel contractuel négociée avec les partenaires sociaux consacre l'existence des emplois contractuels barémiques. Eu égard au texte négocié au sein de bpost et à la pratique de recrutement conforme à ces textes, en vigueur depuis plus de dix ans, il paraît peu imaginable que bpost modifie ses pratiques de recrutement par contrat de travail et de manière unilatérale.

Bpost recourt, il est vrai, à des contrats à durée déterminée, à des intérimaires, à des étudiants, mais ce, essentiellement pour pallier des besoins temporaires liés à des congés du personnel.

En ce qui concerne la conclusion successive de contrats de travail à durée déterminée, La Poste applique actuellement l'article 10bis, alinéa 2 de la loi du 3 juillet 1978, c'est-à-dire maximum quatre contrats à durée déterminée avec le travailleur successivement à condition que la durée de chaque contrat soit de minimum trois mois et que la durée totale des contrats successifs n'excède pas deux ans.

Ne pouvant offrir un contrat à durée indéterminée au terme du quatrième contrat à durée déterminée, bpost a sollicité une dérogation sur base de l'article 10bis, alinéa 3 de la même loi du 3 juillet 1978 et a donc demandé l'autorisation de conclure un cinquième contrat à durée déterminée d'un an pour le travailleur engagé pour plusieurs périodes de six mois. Cette demande se fait bien naturellement en concertation avec les partenaires sociaux.

Bpost a reçu, à titre exceptionnel, une autorisation du SPF Emploi pour offrir un cinquième ou un sixième contrat à durée déterminée à 1 401 collaborateurs employés sous ce type de contrat. Cette autorisation a été accordée le 10 juillet 2009. Depuis, aucune autre dérogation n'a été demandée par bpost. Par ailleurs, afin d'offrir des possibilités maximales de remise au travail aux membres du personnel liés à bpost avec un cinquième contrat à durée déterminée et qui ne peuvent cependant pas être engagés par l'entreprise, bpost garantit exceptionnellement un programme d'accompagnement individuel en vue de faciliter la remise au travail de ses membres du personnel.

Enfin, je tiens à rappeler l'engagement de bpost, repris dans un accord-cadre conclu avec les partenaires sociaux, qui exclut tout licenciement sec.

06.04 Linda Musin (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. J'entends bien que les partenaires sociaux ont été – j'espère bien, en concertation! – consultés au niveau des différentes dérogations. J'entends aussi que pour ces différents collaborateurs contractuels (étudiants, intérimaires, etc.), tout se fait de façon temporaire et que tout se trouve dans un cadre délimité par le SPF Emploi. Je pense néanmoins qu'il faudra continuer à surveiller de façon étroite cette politique d'emploi chez bpost.

Je vous remercie encore pour vos réponses qui sont quelque peu rassurantes quant à l'inclusion des partenaires sociaux.

06.05 Denis Ducarme (MR): Je serai peut-être un peu moins conciliant que ma collègue du PS. Nous sommes pourtant de la même région, monsieur le ministre, mais j'ai l'impression de parler une langue différente de la vôtre. Il est vrai que je suis un peu plus au sud...

J'ai bien entendu l'ensemble des références légales et des décisions de bpost en la matière, mais la

question que je vous posais était claire, et je voudrais donc une réponse claire. Si vous me dites que non, bpost n'est pas concernée par l'accord du gouvernement et par le fait que l'emploi statutaire y soit favorisé, comme dans le cadre de la fonction publique, je comprendrais. Au moins, la réponse serait claire. Dans ce cadre-là, vous me répondrez également qu'il n'y aura pas de sélection, de possibilité, pour un certain nombre de contractuels de passer comme statutaires au niveau de La Poste.

Si vous me dites que l'accord du gouvernement ne concerne pas bpost, au moins ce serait clair. Tel qu'on le décrit dans l'accord du gouvernement, je m'attendais – et certains de mes collègues également – à ce qu'on voie un certain nombre de contractuels espérer devenir statutaires au niveau de la fonction. Par rapport à ces deux questions, monsieur le ministre, je voudrais, au-delà des superbes et nombreuses références que vous donnez dans votre réponse, que vous me répondiez par oui ou par non.

06.06 Paul Magnette, ministre: L'accord du gouvernement concerne la fonction publique et pas les entreprises publiques autonomes. Je suis le premier à le regretter. Mais si votre formation politique, au lieu de plaider pour couper encore dans les dépenses de l'État – je le répète, comme je l'ai dit à M. Destrebecq – , plaide au contraire pour que les dotations des entreprises publiques autonomes soient améliorées, alors nous pourrions tout à fait l'envisager!

06.07 Denis Ducarme (MR): C'est donc de la faute du MR! C'est vous qui êtes ministre, c'est vous qui devez assumer! Il ne faut pas vous cacher derrière ce que soi-disant le MR a fait et a réclamé dans le cadre de l'accord budgétaire du gouvernement.

J'entends bien que le ministre responsable des entreprises publiques nous dit qu'il est impuissant, qu'il ne réussira pas, qu'il n'aura pas l'occasion de faire passer un certain nombre de contractuels à l'emploi de statutaires, et que c'est de la faute du MR. Non, c'est de la faute du ministre qui pèse pourtant plus de 50 % au niveau de bpost! À l'écoute de votre discours, vous semblez être un professeur d'université ou un journaliste qui parle de bpost comme s'il n'y possédait aucune influence! L'État, c'est toujours 51 %!

Un certain nombre de vos déclarations concernant la productivité de La Poste se contredisent: ce que nous lisons dans *Le Soir* est contradictoire par rapport à l'article de Johnny Thijs dans *Trends/Tendance*.

Monsieur le ministre, ne cachez pas votre impuissance en la matière, en rejetant, de manière un peu "bac à sable", la faute sur d'autres! "Il ne faut pas que les postiers, les facteurs attendent de passer comme des contractuels" est un aveu clair de votre impuissance!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Questions jointes de

- Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'augmentation des suicides sur le rail belge et le plan d'action relatif aux suicides d'Infrabel" (n° 8837)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la forte augmentation du nombre de suicides à proximité des infrastructures ferroviaires" (n° 8891)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'augmentation importante du nombre de suicides sur les voies ferrées" (n° 9252)

07 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stijging van het aantal zelfmoorden op het Belgische spoorweginfrastructuur" (nr. 8837)

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de sterke stijging van het aantal zelfdodingen nabij spoorweginfrastructuur" (nr. 8891)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de ernstige stijging van het aantal zelfmoorden aan een treinspoor" (nr. 9252)

07.01 Linda Musin (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, la presse rapportait, le 20 janvier dernier, que l'année 2011 avait affiché le plus haut taux de suicides et de tentatives de suicide sur le rail depuis 2006, Infrabel ayant dénombré l'an passé 101 suicides et 73 tentatives, soit une dramatique augmentation de 21 %.

Selon les informations données par Infrabel, la Flandre concentre 72 % des suicides et tentatives, et c'est dans la province d'Anvers qu'on connaît la hausse la plus spectaculaire.

Comme le souligne Infrabel, il est vrai que surveiller constamment 3 500 kilomètres de voies est impossible. Cependant, nous ne pouvons accepter de tels chiffres. Rappelons que le suicide est la première cause de mortalité sur le rail, comme le rappelait récemment l'Agence européenne du rail.

J'ai régulièrement interrogé vos prédécesseurs sur le plan "suicide" mené par Infrabel pour tenter de lutter contre cet effroyable phénomène.

Monsieur le ministre, la liste des "lieux sensibles" a-t-elle été établie par le gestionnaire du réseau ferroviaire belge? Pouvez-vous nous donner plus d'informations sur ladite liste? Combien de "lieux sensibles" ont-ils été identifiés? Comment se répartissent-ils au niveau géographique?

Sur la base de cette liste, où en est-on concrètement au niveau du plan d'action établi par Infrabel? Les discussions et concertations annoncées avec les différentes parties concernées (centres psychiatriques, ministres communautaires compétents, autorités locales telles que les administrations communales et les zones de police) sont-elles terminées? Quelles sont les réalisations et modifications déjà effectuées par Infrabel sur son réseau, depuis 2009, dans le cadre du plan "suicide"? Quelles sont les réalisations programmées cette année dans le même cadre?

Globalement, et face à des chiffres aussi dramatiques, comment Infrabel évalue-t-elle son plan d'action contre le suicide? Le gestionnaire procède-t-il à une évaluation régulière des mesures mises en œuvre dans ce plan?

07.02 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, collega Musin heeft de inleiding al gegeven. Wij zagen een sterke stijging van het aantal zelfdodingen en pogingen tot zelfdoding, met name respectievelijk 101 en 73. Helaas blijkt dit een fenomeen te zijn dat voornamelijk in mijn provincie Antwerpen gebeurt. Ik zal zelf eens nakijken of dit ook zo is in het totale aantal.

Het thema is ook herhaaldelijk bij Infrabel aan bod gekomen. Men heeft een plan opgesteld met betrekking tot de infrastructuur maar ook voor overleg met een aantal psychiatrische centra. In onze provincie zijn er wel een aantal, en ik denk dat er een positieve correlatie is. Men heeft geanalyseerd welke de meest gevoelige punten zijn en die zouden ook eerst worden beveiligd. Men ging ook kijken naar de eventuele positieve correlatie met de aanwezigheid van psychiatrische centra.

Ik had graag een stand van zaken van de uitvoering van het plan om het aantal zelfdodingen te verminderen.

Welke verdere actiepunten zullen worden ondernomen? Dit is immers een zeer sereen probleem, zeker en vast voor de nabestaanden.

07.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, Vlaanderen loopt graag voorop, maar als het gaat over het aantal zelfmoorden op het spoor, spant Vlaanderen helaas en zonder enige trots de kroon. Voor de oorzaken moeten wij zeker niet in de richting van de NMBS of Infrabel kijken. Het is een maatschappelijk fenomeen. In de mate dat de cijfers bekend zijn, wordt er ook niet gesproken over de nationaliteit of over Vlamingen of Walen. In ieder geval, het Vlaamse spoor is blijkbaar populairder dan het Waalse spoor als het gaat over zelfmoord op het spoor.

Ik heb vernomen dat die cijfers dramatisch zijn gestegen, een stijging met 20 % in 2011, en dan spreken wij enkel nog maar over 101 gevallen met een dodelijke afloop en 73 pogingen. Onlangs was er nog een artikel over een treinbestuurder die met pensioen ging na de achtste zelfmoord die hij had meegemaakt. Een andere treinbestuurder zei echter dat hij er zeker 20 had meegemaakt op 20 jaar.

De verantwoordelijkheid voor het voorkomen van zelfmoord kan moeilijk bij de NMBS of bij Infrabel worden

gelegd. Men kan wel de verantwoordelijkheid nemen om de hotspots, de locaties die zeer gevoelig zijn of die veelal worden gekozen, zo weinig mogelijk toegankelijk en aantrekkelijk te maken voor personen die met zulke plannen rondlopen. Ik weet ook dat de kans groot is dat iemand die met dergelijke ideeën rondloopt elders zal proberen een einde aan zijn leven te maken, maar in deze kunnen de NMBS en Infrabel wel hun verantwoordelijkheid nemen.

Een ander aspect van deze problematiek is hoe moet worden omgegaan met treinbestuurders die daarmee worden geconfronteerd. Ik denk dat het altijd een traumatische ervaring is, waaraan zeker de nodige aandacht en begeleiding moet worden gegeven.

Ik heb in de pers vernomen dat er een zelfmoordpreventieplan zou bestaan. Op een veertigtal kritieke plaatsen zouden afsluitingen worden geplaatst om mensen met zelfmoordplannen te ontmoedigen. Kunt u het zelfmoordpreventieplan meer concreet uit de doeken doen? Welke maatregelen werden reeds genomen? Hoe ziet de verdere planning eruit?

07.04 Minister **Paul Magnette**: De lijst met hogerisicoplaatsen, de zogenaamde hotspots, werd eind 2008 door Infrabel opgesteld. Er werden toen 34 hotspots opgespoord, verspreid over 21 gemeenten. De lijst wordt bijgewerkt telkens nieuwe jaarlijkse gegevens beschikbaar zijn. Zo zijn er begin 2010 acht hogerisicoplaatsen toegevoegd, verspreid over acht gemeenten. Begin 2011 werd er een aanvullende hotspot ingeschreven, wat het aantal op 43 brengt, verspreid over 26 gemeenten.

Om herhalingsrisico's te voorkomen, publiceert Infrabel de precieze plaatsen niet. Ik merk op dat de vorige week meegedeelde cijfers voorlopig zijn, want de politie gaat met sommige onderzoeken voort, om de omstandigheden te bepalen. Sommige plaatsen met een verhoogd risico worden overigens preventief opgevolgd. Een uitgebreide analyse van de botsingen in 2011 wordt momenteel ingesteld, zodat de lijst snel een update kan ondergaan. Een overleg is gebeurd met alle lokale overheden en de betrokken en geïnteresseerde psychiatrische instellingen. Een opvolgingsvergadering heeft al plaatsgevonden in een aantal psychiatrische ziekenhuizen.

Bovendien is een uitgebreid netwerk van Belgische en Nederlandse experts opgericht, namelijk het Centrum ter Preventie van Zelfdoding, het Centrum voor Zelfmoordpreventie, de werkgroep Verder, de KUL en Teleonthaal. Infrabel heeft ook inputs ingediend en heeft aan de Gezondheidsconferentie Suïcidepreventie deelgenomen, in december 2011.

Wat 29 van die plaatsen betreft, heeft men omheiningen en/of portalen voorgesteld. Voor vier locaties ging dat gepaard met het verwijderen van weelderige vegetatie. De werkzaamheden werden intussen uitgevoerd op 22 van de 29 bestaande locaties. Alle andere werkzaamheden moeten tegen juli 2012 uitgevoerd worden. Op één plaats heeft men zich beperkt tot het verwijderen van de weelderige vegetatie en op één plaats worden aanvullende camera's geplaatst.

Actuellement aucune mesure infrastructurelle supplémentaire n'a été prévue pour ce qui est des douze autres endroits, car il n'en résulterait aucune plus-value. Pour ces localisations, il est examiné notamment avec la police locale la possibilité d'une surveillance supplémentaire.

En mars 2011, des affiches de Tele-Onthaal, Télé-Accueil et Teleonhilde ont été placées dans différentes gares et ce, pour une période d'un an. Le service de communication fait le maximum pour communiquer en toute neutralité sur le suicide. Le service suit également tous les articles rédigés sur cette problématique et donne un *feedback* lorsque cela s'avère nécessaire. Les articles par trop détaillés peuvent d'ailleurs induire un comportement de type *copycat*. Infrabel ne donne jamais d'interview sur des cas particuliers. Seul le contexte général est abordé.

Par ailleurs, Infrabel a mis sur pied un groupe de travail interne sur la prévention du suicide. Un projet international auquel participe Infrabel a également été initié.

Pour 2012, les objectifs sont les suivants:

- l'aménagement des clôtures encore à placer: la *deadline* est d'ici juin 2012;
- la collaboration active au débat sociétal sur le suicide: c'est également la raison pour laquelle Infrabel a, pour la première fois, communiqué d'elle-même les chiffres des tentatives de suicide sur ses voies;
- la poursuite de l'élaboration d'une formation axée sur la prévention des suicides destinée aux gens de terrain;

- la discussion, au niveau du réseau existant d'experts et de partenaires locaux, avec lesquels Infrabel souhaite mettre sur pied de nouvelles actions;
- la contribution active au projet international sur la prévention de suicide et la mise sur pied d'un groupe de travail interne bimestriel sur le même sujet.

En outre, il existe quelques propositions de nouvelles mesures, lesquelles seront étudiées et testées dans toute la mesure du possible.

Het aantal zelfmoordpogingen op de sporen is immers aanzienlijk toegenomen. Nochtans moet men een eerlijke schatting durven te verrichten. Hiervoor dient men het aantal zelfmoorden op de sporen te vergelijken met het globaal aantal zelfmoorden in België. Deze globale cijfers bestaan echter niet voor België.

Een positief element is dat Infrabel, tot nu toe, geen dodelijke botsingen meer vastgesteld heeft op de omheinde plaatsen. Er is ook regelmatig overleg met de verschillende externe experts. De officiële schattingen van hun projecten zijn positief.

Wat een wetenschappelijke raming van het actieplan betreft, zijn er goede contacten met de KU Leuven ingesteld. Aangezien de maatregelen nog niet in uitvoering zijn, is het te vroeg om een raming op te starten. Een maatregel moet trouwens achteraf uitgevoerd worden. De wetenschappelijke raming zal dus op z'n vroegst in 2014 starten.

07.05 Linda Musin (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse détaillée. L'entreprise est confrontée à une triste réalité. J'entends que pas mal d'endroits sont protégés mais, indépendamment de cela, des groupes de travail en interne et au plan international sont néanmoins mis en place. Il sera vraiment utile de savoir à quoi ces contacts pourront aboutir afin d'avancer dans la prévention du suicide. Je suppose que toutes les sociétés sont confrontées à ce problème; il sera donc intéressant de mener cette concertation.

07.06 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik zou nog een bemerking willen maken ten aanzien van u en ten aanzien van de collega-vraagstellers.

Ik hoor nog altijd de term "zelfmoord" gebruiken. Ik zou toch op het volgende willen duiden. Het lijkt misschien een semantische discussie, maar het is enorm belangrijk voor de slachtoffers en de nabestaanden van de slachtoffers dat wij over "zelfdoding" spreken. In het verwerkingsproces van de nabestaanden is het enorm belangrijk dat we niet over zelfmoord, maar over zelfdoding spreken. Ik hoop dat daarmee in de maatschappij ook rekening wordt gehouden.

07.07 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, als we de persberichten erop naslaan, dan wordt er steeds gesproken over zelfmoord. Ook in de volksmond wordt dat woord gebruikt. Iedereen associeert dat niet meteen met het meest negatieve, moord, maar het woord staat waarvoor het staat. Ik kan wel begrijpen dat slachtoffers of nabestaanden daar aanstoot aan nemen.

Mijnheer de minister, ik ben blij dat de genomen maatregelen hun vruchten al afwerpen op de locaties waar de nodige omheiningen werden aangebracht.

Aangaande de begeleiding van het personeel, wil ik u het volgende meegeven. In een interview verklaarde een treinbestuurder die met pensioen ging: "Toen er bij een zoveelste zelfmoordpoging niet meteen een lijk gevonden werd, dachten ze dat ik begon te hallucineren. Ik mocht niet meer rijden en moest op een bureau gaan werken, maar dat wou ik niet, dus werd het pensioen. Achteraf bleek dat die laatste springer het had overleefd en was weggerend." Ik denk dus dat de nodige aandacht er moet aan worden besteed dat het personeel niet de dupe wordt.

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

08 Questions jointes de

- **M. Josy Arens au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'avenir du projet de train pendulaire sur la**

ligne 162" (n° 8717)

- **Mme Valérie Déom au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'avancement du dossier des trains pendulaires sur la liaison ferroviaire Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg-Zurich" (n° 8859)**

08 Samengevoegde vragen van

- **de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toekomst van het plan om kantelbaktreinen in te zetten op lijn 162" (nr. 8717)**

- **mevrouw Valérie Déom aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stand van zaken met betrekking tot het inzetten van kantelbaktreinen op de verbinding Brussel-Luxemburg-Straatsburg-Zürich" (nr. 8859)**

08.01 Josy Arens (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, il y a quarante ans déjà, tous les responsables politiques de la province du Luxembourg – à l'époque j'étais jeune; aujourd'hui, je ne le suis plus tout à fait! – étaient heureux de nous annoncer qu'un train pendulaire allait circuler sur la voie Luxembourg-Arlon-Bruxelles et que nous allions gagner beaucoup de temps pour nous rendre à la capitale. Charles-Ferdinand Nothomb, à l'époque, en avait même fait son cheval de bataille. Mais le cheval est vieux aujourd'hui...

Malheureusement, il y a près d'un mois, la presse révélait que l'installation du train pendulaire sur la ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg était suspendue, voire compromise. Ce projet ne ferait plus partie des priorités des chemins de fer suisses. Ces derniers seraient en désaccord avec leur fournisseur, Alstom. Le constructeur aurait pris du retard dans la livraison d'une commande, obligeant les Suisses à revoir leur position. Il paraît que, sans garantie de pouvoir exploiter un train pendulaire sur la ligne 162, les travaux prévus à cet effet par Infrabel seraient en suspens.

Monsieur le ministre, je le répète, vous n'êtes pas le patron de cette société publique autonome – et c'est dommage, car les choses seraient alors plus faciles – mais vous êtes le ministre de tutelle.

Est-il exact que les travaux pour accueillir le train pendulaire sont suspendus? Les informations développées dans la presse sont-elles confirmées? Sont-elles connues depuis longtemps?

Quelles sont les positions des chemins de fer luxembourgeois et de la SNCF à ce propos?

Infrabel a-t-elle l'intention de réagir et comment? Quelles sont les options envisageables pour Infrabel? Les aménagements "Pendolino" accroissent le budget des travaux de modernisation de la ligne Namur-Ciney de 23 millions d'euros. J'imagine qu'un contrat existe entre les partenaires impliqués dans ce projet (les chemins de fer concernés) et que des garanties sont prévues pour sa conclusion.

Monsieur le ministre, je vous signale, par ailleurs, que quand Infrabel a lancé les travaux qui sont en cours, j'ai toujours considéré qu'il s'agissait de travaux d'entretien extraordinaires. À l'époque, j'avais même refusé d'aller à leur inauguration: quand on exécute des travaux extraordinaires dans une commune, on ne programme pas d'inauguration! Je sais depuis trop longtemps comment les choses se passent sur cette ligne 162.

Je compte sur votre force et votre détermination pour aider les Namurois et les Luxembourgeois à enfin obtenir un train à grande vitesse pour desservir leur province.

08.02 Valérie Déom (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, il y a quarante ans, je ne faisais pas de politique, mais, depuis que je suis députée fédérale, ce dossier fait l'unanimité en province de Namur et en province du Luxembourg; il est devenu une priorité absolue de toutes les forces vives de ces provinces.

Je ne répéterai pas les paroles de M. Arens qui a exposé les arguments et les déclarations des autorités suisses qui décidaient d'une marche arrière, considérant le dossier comme non prioritaire. Suite à cette décision, Infrabel aurait suspendu les travaux de modernisation des lignes concernées par ce grand projet en discussion depuis de nombreuses années, c'est-à-dire les lignes 161 et 162.

Pour rappel, ces travaux permettraient aux voyageurs de gagner de précieuses minutes en trafic intérieur Bruxelles-Namur-Luxembourg – la pratiquant trois fois par semaine, je témoigne que ses horaires sont assez chahutés –, mais aussi qu'ils augmenteraient la qualité du service. En outre, cette ligne est importante

d'un point de vue international: il s'agirait d'un gain de temps de quinze, vingt minutes, voire plus encore, pour cette liaison Bruxelles-Strasbourg-Zurich, si importante pour la Belgique.

Monsieur le ministre, confirmez-vous l'attitude des chemins de fer suisses et/ou des autorités suisses sur le dossier de train pendulaire? Quelle est la position des autres partenaires concernés par ce grand projet? Des contacts sont-ils prévus entre gouvernements et/ou entre les sociétés des chemins de fer des pays partenaires?

Les travaux de modernisation ont-ils été "gelés" par Infrabel? Ce gel est-il réellement provisoire dans l'attente d'une nouvelle décision des chemins de fer suisses?

De manière globale, où en est-on concrètement dans ce dossier, tant vis-à-vis des problématiques à résoudre que des décisions fermes prises dans le cadre du projet de train pendulaire?

08.03 Paul Magnette, ministre: Madame la présidente, madame Deom, monsieur Arens, en effet, le conseil d'administration des chemins de fer fédéraux suisses a choisi de ne pas acquérir de train pendulaire pour le développement de son trafic international. Les analyses techniques et financières des chemins de fer suisses ont montré que le matériel roulant le mieux adapté pour leur nouvelle flotte internationale est du matériel classique, non pendulaire, avec une vitesse inférieure à 250 km/h.

Compte tenu tant de la vitesse maximale du train que de l'absence d'un système pendulaire, l'appel d'offres prévu par les chemins de fer suisses ne sera pas utile pour la réalisation du projet suisse France-Luxembourg-Belgique. Les partenaires des chemins de fer suisses dans ce projet, à savoir la SNCB, la SNCF et les CFL, ont été informés à l'automne 2011 de la décision du conseil d'administration suisse. La SNCB en a, à son tour, informé son conseil d'administration.

Les chemins de fer suisses ont confirmé à leurs partenaires leur intérêt à poursuivre les discussions avec eux afin d'améliorer les dessertes entre la Suisse, le Luxembourg et la Belgique. Des mesures alternatives ont été envisagées par le partenaire.

Le projet de développement de la ligne Bruxelles-Suisse n'est pas du tout bloqué, mais avance indépendamment des décisions prises par les chemins de fer suisses pour leur propre compte. Infrabel examinera à présent l'impact de ces éléments nouveaux avec la SNCB et continuera à appliquer l'attitude bienveillante qu'elle a tenue tout au long de ce dossier, en organisant les chantiers de modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg de façon à laisser le temps nécessaire à la prise de décisions par les partenaires internationaux du projet sur leur choix à propos de la technologie des trains pendulaires.

Infrabel reste attentive à ne pas retarder l'exécution des autres travaux prévus. Un examen approfondi du planning prévisionnel des chantiers et des appels d'offres nécessaires à leur adjudication sera maintenant effectué afin de définir les marges temporaires qui pourraient être dégagées.

Infrabel n'envisage pas d'engager les travaux nécessaires à la circulation des trains pendulaires sans un engagement de la part d'un ou de plusieurs utilisateurs futurs de la ligne; cela me paraît logique.

Pour ce qui est du financement, une solution devra être trouvée dans le cadre du plan pluriannuel d'investissement 2013-2025.

08.04 Josy Arens (cdH): Merci, monsieur le ministre, pour cette réponse. Infrabel m'inquiète de plus en plus! Si j'ai bien compris, les travaux d'aménagement pour accueillir le pendulaire ne seront pas exécutés et sont mis en suspens. Cela signifie qu'Infrabel n'envisage pas sur ses lignes intérieures l'utilisation de trains à plus grande vitesse, ce qui serait indispensable pour des zones comme le sud de la province du Luxembourg.

Pour la SNCB, je pense que la province du Luxembourg n'existe vraiment plus. Je pense que nous devons négocier ailleurs, avec nos amis du Grand-Duché, pour recréer un Grand-Duché du Luxembourg reprenant notre province du Luxembourg. Je pense que nous serions mieux servis que par la SNCB!

Je vous demande une nouvelle fois de tout mettre en œuvre pour faire pression, en attendant cette réunification, afin que l'on puisse profiter des moyens de transport. Vous n'êtes pas sans savoir que cette ligne est considérée comme la ligne à remonter le temps!

08.05 Valérie Déom (PS): L'option du rattachement au Luxembourg sera peut-être à approfondir à un moment donné. Plaisanterie à part, si je vous entends bien, monsieur le ministre, la situation n'est pas désespérée. Mais je considère qu'elle est quand même assez grave. Il y a là, à l'occasion de la décision des autorités suisses, une remise en cause de l'ensemble du projet d'amélioration de la ligne 161-162.

Je ne vais pas rappeler les arguments que j'ai évoqués dans ma question et qui viennent d'être repris par M. Arens. Cette ligne en a bien besoin. Elle est fort fréquentée. Elle est importante tant pour le trafic intérieur que pour le trafic international. Donc je ne peux que plaider pour essayer de renouer le dialogue entre les partenaires et, en tout cas, pour que ce dossier continue à être prioritaire pour Infrabel.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Question de M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les trains surchargés" (n° 8821)

09 Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "overbezette treinen" (nr. 8821)

09.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, veuillez excuser mon retard dû à une locomotive défectueuse sur la ligne 94.

Monsieur le ministre, ma question porte sur la mobilité des jeunes et les problèmes qu'ils connaissent le vendredi soir et le dimanche soir.

Les Conseils de la Jeunesse des trois Communautés publient régulièrement des recommandations en termes de mobilité des jeunes. Dans leur dernier memorandum, ils indiquaient que "la qualité doit être garantie pour tous les voyageurs, principalement en offrant une capacité suffisante – assez de places assises –, avec une attention particulière aux heures de pointes et aux heures de pointes étudiantes". En effet, le manque de places dans les trains empruntés par les étudiants du supérieur le dimanche soir et le vendredi après-midi et en soirée est criant et ce, sur un grand nombre de lignes en Belgique. Chaque semaine, bon nombre d'étudiants doivent voyager debout dans un confort précaire, voire inexistant, ou payer un ticket de première classe s'ils ne veulent pas rester sur le quai.

C'est évidemment un aspect particulier d'un problème plus vaste, à savoir les difficultés de la SNCB à répondre à l'accroissement du nombre de voyageurs.

Monsieur le ministre, comment la SNCB prend-elle en compte cette situation problématique? Quels moyens met-elle en œuvre pour pallier ce manque de places? Quelles sont les pistes d'action qui devraient être élaborées dans le cadre du nouveau plan de transport pour changer cette situation en regard des recommandations du memorandum fédéral des jeunes?

09.02 Paul Magnette, ministre: Monsieur Balcaen, le problème de la surcharge des trains étudiants est bien connu de la SNCB, qui met systématiquement en service le dimanche soir, là où c'est possible, des trains avec une composition maximale. Pour établir celle-ci, elle se base sur les chiffres d'occupation. Sur certaines lignes, des trains étudiants supplémentaires sont mis en service le dimanche soir. Ces deux mesures sont surtout appliquées pour les trains partant de Bruges, Anvers, Hasselt, Arlon ainsi que ceux qui traversent la dorsale wallonne.

Au début de l'année académique 2011-2012, des mesures ont été prises en vue d'augmenter la capacité des véhicules à destination de certaines villes étudiantes. Je pense notamment à l'entrée en service d'un train reliant Hasselt et Louvain ainsi qu'au renforcement de trains du service ordinaire. Cette question continue de faire l'objet d'un suivi.

09.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie. Pour ma part, je ferai également un suivi de cette question. Nous sommes régulièrement interpellés soit par des étudiants soit par des parents d'étudiants, pour qui la situation n'est aujourd'hui pas idéale et souvent inacceptable. Il faut éviter que les nombreux étudiants qui prennent le train soient obligés à la longue de se reporter vers la voiture pour se rendre sur leur lieu d'étude.

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

10 Question de M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les contrats de nettoyage des gares" (n° 8822)

10 Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de contracten voor het schoonmaken van stations" (nr. 8822)

10.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, d'après certaines sources syndicales, la société qui est chargée du nettoyage des gares de la SNCB Holding ne respecterait pas le cahier des charges qui lui est imposé. De nombreuses gares bruxelloises seraient notamment concernées. Des irrégularités auraient été constatées par l'Inspection des lois sociales: utilisation de personnel non déclaré, attribution du statut d'indépendant à certains travailleurs, non-respect des conventions sectorielles. On évoque un manque à gagner pour l'ONSS de plus de 1,5 million d'euros.

D'après la presse, c'est la sous-traitance en cascade, phénomène bien connu, qui permet ce genre de détournement du cahier des charges. L'entreprise ayant remporté l'appel d'offres lancé en 2008 par la SNCB Holding sous-traiterait ses activités de nettoyage à une autre entreprise qui, elle, ne respecterait pas la législation en vigueur. Légalement, c'est cette dernière qui est responsable mais, à mon sens, si elle tolère une situation pareille, la SNCB Holding le devient également sur le plan éthique.

Monsieur le ministre, êtes-vous au courant de ces graves accusations? Avez-vous pris contact avec la Holding afin de faire la lumière sur cette affaire? La société qui travaille pour la Holding affirme que son sous-traitant respecte la législation, ce que n'a pas voulu confirmer l'Inspection des lois sociales à Bruxelles.

Confirmez-vous les accusations des syndicats selon lesquelles le cahier des charges n'est pas respecté par cette société? Quel est votre point de vue concernant la responsabilité de la SNCB? Si ces faits sont avérés, quelles actions comptez-vous entreprendre et compte entreprendre la SNCB Holding afin de mettre fin à cette situation?

10.02 Paul Magnette, ministre: Monsieur Balcaen, début janvier 2012, la direction compétente de la SNCB Holding en charge des gares – la direction Stations – a pris connaissance, via un article de presse, d'une description détaillée d'irrégularités supposées dans le cadre du contrat de nettoyage pour les gares bruxelloises de la Holding.

Jusqu'il y a cinq ans environ, le nettoyage d'à peu près toutes les gares de la Holding était confié à du personnel interne de la SNCB. L'externalisation de certaines prestations de nettoyage dans des gares Holding représente un phénomène relativement récent et limité. En janvier 2011, la direction Stations a décidé de remplacer automatiquement tous les contrats de nettoyage existants par des contrats sur base d'un nouveau cahier spécial des charges type. Ce dernier, qui fut finalisé en juin 2011, impose toute une série de conditions restrictives, comme par exemple un seuil minimal pour les montants de salaire/horaire proposés, ceux-ci devant être au moins égaux au tarif horaire moyen dans le secteur du nettoyage.

En ce qui concerne le contrat de nettoyage dans les gares bruxelloises, la durée prévue est de quatre ans (de juillet 2009 à juin 2013). Cela signifie qu'il n'y aura pas de prolongation au-delà de juin 2012 et qu'il sera suivi par un contrat de nettoyage basé sur un cahier spécial des charges type. Quant à la période résiduelle du contrat, c'est-à-dire jusqu'au 30 juin de cette année, le nombre d'heures à prester sera réduit au minimum absolu.

La SNCB Holding prend ses responsabilités et agit d'une manière proactive. Le processus de transition prend cependant un certain temps eu égard aux obligations contractuelles existantes et à la loi sur les marchés publics que nous sommes tenus de respecter.

Sur les marchés en cours, dans la limite de ses pouvoirs, la SNCB Holding va exercer un contrôle accru pour détecter d'éventuelles irrégularités auprès des entreprises en question; le cas échéant, les mesures adéquates seront prises en respect des législations en vigueur.

10.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse. Si on vous lit entre les lignes, vous semblez aller dans le sens des accusations qui ont été portées. Vous ne les démentez en tout cas pas.

Selon mes contacts, la SNCB Holding aurait pu se rendre compte du problème, vu l'offre qui avait été présentée et son coût très bas comparé à celui des autres sociétés qui avaient postulé dans le cadre du cahier spécial des charges.

Je me réjouis que ces contrats viennent à terme le plus rapidement possible. J'espère que, dans le cadre des contrats et des marchés en cours, les lois sociales seront respectées et que la SNCB Holding, même si c'est par de la sous-traitance, n'utilisera pas de personnel non déclaré ou sous-payé pour assurer le nettoyage de ses gares.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de procedure wanneer treinbestuurders hun trein verlaten bij het einde van hun diensttijd" (nr. 8848)

11 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 "la procédure en vigueur pour les conducteurs de train qui quittent leur train à la fin de leur service" (n° 8848)

11.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, op 20 januari 2012 waren er een aantal vertragingen op het net, die aan een wanhoopsdaad in Vilvoorde te wijten waren. Ik kreeg op een bepaald moment telefoon van een aantal reizigers die op hun trein vastzaten. Zij meldden mij dat de treinbestuurders de trein verlieten omdat hun diensttijd erop zat.

In eerste instantie vroeg ik mij af hoe dat kon. Wanneer ik achteraf het hele verhaal analyseerde, realiseerde ik mij dat wij hier in de commissie voor de Infrastructuur of in de bijzondere commissie Spoorveiligheid op een bepaald moment hebben gesteld dat wij zeker en vast waakzaam moesten zijn, opdat de prestaties van treinbestuurders niet nodeloos zouden worden verlengd. Zulks heeft immers een impact op de veiligheid. De rij- en rusttijden waren in onze debatten cruciaal.

Niettemin blijft mijn gevoel tweeledig.

Mijn vragen zijn de volgende.

Hoeveel treinbestuurders hebben op 20 januari 2012 hun trein verlaten?

Hebben zij daartoe toestemming gevraagd?

Waren de betrokken treinbestuurders ver van hun depot verwijderd? Ik heb achteraf immers gelezen dat andere treinbestuurders, die bijvoorbeeld in Brussel-Zuid stonden te wachten, met een taxi naar daar zijn gevoerd, wat voor enige vertragingen heeft gezorgd.

Is er een procedure, waarbij een beperkte afwijking van de diensttijd kan worden toegestaan? Van Vilvoorde naar Brussel-Zuid is het immers niet ver.

11.02 Minister Paul Magnette: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Geerts, op basis van een eerste onderzoek heeft de NMBS niet kunnen vaststellen dat treinbestuurders hun trein zomaar en zonder toestemming zouden hebben achtergelaten.

Door de relatief grote vertraging van het treinverkeer op de lijnen L25 en L124 werden heel wat treinbestuurders erg lang opgehouden, waardoor ze één tot twee uur langer dan de wettelijk bepaalde maximumarbeidsduur van negen uur in dienst moesten blijven.

Doordat de geplande, aflossende bestuurders niet ter plekke konden geraken en aangezien er geen

concrete vooruitzichten konden worden gegeven, werd met toestemming van de permanentie van de betrokken treinbestuurders het materieel geïmmobiliseerd. Een verder gebruik van de betrokken bestuurders zou immers te grote prestatieoverschrijdingen veroorzaken, wat de veiligheid in het gedrang zou brengen.

In hoofdzaak betreft het prestaties van bestuurders van de depots Brussel, Antwerpen en Charleroi op de as Antwerpen-Charleroi.

De duur van de diensttijd mag in principe de maximumgrens van negen uur per dag niet overschrijden. De diensten moeten bovendien aanvangen en eindigen op het uur dat in de geplande dienstroosters is vastgelegd. Van die regel mag enkel bij overmacht worden afgeweken of indien de hoofdsporen van de bereden lijn zijn versperd of indien het ten hoogste dertig minuten wachten is op de laatste reizigerstrein van de dag of op door naburige spoorwegen met vertraging opgegeven internationale reizigerstreinen.

In de hiervoor genoemde gevallen moet het treinpersoneel behoorlijk worden ingelicht en moeten alle gepaste maatregelen worden getroffen om overschrijdingen van diensttijden zo veel mogelijk te beperken. Het treinpersoneel moet in elk geval de orders van de permanentie opvolgen. Het mag de dienst die het moet uitvoeren, wanneer de maximum diensttijd is overschreden, niet opgeven in een tussenstation.

11.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de centralisering van de seinhuizen" (nr. 8850)

12 Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la centralisation des cabines de signalisation" (n° 8850)

12.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dit debat is al een aantal jaren aan de gang. Er is, enerzijds, het budgettaire luik waarbij de vermindering van het aantal seinhuizen een betere investering in EPB-systemen en andere moet mogelijk maken. Anderzijds, laten EPB-systemen in principe een betere controle op een aantal seininrichtingen toe. Het debat draait rond de vraag hoeveel we moeten rationaliseren. Waar ligt de kritische drempel?

Deze vraag ligt al lang in mijn lade maar omdat ik vind dat een regering met volheid van bevoegdheid het debat moet aangaan heb ik die vraag het voorbije jaar nooit willen stellen. Ik heb een landkaart genomen en duimspijkers geprikt. De provincie Luxemburg is een grote blinde vlek. Libramont wordt afgeschaft en moet dan door Luik worden bediend. Als daar iets gebeurt, hoe lang zal het dan duren vooraleer er een oplossing is?

Ik ben voorstander van een centralisering maar ik heb eerlijk gezegd mijn bedenkingen bij een te sterke centralisering.

Welk seinhuis zal de provincie Luxemburg aansturen? Heeft men rekening gehouden met de duurtijd van een interventie bij een eventuele panne? Kan dat plan nog worden herzien als er argumenten zijn dat de centralisering te ver is gegaan?

12.02 Minister Paul Magnette: Tussen nu en eind 2014 zullen alle huidige seinhuizen van de provincie Luxemburg met elektronicatechnologie in het seinhuis van Libramont geconcentreerd zijn. Tegen 2019 of 2020 wordt de bediening van de commandozaal van het seinhuis van Libramont overgeheveld naar Namen. Bij die termijn wordt voornamelijk rekening gehouden met de aanzienlijke vermindering van het effectief op basis van het natuurlijke personeelsverloop om een dergelijke overdracht in de best mogelijke omstandigheden te kunnen uitvoeren.

Het technische gedeelte alsook een simulator voor de opleiding blijven behouden in het gebouw van Libramont. De andere vrijgekomen ruimtes zullen voor de noden van de directie van Infrabel/Infrastructuur worden gebruikt.

De interventies in geval van storing worden verzekerd door het handhaven van de huidige interventiewachtdienst en door de invoering van twee bijkomende wachtdiensten. De drie genoemde wachtdiensten worden op een dusdanige manier verdeeld dat alle installaties zo doeltreffend mogelijk worden gedekt en snelle interventies in geval van storingen mogelijk worden gemaakt. Zij zullen de klok rond werken. Elk team van de drie wachtdiensten zal uit twee bedienden bestaan, die de nodige regionale kennis hebben en de link met het centrale seinhuis van Namen zullen vormen.

De verdeling van de seinhuizen tegen 2020 is uiteindelijk op tien seinhuizen voor het volledige net vastgelegd. Er wordt niet overwogen deze verdeling te herzien.

De concentratie verloopt geleidelijk, in het bijzonder op basis van de evolutie van het effectief als gevolg van het natuurlijke personeelsverloop.

12.03 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, het is een erg duidelijk antwoord. U antwoordt immers dat niet wordt overwogen in de centralisatie te voorzien.

Eén zaak heb ik niet goed begrepen. Waar zal de interventiewachtdienst worden gesitueerd? Blijft hij in Namen of wordt de dienst een mobiele ploeg ergens in Libramont?

12.04 Minister Paul Magnette: Dat is een goede vraag.

12.05 David Geerts (sp.a): Voor alle duidelijkheid, ik ken een deel van het antwoord.

12.06 Minister Paul Magnette: Ik zal het navragen.

12.07 David Geerts (sp.a): Indien u mij de info kan bezorgen, zal ik tevreden zijn.

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

13 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het compenseren van reizigers met een abonnement die werden/worden getroffen door de staking van 22 december jongstleden en 30 januari aanstaande" (nr. 8860)

13 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "des compensations pour les voyageurs titulaires d'un abonnement qui ont été touchés par la grève du 22 décembre dernier ou seront touchés par celle du 30 janvier prochain" (n° 8860)

13.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, in de plenaire vergadering van 19 januari heb ik u, samen met collega De Bue, een vraag gesteld over de nieuwe aanpak van de NMBS om het zwartrijden aan te pakken via het inschakelen van gerechtsdeurwaarders. Ik heb u toen ook gewezen op de keerzijde van de medaille, meer bepaald reizigers die betalen zonder te kunnen sporen, door stakingen bijvoorbeeld.

Ik zou u in dat verband nog de volgende bijkomende vragen willen stellen.

Ten eerste, is er een compensatie voorzien voor abonnees die niet kunnen sporen wegens stakingen? Kan die worden overwogen? Zo ja, welke?

Ten tweede, zijn er ook andere maatregelen die kunnen worden overwogen om het fenomeen van zwartrijden te bestrijden? Zo ja, welke? Zal de bestrijding van zwartrijden als belangrijke bron van agressie op de trein een belangrijk aandachtspunt worden in de nieuwe beheersovereenkomst met de NMBS? Welke concrete doelstellingen schuift u als minister naar voor?

13.02 Minister Paul Magnette: Dank u, mevrouw de voorzitter.

De NMBS voorziet geen compensatie voor haar reizigers voor de staking van 22 december 2011 en 30 januari 2012. Deze staking betrof geenszins een intern NMBS-conflict, maar werd op een hoger niveau uitgeroepen door de syndicale organisaties. De NMBS had deze stakingen op geen enkele manier kunnen voorkomen.

Bovendien wordt de NMBS als maatschappij eveneens economisch getroffen door deze stakingen. Wanneer er gestaakt wordt betekent dit dat er geen vervoersbewijzen kunnen worden verkocht en dat er die dag dan ook geen omzet kan worden gegenereerd. Het toekennen van een bijkomende compensatie is voor de NMBS dan ook economisch onmogelijk.

De NMBS treft verschillende maatregelen om het zwartrijden te bestrijden. Zo werden overheen de jaren heel wat inspanningen geleverd op het vlak van de distributie, waardoor het voor de reizigers steeds eenvoudiger wordt om een ticket aan te kopen vooraleer op de trein plaats te nemen. Ik doel hierbij op het uitgebreide net van loketten en automaten, alsook op de verkoop via internet en de recent gelanceerd mogelijkheid om een ticket aan te kopen via *smartphone*. Bovendien heeft de NMBS in 2011 beslist om haar bestaande automaten te vervangen door performantere modellen die in de loop van 2012 geplaatst worden in de stations. Het aantal automaten zal daarbij sterk uitgebreid worden. Deze investeringen moeten ervoor zorgen dat op termijn de verkoop aan boord evolueert naar een secundair verkoopkanaal en zelfs ontraden wordt.

De NMBS zal zelf veel belang hechten aan het bestrijden van agressie aan boord van de trein en zeker deze ingegeven door zwartrijders. De NMBS zal in de tweede helft van 2012 een project lanceren waarbij de reglementering in verband met de verkoop aan boord zal vereenvoudigd worden, zodat er meer duidelijkheid zal ontstaan over de prijzen van een biljet aangekocht aan boord. Een grootscheepse infocampagne zal deze aanpassing begeleiden. Op termijn wordt erop gerekend dat dit project niet alleen de fraude, maar ook de agressie ten aanzien van de treinbegeleider zal verminderen.

13.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Dank u wel, mijnheer de minister.

Ik neem er akte van dat er geen compensatie kan worden voorzien voor abonnees die worden getroffen door stakingen. En ik zie uit naar de infocampagne die u hebt aangekondigd voor de tweede helft van 2012 met het oog op een vlottere verkoop van tickets en de aanpak van zwartrijden.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

14 Vraag van de heer Kristof Calvo aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de renovatie en de veiligheid in het station Mechelen-Nekkerspoel" (nr. 8883)

14 Question de M. Kristof Calvo au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la rénovation et la sécurité dans la gare de Malines-Nekkerspoel" (n° 8883)

14.01 Kristof Calvo (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, er speelt zich in mijn stad iets af wat mij zorgen baart, met name het uitblijven van een grondige renovatie van het veelgebruikte station Mechelen-Nekkerspoel op de lijn Antwerpen-Brussel. Heel wat gebruikers hebben klachten over de verouderde infrastructuur, over de onveiligheid en over het gebrek aan netheid. Er is ook een structureel probleem inzake toegankelijkheid met roltrappen die vaak buiten werking zijn, enzovoort.

De woordvoerders van de NMBS-Holding hebben daarover verklaringen afgelegd in de pers, in de eerste plaats over de heringebruikname van het stationsgebouw. Ik heb gelezen in de lokale pers op 24 december 2011 dat de woordvoerder in kwestie aankondigde de daaropvolgende week, einde december 2011, een bouwaanvraag te zullen indienen.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken inzake de vernieuwing van het station Mechelen-Nekkerspoel? Werd ondertussen een bouwaanvraag ingediend? Waarom heeft het dossier een dergelijke vertraging opgelopen?

Zullen er concrete initiatieven worden genomen om de toegankelijkheid te verbeteren? Ik benadruk dat het

om een relatief veelgebruikt station gaat.

Zijn er cijfers beschikbaar over het aantal reizigers dat gebruik maakt van het station in kwestie? Hoe zijn die cijfers de afgelopen jaren geëvolueerd?

14.02 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Calvo, het project is een onderdeel van een globale visie op de stationsomgeving en de fietsostrade die Antwerpen en Mechelen zal verbinden. De contouren daarvan zijn vastgelegd in de mobiliteitsstudie die in samenwerking met de NMBS-Holding is uitgevoerd in opdracht van de stad Mechelen. Het eindrapport werd in december 2010 goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen van de stad Mechelen.

Het station Nekkerspoel is een beschermd monument. Na het verwerven van het gebouw einde 2009 startte de NMBS-Holding in eerste instantie met een ontwerp en onderzoek met als doel de erfgoedaspecten en het functioneren van een station in de eenentwintigste eeuw te integreren. Daarnaast startte de NMBS-Holding eveneens een onderzoek naar de staat van het gebouw en de conservatiemogelijkheden. De resultaten daarvan zijn opgenomen in de projectnota die bij de bouwaanvraag wordt gevoegd. Voor de bijzondere aspecten van de restauratie heeft de NMBS-Holding onder andere een beroep gedaan op de expertise van haar labo te Schaarbeek.

Sinds oktober 2011 beschikt de NMBS-Holding over een principieel akkoord van de erfgoedconsulent. De bouwaanvraag wordt ingediend in de week van 6 februari 2012. Aansluitend loopt de voorbereiding van het aanbestedingsdossier.

De werken zijn gepland in 2013-2014.

De aanleg van de fietsinfrastructuur, de nieuwe fietsenstallingen en de publieke ruimte gebeurt in de tweede fase in 2014-2015 onder leiding van de stad Mechelen.

Op vraag van de directie werd door de cel Security Management van de Corporate Security Service een risicoanalyse uitgevoerd voor de verbouwingswerken in het station Mechelen-Nekkerspoel. In het beveiligingsplan werden zowel organisatorische, fysische als elektronische maatregelen voorgesteld. Daarnaast is het station van Mechelen-Nekkerspoel opgenomen in het patrouilleschema van Securail Mechelen.

De cel Preventie en Sociale Veiligheid van de Corporate Security Service heeft eveneens een samenwerkingsverband gesloten met de lokale overheden van Mechelen waarbij ook de veiligheidsproblematiek van het station Mechelen-Nekkerspoel kan worden besproken.

Op dit ogenblik zijn al 19 camera's opgesteld op de perrons en aan de in- en uitgangen. Deze camera's staan onder permanente monitoring van Security Operations Center van Securail.

Wat betreft de roltrappen was er tussen juli en oktober 2011 een technisch probleem. De firma die de roltrappen moest herstellen had een vertraging.

Sinds 2006 is het aantal reizigers continu gestegen. Meer dan 2 000 reizigers nemen dagelijks de trein in Mechelen-Nekkerspoel.

14.03 **Kristof Calvo** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, samen met heel wat Mechelse pendelaars kijk ik uit naar de realisatie van dat belangrijk project voor de mobiliteit in onze streek.

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

15 **Vraag van de heer Jean Marie Dedecker aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de dotaties voor de vakbonden bij de NMBS" (nr. 8896)**

15 **Question de M. Jean Marie Dedecker au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les dotations accordées aux syndicats de la SNCB" (n° 8896)**

15.01 Jean Marie Dedecker (LDD): Mijnheer de minister, volgens de wet van 1926 en het statuut van het personeel, dat uitgewerkt is in het Algemeen Reglement voor de Syndicale Betrekkingen, bundel 548, krijgen de syndicale organisaties van de NMBS jaarlijks een dotatie. In 2008 kregen de ACOD Spoor en ACV Transcom ieder 3,8 miljoen euro. Het VSOA Spoor en de OVS kregen respectievelijk 339 000 en 212 000 euro.

Ik heb daarover de volgende vragen.

Kunt u meedelen hoeveel de verschillende vakbondsorganisaties van de NMBS ontvingen in 2009, 2010 en 2011? In de bovenvermelde bundel 548 is ook voorzien in de mogelijkheid tot controle van de besteding van de dotaties. Werd er in de afgelopen 10 jaar door de NMBS gebruikgemaakt van de mogelijkheid om de vakbonden alle documenten te vragen ter staving van de besteding van die dotaties?

De bovenvermelde ARPS-bundel 548 werd de afgelopen tijd meermaals geschonden door de vakbonden, doordat zij hun toevlucht namen tot onaangekondigde stakingen: de staking van 130 treinbegeleiders op 13 december 2011 in Luik, bijvoorbeeld, en die van 20 personeelsleden op 10 januari 2012 in Antwerpen-Berchem. Onlangs werd ook Brussel-Zuid lamgelegd, omdat er een of andere werkvloer 200 meter moest verhuizen. Die stakingen hebben constant grote gevolgen voor de treinreizigers. Bent u dan niet van oordeel dat het systeem van dotaties moet worden herbekeken?

15.02 Minister Paul Magnette: Mijnheer Dedecker, in 2009 bedroeg de jaarlijkse dotatie voor de ACOD, sector Spoor 3 026 000 euro, voor ACV Transcom 1 719 000 euro, voor het VSOA 369 000 euro en voor de OVS 231 000 euro. In 2010 bedroeg de jaarlijkse dotatie voor de ACOD, sector Spoor 3 150 000 euro, voor ACV Transcom 1 788 000 euro, voor het VSOA 385 000 euro en voor de OVS 240 000 euro. Voor het jaar 2011 kan de definitieve afrekening pas in de loop van 2012 gemaakt worden. De toegekende dotaties voor 2011 zullen in de lijn liggen van die van 2010.

De dotaties die aan de vakorganisaties worden toegekend, dienen klassiek onder meer voor het uitbetalen van de vakbondspremies aan hun leden, de lonen van hun vrijgestelden en voor de organisatie en ondersteuning van de syndicale vorming. De door de algemene vergadering benoemde leden van het college van commissarissen hebben tot nu toe geen bijzondere opmerkingen en/of verslagen gemaakt aangaande de besteding van de dotatie.

Het sociaal akkoord houdende werkonderbrekingen maakt integraal deel uit van het ARPS-bundel 548.

Momenteel wordt dit akkoord door het besturingscomité aan een grondige evaluatie onderworpen, zoals uitdrukkelijk in de teksten van het regeerakkoord van december 2011 stond, evenals in mijn algemene beleidsnota. Hierbij gaat speciale aandacht uit naar de afdwingbaarheid ervan.

15.03 Jean Marie Dedecker (LDD): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

16 Samengevoegde vragen van

- de heer Bert Maertens aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het terugbetalen van ontvangen overheidssteun door bpost" (nr. 8897)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de beslissing van de Europese Commissie in verband met de overheidssteun aan bpost" (nr. 8902)
- de heer André Frédéric aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aangekondigde beslissing van de Europese Commissie over de staatssteun aan De Post (bpost)" (nr. 8907)
- de heer Denis Ducarme aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de boete die de Europese Commissie oplegt aan bpost" (nr. 8909)
- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en

Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de terugbetaling van de overheidssteun door bpost" (nr. 8942)

- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de illegale steun voor bpost" (nr. 8954)

- de heer Christophe Bastin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de beslissing van de Europese Commissie in verband met de steun aan bpost" (nr. 8994)

- mevrouw Liesbeth Van der Auwera aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de staatssteun aan bpost" (nr. 9082)

16 Questions jointes de

- M. Bert Maertens au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le remboursement d'aides publiques par bpost" (n° 8897)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la décision de la Commission européenne concernant les aides publiques octroyées à bpost" (n° 8902)

- M. André Frédéric au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la décision annoncée de la Commission européenne sur les aides d'État accordées à La Poste (bpost)" (n° 8907)

- M. Denis Ducarme au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'amende infligée à bpost par la Commission européenne" (n° 8909)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le remboursement de l'aide publique par bpost" (n° 8942)

- 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 aides illégales de bpost" (n° 8954)

- M. Christophe Bastin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la décision de la Commission européenne sur les aides à bpost" (n° 8994)

- Mme Liesbeth Van der Auwera au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'aide d'État à bpost" (n° 9082)

De **voorzitter**: De heer Bastin en mevrouw Van der Auwera zijn verontschuldigd. De heer Frédéric werd verwittigd en zal misschien nog tijdig aankomen om zijn vraag te stellen.

16.01 Bert Maertens (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dit zeer actuele thema leeft blijkbaar bij heel wat mensen en dat uit zich ook in het aantal vragen.

Van de Europese Commissie moet bpost 417 miljoen euro aan onterecht verkregen staatssteun terugstorten aan de Belgische Staat. U kent het dossier beter dan wie ook. Ik zal niet ingaan op de details van de uitspraak van de Europese Commissie.

Ik wil mij meteen concentreren op een tweetal belangrijke vragen. Ten eerste, is er al beslist hoe bpost dit bedrag zal terugbetalen? Met andere woorden, zal ervoor worden gekozen om die terugbetaling in te schrijven in de rekeningen van vorig jaar of kiest men voor een kapitaalverlaging? Deze twee suggesties werden onlangs in een interview gedaan door de CEO van bpost.

Is er al een beslissing genomen door de raad van bestuur? Zo nee, wanneer kunnen wij die beslissing verwachten? Welke aanbeveling heeft de CEO of bpost gedaan aan de raad van bestuur met betrekking tot die terugbetaling? Welke gevolgen zullen er zijn voor de aandeelhouders en het uit te keren dividend in geval van een terugbetaling op een van beide manieren?

Als tweede thema wil ik de gevolgen aansnijden van de terugbetaling van die 417 miljoen euro. Zijn er gevolgen op personeelsvlak? Zijn er gevolgen inzake dienstverlening? Quid met de geplande beursgang? Wordt die nog wat langer uitgesteld? Welke gevolgen heeft die terugbetaling op de beheersovereenkomst die door de regering al werd goedgekeurd, maar die nog steeds niet werd uitgevoerd? Is er ter zake al nieuws van de Europese Commissie?

16.02 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de overheidssteun aan bpost is niet

onomstreden. Er is in het verleden al kritiek geweest, onder meer vanwege de distributeurs van kranten, omdat één van die vormen van staatssteun die bpost ontvangt, er precies is om het bezorgen van kranten en tijdschriften te faciliteren. Wij spreken tijdens de periode 1992-2010 toch over een bedrag van 5,2 miljard euro. Op die overheidssteun is ook kritiek gekomen van de Europese Commissie, met de gevolgen zoals reeds uit de doeken werd gedaan door collega Maertens.

Wat betreft die steun, meen ik dat het zeer belangrijk is dat wij, enerzijds, goed weten wat de gevolgen zijn voor bpost, hoe zij dit gaan opvangen en hoe men daar in de toekomst mee zal omgaan. Anderzijds, denk ik dat de minister zich zal moeten neerleggen bij het standpunt van de Europese Commissie, wanneer wij spreken over steun aan bpost. Gaat u dit alsnog betwisten of aanvechten? Hoe gaat u om met dit standpunt?

Hebt u maatregelen genomen op het vlak van de toekomstige ondersteuning van de post, bijvoorbeeld ondersteuning inzake het bezorgen van kranten en tijdschriften? Ik wil er ook op wijzen dat er in het verleden een studie is geweest van KPMG, die erop wees dat de bedeling 29 miljoen euro per jaar zou mogen kosten. Dit is veel minder dan de 320 miljoen euro waarin normaal wordt voorzien als steun aan bpost. Ook dit moet aangepakt worden. Sommigen maken het verwijt dat dit een verkapte vorm van subsidies aan de media is. Ik denk toch, rekening houdend met die ondersteuning aan bpost, dat u uw houding daarop zal moeten enten.

16.03 Denis Ducarme (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, même si, à l'occasion de l'information relative à l'amende demandée à bpost par la Commission européenne, nous avons déjà eu une forme de mini-débat sur la prise d'acte en séance plénière il y a une quinzaine de jours, nous n'avons pas pu aborder sous tous les angles lors de cette séance de questions d'actualité un certain nombre d'enjeux, de conséquences et, finalement, d'adaptation du comportement de bpost en fonction de cette information.

Monsieur le ministre, pouvez-vous rappeler et informer le parlement du bénéfice de bpost pour les exercices 2009, 2010 et 2011? De nombreux chiffres ayant été cités dans la presse, pouvez-vous confirmer au parlement que le montant de la réserve financière de bpost s'élève à environ 1,1 milliard d'euros?

Dans le texte de la question que je vous ai adressée, je vous demandais de confirmer le montant de l'amende, mais cela a été fait. Aussi, je vous demanderais plutôt de nous indiquer quelles conséquences cela aura sur la mise en place du cinquième contrat de gestion. Comment va-t-on s'adapter par rapport à ces missions et cette définition relative à l'augmentation de capital déterminée par la Commission européenne comme une forme de surcompensation? Comment va-t-on s'adapter par rapport à ces missions qui n'étaient pas subventionnées par l'État alors que, dans les faits, c'était pour ainsi dire le cas?

Comme vous le savez, la loi de 1991 sur la participation au bénéfice pour les entreprises publiques voit les employés de La Poste bénéficier d'une prime supplémentaire. Pouvez-vous nous rappeler quel était le montant de cette prime par employé de La Poste pour les exercices 2009 et 2010? Monsieur le ministre, pouvez-vous confirmer que pour l'exercice 2011, cette prime sera défiscalisée puisqu'elle prendrait la forme d'un bonus non récurrent?

Pour le MR, il est important qu'en fonction de cette réserve de 1,1 milliard d'euros, on ne voit pas le bénéfice s'évaporer de manière artificielle. Il est tout aussi important que les postiers puissent bénéficier de cette prime qui leur est garantie par la loi et que celle-ci soit défiscalisée partiellement, comme prévu.

16.04 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, de collega's hebben de problematiek al geschetst. Ook in de plenaire vergadering werd hieromtrent al gedebatteerd. Ik zou vandaag graag een stand van zaken willen over dit dossier.

Welk bedrag is hiermee gemoeid? Enerzijds, werd er over 417 miljoen euro gesproken en netto zou dat dan 297,5 miljoen zijn. Daar graag duidelijkheid over. Wat is nu de exacte hoogte van het bedrag?

Anderzijds, de impact op de werking van het bedrijf. De collega's hebben ook al gezegd dat er een oorlogsschat is van 1 miljard euro. Wordt dat daarmee betaald?

Een derde element. Wat is nu eigenlijk het gevolg voor de gewone postman en postvrouw? Men heeft hier al gesproken over, enerzijds, de wettelijke deelname in de winst maar, anderzijds, ook de niet-recurrente. Dat is belangrijk omdat de impact van deze beslissing er eigenlijk niet toe mag leiden dat de winstdeelname van

de gewone postbode of van de mensen die in de *back office* zitten maar zeker van zij die met deze temperaturen naar de brievenbussen moeten gaan er de dupe van wordt. Zij mogen dat niet voelen in hun portemonnee. Voor ons is het belangrijk dat de eventuele impact van deze uitspraak er als het ware uit wordt gelicht in de berekening van de winstdeelname. Tot daar mij bedenkingen.

16.05 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, de nombreuses choses ayant déjà été dites, je rejoins les questions déjà posées par mes collègues, à savoir celles portant sur le montant et le financement de l'amende ainsi que sur les modalités de son remboursement.

Nous connaissons la position de la Commission par rapport au passé. Quid de l'avenir? La Commission se penchera également sur le contrat de gestion 2010-2015. Là, il y a un nouveau risque de voir bpost mis en porte-à-faux. J'aurais voulu connaître votre avis sur cette question.

16.06 Paul Magnette, ministre: Chers collègues, s'agissant de la décision prise par la Commission européenne dans l'affaire des aides accordées par l'État belge à La Poste, puis bpost, entre 1992 et 2010, il convient d'émettre les observations suivantes.

D'abord, on peut se réjouir que cette décision apporte enfin de la clarté dans une procédure à la fois longue (dix ans) et complexe. La quasi-totalité des mesures ad hoc adoptées par l'État belge au bénéfice de bpost au cours des vingt dernières années – y compris les augmentations de capital opérées en 1997, 2003 et 2006; l'exonération des charges liées aux pensions pour les années antérieures à 1997; certaines exemptions de taxes; le transfert d'immeubles de l'État belge à bpost en 1992 – a été acceptée par la Commission.

Cependant, celle-ci a estimé que l'État avait surcompensé bpost pour des missions de service public (la distribution de journaux et des périodiques, le paiement des pensions, le dépôt d'espèces aux guichets, etc.) pour la période 2006-2010 couverte par le quatrième contrat de gestion, et ceci à concurrence d'un montant de 417 millions d'euros.

La surcompensation résulte essentiellement du fait que la Commission a considéré que le marché du courrier ayant été un monopole jusqu'à la fin 2010, une partie des bénéfices devait être utilisée pour financer les missions de service public à charge de cette société. La compensation versée par l'État doit donc être diminuée à concurrence de ses bénéfices.

Dit probleem rijst niet meer bij het vijfde beheerscontract omdat de Belgische postmarkt nu volledig vrij is. Er zijn dus geen monopoliewinsten meer in geen enkel segment van deze markt. Het is belangrijk om te beklemtonen dat het hier niet gaat om een boete maar om een terugbetaling.

Het precieze bedrag dat bpost aan de Belgische Staat zal terugstorten is 417 miljoen verhoogd met intresten. Het is te vroeg om het nettobedrag te bepalen dat de Staat effectief zal innen, rekeninghoudend met een eventuele vermindering van de fiscale ontvangsten en van het door bpost betaalde dividend.

Er zal overleg plaatsvinden tussen de Belgische Staat en bpost om het precieze bedrag te bepalen alsook de modaliteiten van de terugbetaling. In elk geval beschikt bpost over voldoende liquide middelen om deze teugbetaling te doen.

En ce qui concerne les bénéfices de bpost et la réserve financière ainsi que les primes qui ont été versées, monsieur Ducarme, je vous renvoie au rapport annuel de bpost. Si vous ne le trouvez pas, je vous en ferai porter une copie.

Deze terugbetaling moet binnen een periode van vier maanden uitgevoerd worden. Het beroep dat eventueel tegen de beslissing van de Europese Commissie kan aangetekend worden door de Belgische Staat of door bpost is niet opschortend.

Deze terugbetaling zal geen gevolgen hebben voor de financiële stabiliteit van de onderneming, de operationele activiteiten en de dienstverlening. De impact van deze terugbetaling op het bedrag van de winstdeelname van de personeelsleden van bpost of op het dividend van de aandeelhouders kan nu nog niet bepaald worden. De komende raad van bestuur zal zich over deze vraag buigen.

Ik ondersteun van mijn kant de betaling van de premie. Het lijkt mij onaanvaardbaar dat het kaderpersoneel

een premie ontvangt en dat het niet-kaderpersoneel de verliezer van deze beslissing is.

De beslissing van de Commissie, gecombineerd met het nieuwe reglementaire kader met betrekking tot de openbare diensten dat de Commissie heeft aangenomen in december 2011, heeft als verdienste dat de grenzen uitgeklaard worden waarbinnen de Belgische Staat bpost kan compenseren voor de taken van openbare dienst die aan het bedrijf worden toevertrouwd.

L'État belge et bpost confirment les principes appliqués dans ce contrat pour la définition des services publics et leur rémunération. En outre, nous prenons acte du fait que la Commission ne remet pas en question la définition qui y est faite des services publics et de leur compensation.

L'État belge va désormais se concentrer sur le futur de bpost et du service public postal. À cet égard, l'État va clarifier le cinquième contrat de gestion conclu avec bpost en avril 2010 afin de tenir compte des observations formulées par la Commission dans sa décision, l'objectif étant de s'assurer que la Commission approuve rapidement le contrat de gestion afin d'éliminer les incertitudes sur le futur.

16.07 Bert Maertens (N-VA): Mijnheer de minister, ik begrijp vooral dat het nog wat vroeg is om echt te concluderen of vast te stellen welk bedrag terugbetaald moet worden en wat de impact is op de beheersovereenkomst. Ik neem aan dat u ons daarover in de loop van de volgende maanden zult informeren als u daar nieuws over hebt, zoniet zullen wij u er alleszins verder over bevragen.

Ik begrijp ook dat het uw standpunt is dat de premie betaald moet worden, zoals dat in het verleden altijd is gebeurd, dus los van de terugbetaling van die 417 miljoen of het nettobedrag dat dan overblijft.

Mijnheer de minister, is dat het standpunt van de regering? Is dat het standpunt dat de bestuurders die door de regering zijn aangesteld in de raad van bestuur, zullen uitdragen als de raad van bestuur daar besprekingen aan wijdt? Dat zou ik graag van u nog als extra info horen.

16.08 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, ik neem akte van het standpunt van de minister over de gevolgen van de betaling van dat bedrag. We zullen nog zien hoe dat concreet zal worden ingevuld door de raad van bestuur.

Ik neem er ook akte van dat de minister zegt dat het niet gaat om een boete, maar om een terugbetaling. Dat is natuurlijk voor een stuk een semantische discussie. In ieder geval is bpost veroordeeld om een bedrag te betalen op basis van onterecht uitgekeerde overheidscompensaties.

Mijnheer de minister, ik blijf toch op mijn honger zitten inzake de visie en de politiek op de ondersteuning van bpost op het vlak van de verdeling van kranten. U zegt dat de markt vanaf nu geliberaliseerd is. Wij weten echter allemaal dat de markt van de post niet geliberaliseerd is. De regels zijn zo stringent gemaakt dat het bijna onmogelijk is, op dit moment, om derden toe te laten op de Belgische markt. Men zou al goed gek moeten zijn om die stap te wagen. Ik vermoed dat u in die zin een beetje op safe speelt.

Ik blijf erbij dat de ondersteuning van bpost voor de bedeling van kranten en tijdschriften concurrentievervalsing is tegenover de private markt of zelfs tegenover de krantenwinkels in laatste instantie. Zij worden door de Staat in feite op een oneerlijke manier beconcurrerd. Ik hoop dat dit in de toekomst weggewerkt zal worden.

16.09 Denis Ducarme (MR): Madame la présidente, je voudrais inviter le ministre à garder ses porteurs à son cabinet ou à son domicile.

Je connais les bénéfices de bpost pour 2009, 2010 et 2011. En tout cas, pour 2009 et 2010, ils sont supérieurs à 100 millions.

Une des questions à laquelle je n'ai pas reçu de réponse avait pour objectif d'obtenir des éclaircissements par rapport à la participation aux bénéfices; je pense aux 5 % touchés par les facteurs. Pour l'information du ministre, chaque postier a reçu l'équivalent de 450 euros brut, ce qui représente environ 230 euros net.

Le but de ma question était de savoir quelle serait la participation aux bénéfices à l'occasion de l'exercice 2011. Si l'amende de La Poste est provisionnée dans le cadre de l'exercice précité, le risque est de voir s'afficher un mali plutôt qu'un bénéfice. Ce faisant, un risque existe de ne pas voir participer les

postiers aux bénéfices.

Sur base d'une loi de 2008, un élément transforme la participation aux bénéfices, à savoir ces 5 %, en bonus non récurrent. Ce bonus n'étant pas fiscalement prélevé de la même manière, il ne s'agirait donc plus de 450 euros brut, mais plutôt d'un montant s'élevant à environ 350 euros net par postier. Cela représente une différence de 100 euros, somme qui n'est pas négligeable dans le budget d'un ménage.

Madame la présidente, je n'ai obtenu aucune réponse à des questions qui étaient pourtant extrêmement précises. Je me permettrai donc de redéposer une question à ce sujet.

Je reconnais que le ministre n'a pas eu d'expérience au parlement. C'est pourquoi je dois lui dire que quand un parlementaire dépose une question, il entend recevoir une réponse. J'ignore si je dois lui faire porter le bouquin d'usage qui doit être pris en compte quand on est ministre et que l'on répond à des parlementaires. S'il s'obstine à ne pas répondre aux questions qu'on lui pose, peut-être aurait-il mieux valu qu'il endosse l'écharpe de maître de Charleroi!

16.10 Paul Magnette, ministre: Monsieur Ducarme, je vous laisse vos considérations politiques secondaires! Vous en ferez ce que vous voulez!

16.11 Denis Ducarme (MR): Le local n'est pas secondaire, monsieur le ministre!

16.12 Paul Magnette, ministre: Si vous me posez des questions sur des décisions qui n'ont pas encore été prises, je ne peux matériellement pas vous répondre. Écoutez quand je vous réponds! Je vous dis qu'un conseil d'administration se réunira!

16.13 Denis Ducarme (MR): Dites-le! Dites-le directement alors!

16.14 Paul Magnette, ministre: Je l'ai dit!

16.15 Denis Ducarme (MR): Non, vous ne le dites pas! Vous esquiviez constamment! Vous répondez à côté!

La **présidente**: Monsieur Ducarme, s'il vous plaît!

16.16 Denis Ducarme (MR): Je ne crie pas plus fort que le ministre, madame la présidente!

La **présidente**: Nous sommes dans le cadre des questions et réponses. Vous avez posé une question à laquelle le ministre a répondu.

16.17 Denis Ducarme (MR): Je n'ai pas eu de réponse!

La **présidente**: Monsieur Ducarme, vous avez eu l'occasion de répliquer. Maintenant, l'incident est clos et je vous demande de parler calmement!

16.18 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, het debat is voor de gewone postman en postvrouw essentieel. Er is een formeel engagement van de regering en van een delegatie van de leden van de raad van bestuur nodig dat ervoor zorgt dat de winstdeelname geen impact heeft op de gewone werkmán.

16.19 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Nous continuerons, évidemment, à suivre le cours de ce dossier, pour lequel vous ne disposez pas encore de tous les éléments d'information, ce que je comprends fort bien.

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

De **voorzitter**: Collega's, wij hadden afgesproken dat wij op de heer Vandeput zouden wachten voor de samengevoegde vragen onder punt 16 van de agenda.

17 **Samengevoegde vragen van**

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de elektrificatie van de lijn Herentals - Mol" (nr. 8877)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het uitstel van de elektrificatie van het baanvak Herentals-Mol" (nr. 8885)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de elektrificatie van lijn 15 Herentals-Mol" (nr. 8898)

17 **Questions jointes de**

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'électrification de la ligne Herentals - Mol" (n° 8877)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le report de l'électrification du tronçon ferroviaire entre Herentals et Mol" (n° 8885)

- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'électrification de la ligne ferroviaire 15 Herentals-Mol" (n° 8898)

17.01 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ik heb gewacht op de heer Vandeput omdat ik mij erover verheug dat zowel collega Van den Bergh als collega Vandeput mee opkomen voor onze Kempische belangen. Beter komt men met een aantal collega's ergens voor op dan alleen voor iets te pleiten.

In januari 2011 werd hier gesteld dat de elektrificatie van de lijn Herentals-Mol in de planning werd opgenomen. Er zou ook een beslissing genomen zijn door het directiecomité en bekrachtigd door de raad van bestuur van Infrabel. Volgens de berichten die ik kreeg, is men nog steeds niet overgegaan tot gunning van de werken. U beseft dat uitstel hiervan zal leiden tot verdere slechte dienstverlening aan deze regio. Op dit moment rijden er nog dieseltreinen waarop pannes schering en inslag zijn.

Vandaar graag een stand van zaken voor de elektrificatie van de lijn Herentals-Mol.

Kunt u een stand van zaken geven voor de gunning van de werken?

17.02 **Steven Vandeput** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, collega's, ik dank u om op mij te wachten voor het stellen van deze vragen.

Mijnheer de minister, deze lijn loopt door de Kempen naar Noord-Limburg. Als u ooit geprobeerd hebt Noord-Limburg op deze manier te bereiken, dan zult u vastgesteld hebben dat dit niet evident is en dat er nog werk aan de winkel is.

De betreffende reizigers moeten het al jaren met dieseltreinen stellen. Infrabel heeft de elektrificatiewerken voor het baanvak Mol-Herentals voor onbepaalde tijd uitgesteld. Die werken moesten nochtans in 2012 starten. Door dat uitstel loopt de elektrificatie tussen Hamont en Mol nog meer vertraging op. Niet onbelangrijk is de datum die de heer Geerts aanhaalde, begin januari 2011. In december 2011 heb ik uw voorganger daar nog over ondervraagd en zij heeft toen bevestigd dat de werken in 2012 wel degelijk zouden starten.

Dit verhaal heeft een voorgeschiedenis: zowel in 1993 als in 1996 was in deze elektrificatie al voorzien. Telkens opnieuw werden de werken op de lange baan geschoven. Voor de reizigers uit Noord-Limburg is er nog een specifiek bijkomend probleem, met name dat zij moeten blijven overstappen in Herentals om aansluiting te krijgen op de rest van het net.

Mijnheer de minister, mijn vragen aan u zijn de volgende.

Wat is de reden van het uitstel? Is er één mogelijke reden te geven? Desgevallend zou ik de reden graag van u vernemen.

Een vraag die zowel bij mij als bij mijn collega's blijft, is de volgende: kunt u bevestigen dat als het effectief

niet in 2012 zal zijn, de elektrificatie in het investeringsplan 2013-2025 zal worden opgenomen? Ik begrijp van de heer Geerts dat nog geen aannemer was aangewezen, wat ikzelf niet heb vernomen. Is er desgevallend door Infrabel een schadevergoeding te betalen?

17.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, de heer Vandeput wees op de beslissingen in de jaren negentig, namelijk 1993 en 1996. Ik heb hier een motie van het Economisch Comité voor de Kempen van 1985, waarin staat dat het comité ernstig ongerust is over een document, waaruit zou blijken dat de elektrificatie van het spoor Herentals-Mol-Neerpelt op de helling zou worden gezet. Ze zou ook voor onbepaalde tijd worden verdaagd.

Het EKK – de motie komt immers van het Economisch Komitee voor de Kempen – wijst erop dat het traject in kwestie een onontbeerlijk onderdeel vormt voor de IR-verbinding Antwerpen-Herentals-Neerpelt, die reeds tot Herentals is geëlektrificeerd.

Wij zijn ondertussen bijna 27 jaar later. Er leek een doorbraak te zijn. Op 13 oktober 2011 heeft de raad van bestuur van Infrabel immers wel degelijk de elektrificatiewerken aan een aannemer gegund.

Wij vernemen echter via RESOC, de opvolger van het EKK, dat de werken alsnog zouden worden uitgesteld.

Gezien de beslissing van de raad van bestuur ga ik ervan uit dat u zo dadelijk zal antwoorden dat de zaak is beslist, dat de werken zijn gegund en dat ze, zoals gepland, zullen plaatsvinden. Mocht zulks echter niet het geval zijn, bent u ons een ernstige uitleg verschuldigd.

17.04 Minister Paul Magnette: Mevrouw de voorzitter, collega's, de raad van bestuur van Infrabel heeft op 13 oktober 2011 toegestemd met de gunning van de elektrificatiewerken op de spoorlijn Herentals-Mol. De realisatie was gepland in de periode 2012-2014.

Omwille van de onzekere budgetvooruitzichten voor de komende periode wacht Infrabel voorzichtigheidshalve met de definitieve gunning aan de aannemer.

Aangezien dit elektrificatieproject over de jaren 2013 en 2014 loopt en er over deze periode momenteel geen financiële duidelijkheid op het vlak van budget bestaat, zou het niet getuigen van efficiënt corporate-governancebeheer door Infrabel als goede huisvader, om het project in kwestie nu aan te vatten, zonder te weten of voor 2013 en 2014 een budget beschikbaar is.

De definitieve gunning aan de aannemer was nog niet gebeurd, wat betekent dat geen schadevergoedingen moeten worden betaald.

Dit project voor het strategisch knooppunt Herentals blijft echter een prioriteit voor Infrabel. Infrabel denkt uiteraard aan de belangrijke positie van Herentals binnen het Belgische spoornet en de klantgerichte dienstverlening voor de Kempense reiziger. Uitstel is dan ook geen afstel. Het is niet de bedoeling om dit project op de lange baan te schuiven.

Zodra er duidelijkheid is over de financiële middelen, kan er worden overgegaan tot de definitieve gunning van de werken.

Wat uw laatste vraag betreft, mijnheer Van den Bergh, Infrabel is ook in andere dossiers teruggekomen of van plan om terug te komen op eerdere engagementen. Men is binnen Infrabel bezig met een globale denkoefening hierover.

17.05 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ieder zijn stijl. Het is niet mijn stijl te roepen wanneer een antwoord mij niet bevalt, maar dit is toch een antwoord dat mij helemaal niet bevalt, zeker wanneer men de spoorproblematiek in de regio kent.

Het is echt een blinde vlek en dan begrijp ik het niet goed. U zegt dat het een prioriteit blijft voor Infrabel en dat uitstel geen afstel is. Het verhaal dat het een belangrijke regio is en dat het wel eens zal komen, doet al sinds 1985 de ronde in de regio.

Als dit effectief zoals in het verleden werd afgesproken, een prioriteit is voor Infrabel, dan aanvaard ik niet dat dit niet wordt opgenomen bij de dringende werken. Ik weet dat er een budgettaire beperking is. Wij hebben dat ook in de beleidsnota besproken en goedgekeurd.

Na al die jaren van beloften over een betere dienstverlening moet Infrabel deze regio prioritair aanpakken en starten met de gunning en het uitlopen van de werken.

17.06 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, mijnheer Geerts is braaf in zijn repliek.

Ik kan niet akkoord gaan met het gegeven dat Infrabel zou aanhalen dat goed huisvaderschap hen zou kunnen bewegen om dit uit te stellen. Indien men dit project zou aanpakken zoals was voorzien, namelijk uitvoering in 2012, dan was er geen probleem.

Voor 2012 heeft Infrabel geen budgettair probleem. Bij monde van dit Parlement heeft Infrabel de toestemming gekregen om met haar boeken te oefenen en de overschotten die zij voor 2010 had binnen de boeken te houden en op die manier het budget voor 2012 op gelijk niveau te houden.

Het is toch eigenaardig dat de besparing die vandaag in de begroting gebeurt ten laste van Infrabel, voor 95 miljoen, overeenkomt met het bedrag dat haar werd toegezegd na een stemming in dit Parlement.

Dit tart eigenlijk alle verbeelding. U zegt dat het niet de bedoeling is het op de lange baan te schuiven. De Kempenaren en de Noord-Limburgers bewegen de mondhoeven omhoog, niet omdat het humoristisch is maar omdat het zo cynisch is. Ik verwees maar tot 1993, maar collega Van den Bergh haalde aan dat het dossier al loopt sinds 1985. Het is tijd om de daad bij het woord te voegen en een gegeven woord gestand te doen. Op die manier wordt er gezorgd dat het effectief wordt toegewezen en in uitvoering gaat. Zo komt voor een deel van Noord-Limburg een stuk ontsluiting naar de rest van België dichterbij. U hebt dat in handen en ik verwacht dat u een initiatief zult nemen.

17.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik sluit mij echter aan bij de twee voorgaande collega's. Wij kunnen enig verder uitstel absoluut niet aanvaarden. Dit sleept nu al zolang aan. Er was een doorbraak: het is gegund. Ik ben geen bedrijfsjurist en ik weet dus niet wat een principiële beslissing tot gunning in de raad van bestuur en de effectieve gunning door Infrabel betekenen. Mij lijkt daar echter niet zoveel speling op te kunnen zitten. Een beslissing van de raad van bestuur lijkt mij te moeten worden uitgevoerd.

Ik hoop dus dat op korte termijn knopen zullen worden doorgehakt. U hebt geen indicatie gegeven van een termijn voor de definitieve beslissing. Misschien zou het goed zijn daarover enige duidelijkheid te krijgen. Wij kunnen verder uitstel in geen geval aanvaarden. Wij hopen dat alles volgens planning zal worden uitgevoerd.

17.08 Minister Paul Magnette: Ik zal het in het Frans zeggen om duidelijker en preciezer te zijn.

Nous devons faire des arbitrages sur l'ensemble du plan d'investissement 2013-2025. Nous savons que les normes de croissance ont été réduites sous la législature précédente. Un plan d'investissement pour la sécurité a été demandé suite à la commission Buizingen, pour lequel aucun budget spécifique n'a été octroyé, et des efforts spécifiques ont été demandés dans le cadre du budget 2012. Cela fait beaucoup d'efforts! À partir de là, il faudra revoir les priorités en matière d'investissements. D'ici la fin mars, je ferai une proposition. Il y aura ensuite discussion et concertation avec les Régions. Il y a clé 60/40 et les Régions doivent pouvoir indiquer quelles sont leurs priorités dans leurs propres enveloppes après que les grands arbitrages sont faits. Sur cette base, avant la fin de l'année, nous pourrions arrêter des décisions définitives et reprendre ces investissements.

Honnêtement, ce ne serait pas une bonne gestion de continuer sans avoir de visibilité sur des investissements pour des projets lourds, même si je peux défendre de tels projets. Le fait de prendre des décisions sans sécurité sur la possibilité des investissements ne serait pas sérieux. Voilà ce que je peux vous dire en termes de calendrier.

17.09 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, wij begrijpen uw standpunt maar ik hoop dat u ook begrip

hebt voor ons.

In de vorige legislatuur was de afspraak gemaakt dat de werken zouden worden uitgevoerd. Na al die jaren was er effectief een beslissing genomen, ook door het feit dat elke politieke beweging dit dossier steunde. De vorige minister werd politiek gesteund en de raad van bestuur is dan overgegaan tot het gunnen en ondersteunen van dit dossier. Als we nu in die regio moeten gaan zeggen dat men nog wat moet wachten, verwijt men ons dat men ons in Brussel met een kluitje het riet heeft ingestuurd. Daarom kunnen wij dit echt niet aanvaarden.

17.10 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, van twee dingen een. Als u hier elke keer gaat aankomen met het argument dat we veel gevraagd hebben met betrekking tot de veiligheid, dan gaan we elkaar hier nog dikwijls tegenkomen. Dat vind ik een argument dat eigenlijk niet ter zake doet.

Het Parlement heeft gevraagd dat men met een investeringsplan en duidelijke, concrete voorstellen zou komen voor wat noodzakelijk is met betrekking tot de uitslagen van de commissie-Buizingen. Daarnaast wil ik toch nog maar eens benadrukken dat deze investering deel uitmaakt van het investeringsplan dat afloopt in 2012. Het maakt dus geen deel uit van het investeringsplan 2013-2025. In die zin zou het van goed huisvaderschap getuigen als men ook eens zou uitvoeren wat er in het plan vooropgesteld is, inclusief de elektrificatie die hier ter sprake is.

17.11 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik meen dat een beslissing van de raad van bestuur toch enkel kan uitgesteld of genegeerd worden door een nieuwe beslissing van de raad van bestuur. Vergis ik mij daar soms in? Ik ben geen bedrijfsjurist.

Als ik evenwel lees in het verslag van de raad van bestuur dat het gegund is aan THV Engema Rail - Colas Rail Belgium uit Zaventem, dan denk ik dat dit bedrijf toch duidelijk is aangeduid om die werken uit te voeren binnen de geplande termijn. De geplande termijn was 2012-2014. Het investeringsplan 2013 is iets wat daarna komt. Zoals de heer Vandeput aanhaalde zat dit inderdaad al in het investeringsplan voor 2012. Ik meen dan ook dat de realisatie en de uitvoering van de beslissing van de raad van bestuur in deze essentieel zijn.

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

18 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het onderzoek naar dubieuze sponsoractiviteiten van Belgacom" (nr. 8912)
- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de sponsoractiviteiten van Belgacom" (nr. 8953)
- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de verklaringen van de heer Bellens in de parlementaire hoorzitting van 9 november 2011 inzake de afhandeling van het ontslag van twee topmedewerkers" (nr. 8965)
- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de tijdslijn in verband met de ontslagen bij Belgacom naar aanleiding van de klacht ten opzichte van mevrouw Fagard" (nr. 9099)
- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de tweede hoorzitting met de gedelegeerd bestuurder van Belgacom" (nr. 9132)
- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het beheer van de sponsoractiviteiten bij Belgacom" (nr. 9156)
- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de sponsoractiviteiten van Belgacom" (nr. 9178)
- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het vertrouwen in Belgacom" (nr. 9179)

- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de vragen bij het sponsorbeleid van Belgacom" (nr. 9229)

18 Questions jointes de

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'enquête sur les activités de sponsoring douteuses de Belgacom" (n° 8912)

- Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le sponsoring de Belgacom" (n° 8953)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les déclarations de M. Bellens lors de l'audition parlementaire du 9 novembre 2011 concernant le dossier de licenciement de deux collaborateurs de haut niveau" (n° 8965)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la chronologie des faits en rapport avec les licenciements intervenus chez Belgacom à la suite de la plainte contre madame Fagard" (n° 9099)

- Mme Catherine Fonck au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la seconde audition de l'administrateur délégué de Belgacom" (n° 9132)

- Mme Catherine Fonck au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gestion du sponsoring chez Belgacom" (n° 9156)

- Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le sponsoring de Belgacom" (n° 9178)

- Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la confiance en Belgacom" (n° 9179)

- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les interrogations qui pèsent sur la politique de sponsoring de Belgacom" (n° 9229)

18.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, eind vorige maand konden we vernemen dat het parket van Bergen een vooronderzoek heeft geopend naar enkele toch wel dubieuze sponsoractiviteiten van Belgacom. Topman Didier Bellens zou er politieke steun mee hebben gezocht. Justitie richt zich hierbij op vier verschillende projecten van het overheidsbedrijf. Het gaat om het tennistornooi Ethias Trophy, de voetbalclub Bergen, het Festival International du Film d'Amour en Bergen 2015, culturele hoofdstad van Europa.

Uit onderzoek blijkt dat Belgacom de voorbije jaren wel meer opmerkelijke sponsordeals gesloten heeft. Zo kan de Yacht Club in Nieuwpoort, waar toevallig ook de zeilboot van topman Didier Bellens ligt, rekenen op 100 000 euro, gespreid over vijf jaar. Justine Henin kreeg twee maanden nadat ze definitief gestopt was met tennis, een sponsorcontract van 375 000 euro per jaar. De afdeling sponsoring van Belgacom, die een budget beheert van 12,8 miljoen euro per jaar, was trouwens tot haar ontslag halverwege vorig jaar, het domein van de reeds befaamde Concetta Fagard.

In de plenaire vergadering van de Kamer van 26 januari hebt u reeds gesteld dat de langetermijnvisie op sponsoring bij Belgacom wordt uitgezet door het directiecomité en de raad van bestuur. Individuele dossiers worden door een ploeg in overleg met een departement als marketing en aan de hand van criteria onderzocht. Die ploeg bezorgt de aanbeveling ter goedkeuring aan het directiecomité. U voegde eraan toe dat u altijd bereid was meer informatie over de criteria en de selectie op te vragen.

Welke afspraken bestaan er bij Belgacom omtrent de keuze, de motivatie en de controle op sponsoractiviteiten?

In welke mate bent u het eens met de beslissingen van Belgacom op vlak van sponsoractiviteiten?

Welke maatregelen werden genomen naar aanleiding van het vooronderzoek van het parket van Bergen naar de sponsoractiviteiten van Belgacom?

Het zou ook nuttig zijn mocht u de rol van de regeringscommissaris kunnen toelichten, aangezien het de

vertrouwenspersoon bij uitstek is, die kan optreden namens de regering of u zaken signaleren. Kunt u toelichten welke rol hij tot op heden bij de toewijzing, de beslissingen en de startbepaling heeft gespeeld? Heeft hij u op de hoogte gesteld?

Ik geef nog mee dat de ploeg die aanbevelingen doet op het vlak van de sponsoring, samengesteld is uit één tot twee personen. Als dat de betekenis is van een ploeg, dan staan we natuurlijk nergens.

18.02 Valérie De Bue (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, au sujet des sponsorings de Belgacom, lors de la séance plénière du 26 janvier, vous vous êtes vous-même proposé d'affiner les informations sur les critères et les modalités de sélection des différents sponsors. Je crois qu'il est opportun de le faire, vu qu'il y a quand même différents montants qui sont cités et qui font l'objet d'enquêtes.

Durant l'audition de M. Bellens la semaine dernière, nous n'avons pas abordé le sponsoring vu que l'audition ne s'est focalisée que sur les problèmes relatifs au licenciement de l'été 2011. Donc nous allons encore recevoir certains documents concernant ces licenciements, notamment des rapports externes. Je crois que vous avez pu prendre connaissance de certaines impressions via la presse. Il est vrai que pour nous, cette audition n'a pas été réellement convaincante. Vous aurez sûrement accès au PV de l'audition; il n'y a en effet pas de compte rendu puisque c'était un huis clos.

Vous avez déclaré que vous ne souhaitiez pas intervenir dans cette affaire qui relève de problèmes de gestion quotidienne. Or, il s'agit quand même d'une entreprise publique, même si celle-ci évolue sur un marché concurrentiel et qu'elle a de nombreuses missions qui sont en fait des activités commerciales et pas uniquement de service public. Malgré tout, on ne peut que déplorer le fait que l'image de l'entreprise ait été écornée.

Il y a un problème de confiance et tout le monde souhaite que Belgacom puisse retrouver une certaine sérénité et une certaine confiance. En tant que ministre de tutelle, j'imagine que vous n'allez pas rester indifférent à toute cette saga et que vous avez vous-même envie de prendre certaines initiatives pour restaurer la confiance.

J'aurais aimé vous entendre, monsieur le ministre, sur ce sujet.

18.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, vraag nr. 8965, die ik ingediend had op 25 januari, is ondertussen achterhaald door de feiten.

Ik ga daarom onmiddellijk over naar vraag nr. 9099, die ik op 31 januari na de hoorzitting heb ingediend, omdat ik met een gemengd gevoel achterbleef. Het is voor mij nog altijd niet duidelijk wanneer de CEO effectief op de hoogte werd gesteld van de problemen die in zijn bedrijf naar voren zijn gebracht. Ook vroeg ik mij af welke maatregelen hij heeft genomen.

Ik ben nog altijd van mening dat een dergelijke problematiek effectief besproken moet zijn op een directiecomité. Ook een raad van bestuur zou daarvan op de hoogte moeten zijn gesteld. Misschien is dat als dusdanig niet formeel geacteerd. Ik denk echter dat dergelijke incidenten in een bedrijf niet zomaar afgehandeld kunnen worden.

Mijnheer de minister, was de toenmalige regeringscommissaris op de hoogte van de spanning tussen de betrokkenen? Was de raad van bestuur op de hoogte van de spanning tussen de betrokkenen?

Op basis van welke argumenten besliste de raad van bestuur achteraf om mevrouw Fagard niet opnieuw in dienst te nemen? Had de raad van bestuur toen inzagerecht in de klacht tegen haar?

Blijkbaar is er een interne procedure aangaande pesten. Hoe verloopt die? In welke mate is die afwijkend van de reguliere wetgeving omtrent pesten op het werk? Wat ik bijgeleerd heb, is dat er een informele procedure bestaat en een effectieve formele procedure op basis van de wetgeving betreffende pesterijen.

18.04 Catherine Fonck (cdH): Monsieur le ministre, je vais vous parler du suivi de la deuxième audition de l'administrateur délégué de Belgacom, dans le contexte d'une saga qui dure depuis plus d'un an et qui est indigne d'une entreprise publique comme Belgacom.

Les débats lors de la deuxième audition se sont principalement concentrés sur la gestion du personnel et la

nature exacte des derniers licenciements dans les hauts responsables de l'entreprise, les *top managers*. Les versions se succèdent. Nous en retenons en tout cas, une thèse du complot défendue par le CEO, le rejet des responsabilités sur ses collaborateurs et un système de lutte contre le harcèlement, censé protéger les victimes et qui ne semble pas efficace.

Vous vous étiez dit particulièrement agacé, le 26 janvier dernier en plénière. Depuis cette plénière, votre avis semble avoir évolué puisque vous renvoyez maintenant sur la gestion interne de Belgacom.

Monsieur le ministre, avez-vous prévu une rencontre avec l'administrateur délégué de Belgacom, depuis cette seconde audition en commission de l'Infrastructure? Comptez-vous rencontrer d'autres personnes liées à ces faits? Avez-vous réalisé une analyse approfondie des différents rapports disponibles sur la gestion des ressources humaines et notamment des plaintes? Le commissaire du gouvernement vous a-t-il fait rapport sur tout ce qui dure maintenant depuis un plus d'un an?

Et deux questions qui me semblent majeures: gardez-vous votre confiance en la direction de Belgacom et en particulier en son administrateur délégué? Ne pensez-vous pas que le ministre de tutelle que vous êtes doit prendre des dispositions pour restaurer la confiance en interne? Il y a plus de 16 000 travailleurs au sein de Belgacom. L'enjeu est aussi de rétablir la sérénité en vue d'assurer un travail quotidien efficace.

En plus des remous qui sont liés à ces licenciements successifs à la tête de Belgacom et cette affaire de harcèlement en milieu du travail, et les auditions successives, les interviews également répétées de l'administrateur délégué, un autre élément vient ternir l'image de Belgacom, ce sont les affaires de sponsoring.

La presse a relaté que le parquet de Mons aurait ouvert une pré-enquête sur quatre projets de sponsoring. Belgacom n'a pas confirmé mais a rappelé qu'elle "collabore toujours avec les instances judiciaires". D'autres témoignages viennent s'ajouter à ces cas particuliers. J'évoque là directement un article du *Soir* du 22 janvier 2012 qui parle, dans la bouche de l'ancienne responsable du sponsoring, "d'invitations en ordre dispersé et d'enveloppes dans les tiroirs". Le moins que l'on puisse dire, c'est que les principes de bonne gouvernance, au sein de la cellule sponsoring, n'auraient pas été respectés si on en croit les éléments évoqués dans cet article du *Soir*.

Monsieur le ministre, dès lors, pouvez-vous confirmer ou infirmer ce qu'il en est de cette pré-enquête, ou enquête, judiciaire? Est-elle effectivement ouverte? Des audits, internes ou externes, ont-ils déjà été effectués concernant l'objectivité de la politique de sponsoring de Belgacom? D'autres éléments ont-ils mis en évidence un manque de bonne gouvernance dans les politiques de sponsoring - j'évoquais ces invitations en ordre dispersé et ces enveloppes dans les tiroirs?

Comme ministre de tutelle, quelles dispositions ou quels contacts comptez-vous prendre à la fois pour vérifier la situation de ces dernières années et vous assurer aussi - et cela me semble extrêmement important -, que les principes de bonne gouvernance sont scrupuleusement suivis?

18.05 Valérie De Bue (MR): Certaines de mes questions avaient été déposées avant l'audition et avant la plénière, j'ai donc synthétisé, madame la présidente.

18.06 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, nous avons eu l'occasion d'évoquer, de manière assez rapide, la question de Belgacom, dans le cadre du débat budgétaire, la semaine passée. J'aurais voulu, comme d'autres de mes collègues, revenir sur le dossier du sponsoring.

Des informations récentes font état de l'ouverture d'une pré-enquête par le parquet de Mons, relative à plusieurs projets de sponsoring chez Belgacom. J'ai lu, dans la presse, les justifications de l'entreprise par rapport à ces projets. Je n'entrerai pas dans les détails puisqu'aujourd'hui, semble-t-il, des initiatives sont prises au niveau du parquet.

Mais, plus encore, comme Mme Fonck vient de le dire, on aura été interpellé par les déclarations de l'ancienne responsable de cette politique de sponsoring, récemment remerciée dans le cadre de la saga qui agite l'opérateur depuis de nombreux mois. Je cite: "J'ai aussi pris le sponsoring, ce qui n'a pas plu à tout le monde, car j'ai établi une gouvernance. Fini les enveloppes dans les tiroirs! Cela ne m'a pas rendue populaire, ça non."

"Finis les enveloppes dans les tiroirs!", c'est évidemment un peu nébuleux et on peut se demander ce qu'il y a derrière cette affirmation.

Nous sommes face à un questionnement important. À l'heure actuelle, je ne porte pas de jugement définitif sur cette question. L'interpellation du ministre de tutelle me semble néanmoins tout à fait légitime. Je souhaiterais connaître votre position par rapport à ces déclarations et informations. Comptez-vous, d'une manière ou d'une autre, intervenir dans cette question?

Comme d'autres collègues l'ont évoqué, il y a cet outil essentiel pour le gouvernement et pour le ministre de tutelle qu'est le commissaire du gouvernement. Monsieur le ministre, quelle mission avez-vous donnée au commissaire du gouvernement par rapport à cette question spécifique du sponsoring? Lui avez-vous demandé de faire rapport sur la politique de sponsoring de Belgacom et d'identifier d'éventuels manquements dans les années passées sur le plan de la gouvernance dans ce domaine en particulier?

18.07 **Minister Paul Magnette:** Mevrouw de voorzitter, collega's, in verband met de ontslagen, ik kan mij slechts baseren op de elementen die mij gemeld worden. Volgens die inlichtingen werden de raad van bestuur en de regeringscommissaris op de hoogte gebracht van het ontslag van mevrouw Coppenolle en mevrouw Fagard.

Hoewel het niet om leden van het directiecomité gaat, volgens dezelfde elementen, heeft de raad van bestuur zich over het dossier gebogen en heeft zich tegen het herstel van mevrouw Fagard verzet. Hij vindt immers dat de zaak het imago van het bedrijf aantast en het sociale klimaat verslechtert.

De interne procedure over de pesterijen wordt automatisch gestopt gezien het ontslag van beide hoofdpersonen.

Pour ce qui concerne l'avenir, je vous répéterai ce que j'ai déjà dit en plénière: il s'agit d'une question de droit social et non une question relevant de la tutelle telle qu'elle est formulée dans la loi du 21 mars 1991 sur les entreprises publiques. Bien sûr, il faut veiller à préserver l'image et la bonne qualité des relations sociales au sein de l'entreprise.

J'ai donc vu l'administrateur délégué, je lui ai redit combien je tenais à ce que, au sein de Belgacom, toute l'attention soit portée sur la sérénité des relations de travail.

Si l'un ou l'autre des membres de la commission a d'autres idées d'intervention ou d'initiative que je pourrais prendre, dans le respect de la loi de 1991, je suis tout ouïe.

Quant à la question de la confiance, je rappelle simplement que, lors de l'audition parlementaire, du moins par le rapport qui m'en a été fait puisqu'elle se tenait à huis clos, il ne m'a pas été indiqué qu'il aurait été identifié un fait avéré, grave ou un mensonge qui aurait justifié une intervention de ma part. Si tel devait être le cas, évidemment, j'interviendrais immédiatement et dans toute la latitude que me donne la loi de 1991.

Wat de sponsoring betreft, Belgacom is een autonoom overheidsbedrijf, vrij om een eigen marketingbeleid te voeren. Ik heb wel alle overheidsbedrijven waarover ik de voogdij heb, aangeschreven, opdat zij mij hun beleidslijnen, criteria en procedures inzake sponsoring beschrijven.

Sur cette base, je vais examiner avec mes collaborateurs s'il apparaît que toutes les règles et procédures dans l'ensemble des entreprises publiques, et pas seulement Belgacom, donnent toutes les garanties de transparence et d'objectivité. Vous comprendrez que, pour ce qui concerne les faits qui sont traités par la justice, dans le plein respect de la séparation des pouvoirs, je ne ferai aucun commentaire.

18.08 **Tanguy Veys (VB):** Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik zal rustig blijven en niet roepen, maar ik meen dat u eens te meer zeer op de vlakte blijft. U maakt zich er nogal gemakkelijk vanaf, wat het conflict met twee topmedewerkers betreft. U zegt dat het een sociale kwestie is en dat alle wetten gerespecteerd zijn. Er is dus geen vuiltje aan de lucht. Ik meen dat het maar het topje van de ijsberg is. De artikels in de pers bewijzen dat en de houding van de heer Bellens tegenover het Parlement spreekt zeker ook boekdelen.

Een ander punt betreft de sponsoractiviteiten. U zegt dat u bij alle overheidsbedrijven de maatstaven hebt opgevraagd om na te gaan hoe daarmee wordt omgegaan en u zou er ook uw eigen visie op geven. De

vraag die ik u stelde, was volgens welke criteria de projecten tot heden werden geselecteerd. Wat was de motivatie? Ik vroeg niet wat het toekomstige beleid zou zijn, ik vroeg wat de motivatie was om bepaalde projecten, waarvan ik er een viertal heb genoemd, te kiezen. Dat moet toch op basis van een aantal criteria gebeurd zijn. Die heb ik hier vandaag echter niet gehoord.

Ik vermoed dat er wel criteria zullen zijn, tenzij u bevestigt dat de beslissingen ter zake met de natte vinger is gebeurd. Wie sympathiek was of in een politiek kraam paste, ontving dan sponsoring. Dat kan ook een criterium zijn, maar dan had ik dat graag vernomen. U brengt hier echter geen enkel criterium aan bod en op dat vlak antwoordt u zeker niet op de vraag.

U geeft ook niet meteen uw eigen visie op het soort projecten die al of niet kunnen. We mogen nochtans niet wachten tot u eens in uw haar hebt gekrabd en alles naast elkaar hebt gelegd. U moet nu optreden. Er is nu een onderzoek geweest, u moet nu maatregelen nemen en u moet duidelijke afspraken maken over dergelijke projecten. De subsidieaanvragen zijn immers niet stilgevallen. Vandaar toch mijn ernstige bezwaren inzake uw optreden als bevoegd minister.

18.09 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, la prudence de votre réponse contraste avec vos premières déclarations en tant que ministre des Entreprises publiques. Lorsque vous êtes venu défendre votre note de politique générale, vous avez notamment abordé la question des rémunérations en vous avouant choqué par ce que vous aviez découvert. En 2010, M. Bellens a gagné 2,3 millions d'euros. Il y a eu une saga. Et la confiance envers lui s'est effritée. Votre réponse est donc un peu légère.

Vous aviez aussi manifesté votre agacement en séance plénière quand le dossier a été évoqué. Or le gouvernement n'apporte pas de réponse. Se contenter de rencontrer l'administrateur délégué me semble un peu court. J'espère que vous allez vous ressaisir et que vous nous répondrez plus précisément.

Sur le plan du sponsoring, vous aviez promis de nous informer sur les critères et les modalités de sélection, mais vous ne nous les avez pas encore communiqués. Même si des lois ont été votées sur l'autonomie des entreprises publiques, le parlement a le droit de savoir comment cet argent est octroyé dans différents projets. Du reste, *De Tijd* annonçait très récemment que M. Di Rupo avait demandé à M. Bellens 10 millions d'euros pour le budget. Il est donc nécessaire que toute la clarté soit faite sur la situation de Belgacom. Or vous n'avez pas apporté d'éléments suffisamment précis pour restaurer la confiance.

18.10 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord. In personeelszaken speelt het subjectieve natuurlijk een rol, maar er is ook de objectieve wetgeving op de autonome overheidsbedrijven. Ik meen dat de raad van bestuur dan ook het geschikte instrument is om in deze enige doortastendheid te tonen.

18.11 Catherine Fonck (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Quelques arguments ou contre-arguments. Vous avez parlé de deux licenciements. Mais il n'est pas question que de cela; il faut aussi compter les licenciements ou, en tout cas, la rotation impressionnante de personnes au sein du comité de direction.

Vous vous référez à la loi de 1991. Je peux le faire également. Ainsi, pour ce qui concerne la tutelle, le paragraphe 2 de l'article 23 est extrêmement clair. En effet, selon ledit paragraphe, le commissaire du gouvernement, donc le gouvernement, s'assure de ce que la politique de l'entreprise publique ne porte pas préjudice à la mise en œuvre des tâches de service public.

Après cette saga de un an, je pense pouvoir dire que la situation n'est pas sereine au sein de Belgacom, ce qui a, sans nul doute, porté préjudice à la mise en œuvre des tâches de service public.

Si je me réfère toujours au même paragraphe, le commissaire doit faire rapport sur toutes les décisions du conseil d'administration ou du comité de direction qui ont une incidence sur le Budget général des dépenses de l'État. Or, les parachutes dorés offerts suite à la rotation de hauts responsables de Belgacom ont évidemment eu un coût direct et assez impressionnant sur les dépenses.

Monsieur le ministre, en séance plénière, vous aviez montré votre agacement. Ce n'est plus le cas aujourd'hui.

Je n'ai qu'une envie et je ne vous ferai qu'une demande: soyez encore agacé, assumez pleinement vos compétences de ministre de tutelle, soit de façon directe, soit de façon indirecte par le biais du commissaire du gouvernement. Vous devez faire face à deux enjeux. Le premier enjeu est celui de la gestion des ressources humaines, d'une sérénité et d'une confiance retrouvées pour l'ensemble des seize mille personnes qui travaillent chez Belgacom et pour chaque client de cette société. Le deuxième est de veiller au suivi strict et scrupuleux des principes en matière de bonne gouvernance au niveau du dossier du sponsoring.

J'en arrive ainsi à mon dernier point. Vous n'avez pas répondu à la question de savoir si une enquête ou une pré-enquête était ouverte au niveau judiciaire.

Dois-je comprendre de vos propos qu'il y a bien une enquête judiciaire? Ainsi, à juste titre, vous vous retrancheriez sur le respect des procédures qui seraient ou sont en cours.

18.12 Paul Magnette, ministre: Madame Fonck, peut-être n'ai-je pas été clair. Il y a effectivement à ma connaissance une enquête ouverte. Pour le reste, vous avez pu en juger. J'ai été agacé et je le suis toujours. Vous avez cité les deux articles de la loi. Je vous ai posé la question indirectement tout à l'heure. J'avais envie de vous demander: si vous étiez à ma place, que feriez-vous? En effet, conformément aux articles de la loi, vous pouvez constater par vous-même que le ministre n'a pas de pouvoir d'intervention directe au sein de l'entreprise et c'est tant mieux. Heureusement dans un sens car on a voulu sortir d'une logique de politisation des entreprises publiques. J'ai utilisé tous les moyens qui existent. J'ai convoqué le directeur. Je lui ai écrit et fait savoir publiquement ma désapprobation. J'ai demandé des comptes et des règles et j'ai examiné l'ensemble de ceux-ci et, pour ce qui est des rémunérations, il y aura une intervention et une proposition législative. Dans le cadre de la loi, il me paraît difficile de faire plus que cela à moins que vous ayez des idées auxquelles je suis tout à fait attentif.

18.13 Catherine Fonck (cdH): Monsieur le ministre, si vous êtes toujours agacé, c'est tant mieux! Restez-le pour le bien de cette entreprise et des gens qui y travaillent. J'ai rappelé les articles et cela me semble suffisamment clair. Ce que vous avez fait est une chose. C'est la voie directe. Il y a aussi la voie indirecte du commissaire du gouvernement. Je pense qu'on est clairement dans le champ du respect de la loi de 1991 et de vos missions dans le cadre de vos compétences de tutelle.

18.14 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je reste convaincu que cette succession d'informations et de troubles à l'intérieur de la société nécessitent aujourd'hui une action politique plus forte. On ne voit pas, à ce stade, la sortie du tunnel pour Belgacom et, vous l'avez dit, c'est préjudiciable vis-à-vis de la société.

Quelle que soit la lettre de la loi sur les entreprises publiques, je pense qu'il y a une marge d'interprétation permettant de faire davantage appel au commissaire du gouvernement pour ce qui se passe en interne, notamment en matière de sponsoring. Il y a des accusations graves dans la presse sur des dérives. En quoi la loi sur les entreprises publiques interdit-elle clairement au ministre de tutelle de demander un rapport sur cette question?

Président: Jef Van den Bergh.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Si nous devons en arriver à dire que la loi sur les entreprises publiques interdit à un ministre de demander des comptes à Belgacom sur une éventuelle dérive et des faits délictueux en matière de sponsoring, il faut sérieusement s'interroger sur la pertinence de cette loi!

Monsieur le ministre, vous avez choisi une voie un peu différente en interpellant directement les autorités des différentes entreprises publiques sur leur politique de sponsoring. Mon collègue Van Hecke et moi-même avons pris la même initiative, nous verrons qui aura les réponses les plus rapides et les plus complètes à ce sujet. Pour notre commission, si ces réponses devaient s'avérer insuffisantes, il nous est possible de solliciter la Cour des comptes pour une analyse complète de la situation.

18.15 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, je voudrais donner une petite précision pour le compte rendu. J'ai cité un chiffre de 10 millions paru dans *De Tijd*, mais il s'agissait de 100 millions.

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

19 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de renovatie van het station van Oostende" (nr. 8914)

19 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 rénovation de la gare d'Oostende" (n° 8914)

19.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, ik verneem dat men al enige tijd bezig is met de renovatie van het station van Oostende. Het is de bedoeling om bij die renovatie ook de tram- en bushalte in het station te integreren, te voorzien in een ondergrondse fietsstalling en een nieuwe parkeertoren. Ik heb van die werken ook reeds een planning gekregen, maar die dateert al van 2010, dus ziet men ook mooi de timing die loopt tot eind 2015 voor wat betreft alles dat zou moeten voorzien worden.

De voorbereidende werken waren in augustus 2009 voorzien om in oktober van hetzelfde jaar echt van start te gaan. Het einde van de werken aan de fietsstalling en de opkuis van het stationsgebouw was voorzien voor mei 2010. Eind 2011 voorzag De Lijn in de ingebruikname van de nieuwe stelplaats. De voltooiing van het project is voorzien voor eind 2014. Het enige wat echter tot nu toe is gebeurd, is de verplaatsing van de bushaltes. Vandaar toch deels mijn verwondering over die timing en het niet voltooiën van de werken.

Vandaar ook mijn vragen. Wat is de stand van zaken van de werken? Wat is de reden van de vertraging? Welke planning is voorzien?

Zowel het personeel van de NMBS als de pendelaars zijn vragende partij voor een pendelcrèche. Belangrijk is natuurlijk of de NMBS daar een rol in wil spelen. In het station van Oudenaarde bestaat daar bijvoorbeeld een project rond, wat toch de bereidheid aantoonde om daar rond te werken, al kan men niet veralgemenen naar alle stations. Is de NMBS met andere woorden bereid om te participeren in een pendelcrèche voor het station van Oostende? Zo ja, op welke wijze? Zo neen, waarom niet?

19.02 Minister **Paul Magnette**: De stationswerken starten met het slopen van de aan het historisch station palende delen van het gebouw: de zijhal, de dienstgang achter het stationsgebouw, de regie maritiem transport nationaal en de fietsenstalling. De aanbesteding werd uitgesteld omwille van de heraanbesteding en opsplitsing van het dossier en de onduidelijkheid die bestond in het eigenaarschap van de te slopen RMT terminal. De heraanbesteding van de sloopwerken kon pas gegund worden nadat over het eigenaarschap een akkoord was bekomen. Alle hierop volgende werken schuiven omwille van de vertraagde start van de sloopwerken mee op.

*Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.
Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.*

De sloopwerken zijn gestart in september 2011. De herinrichting van de nieuwe loketten is gestart in januari 2012. De inrichting van de tijdelijke installaties, de sanitaire containers, de containers voor concessies en de fietsenstalling op het stationsplein gaan van start in februari 2012. De reiniging van de stationsgevel en de aansluitende restauratie van het stationsgebouw start in maart 2012. De bouw van het parkeer- en kantoorgebouw start in september 2012. Het einde van alle werken in het station is voorzien in 2018. Dit betreft ook de werken aan de perrons waarbij men per dubbel perron telkens een jaar moet rekenen.

19.03 Tanguy Veys (VB): Ik weet niet waarom die ernstige vertraging is opgelopen. Ik ben blij dat de werken worden heropgestart en dat er zicht is op een einddatum.

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

20 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het gebruik van onwettig materiaal" (nr. 8916)

20 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'utilisation de matériel illégal" (n° 8916)

20.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb aan mevrouw Vervotte in december 2010 een vraag gesteld over het ministerieel besluit van 30 juli 2010 tot aanneming van de van toepassing vereisten op het rollend materieel voor het gebruik van rijpaden. Dat ministerieel besluit stond in het *Belgisch Staatsblad* van 7 september 2010. Het voorziet erin dat alle motorstellen die op dat moment nog met een gongfluitsysteem zijn uitgerust, ten laatste tegen 31 maart 2011 met een visueel memorisatiesysteem moesten worden uitgerust.

Voorts voorziet dit ministerieel besluit erin dat de stuurposten tenminste met een Memorsysteem moesten worden uitgerust. Eind december 2010 waren veel motorstellen nog steeds niet aan deze voorwaarden aangepast. Ik waarschuwde de minister toen dat tegen 31 maart 2011 niet al het materieel aan deze voorwaarden zou voldoen.

De minister heeft mij destijds, in een schriftelijk antwoord van 14 december, laten weten dat de NMBS over geen enkele aanwijzing beschikt dat de deadline van 31 maart voor het uitrusten van de overblijvende motorstellen met een gongfluit met een visueel memorisatiesysteem niet zou worden gerespecteerd. Motorstellen die toch niet zouden zijn uitgerust, zouden uit de exploitatie worden genomen tot de aanpassing werd uitgevoerd.

Mijnheer de minister, men signaleert mij dat ondanks dit voornemen van uw voorganger er toch nog altijd materieel rijdt dat niet is aangepast. Men rijdt nog steeds rond met de zogenaamde telocfluit of zonder geluidsein "vrij spoor". Dit materieel staat nog steeds her en der verspreidt over de stations in België, ondanks het engagement van de minister. De telocuitrusting dateert nochtans van het begin van de 20ste eeuw en biedt een absoluut minimum aan bescherming tegen het voorbijrijden van rode stoptreinen.

Mijnheer de minister, u hebt in uw beleidsbrief, in uw uiteenzettingen in de commissie en de plenaire vergaderingen gezegd dat de veiligheid op het spoor voor u een prioriteit is.

Welke maatregelen werden genomen om het gebruik van onwettig materieel door de NMBS ongedaan te maken? Hoe verklaart u dat de NMBS nog steeds onwettig materieel gebruikt?

20.02 Minister Paul Magnette: Mevrouw de voorzitter, op het materieel dat momenteel met een gongfluitsysteem is uitgerust en dat uiterlijk op 31 december 2013 buiten dienst wordt gesteld, is bijkomend een memorisatielamp geïnstalleerd. De beveiliging die wordt geboden door dit gongfluitsysteem in combinatie met deze lamp komt volledig overeen met het Memorsysteem. Hierover is, conform de geldende wetgeving, een homologatiedossier bij de DVIS ingediend.

DVIS heeft op 19 april 2010 bevestigd dat de NMBS de voorgestelde wijzigingen mocht toepassen. Er werd overeengekomen dat de betrokken motorstellen en de locomotieven tegen respectievelijk 31 maart 2011 en 30 september 2011 zouden worden uitgerust. De NMBS heeft die planning volkomen gerespecteerd. Geen enkele door DVIS uitgevoerde controle heeft de non-conformiteit van het materieel ten opzichte van de wettelijke vereisten aan het licht gebracht.

20.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik neem er akte van dat u verklaart dat er geen enkele trein meer is die niet conform de nieuwe regelgeving zou rondrijden. Alle materieel is dus in orde. Ik stel evenwel vast dat uit uw antwoord wel blijkt dat de oorspronkelijke timing, 31 maart, niet gerespecteerd kon worden. Nadien heeft men dus alsnog maatregelen moeten nemen om het materieel in orde te brengen. Er heeft dus gedurende maanden onwettig materieel rondgereden, maar het belangrijkste is natuurlijk dat dit op dit moment niet meer het geval is.

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

21 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het sluiten van honderden overwegen

door spoorwegnetbeheerder Infrabel" (nr. 8918)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de jaarlijkse sluiting van 20 spoorwegovergangen" (nr. 8929)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het afschaffen van spoorwegoverwegen" (nr. 8930)

- mevrouw Leen Dierick aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de geplande sluiting van overwegen" (nr. 8941)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de afschaffing van overwegen" (nr. 9004)

- mevrouw Valérie Déom aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het afschaffen van drie spoorwegoverwegen te Jambes" (nr. 9193)

21 Questions jointes de

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la fermeture de centaines de passages à niveau par le gestionnaire du réseau ferroviaire Infrabel" (n° 8918)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la fermeture annuelle de vingt passages à niveau" (n° 8929)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression de passages à niveau" (n° 8930)

- Mme Leen Dierick au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la fermeture programmée de passages à niveau" (n° 8941)

- 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 suppression de passages à niveau" (n° 9004)

- Mme Valérie Déom au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression des trois passages à niveau de Jambes" (n° 9193)

De **voorzitter**: De heer Vandeput is niet aanwezig, dus zijn vraag vervalt. Ook mevrouw Dierick kon niet aanwezig zijn, dus die vraag vervalt ook.

21.01 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de minister, Infrabel zal spoorwegovergangen in versneld tempo vervangen door bruggen, tunnels en omleidingen voor het gewone verkeer. Er zijn nu nog 1 650 van dergelijke overgangen, 250 private overwegen niet meegerekend. Het is de bedoeling dat treinen nog zo weinig mogelijk het gewone verkeer moeten kruisen. Volgens Infrabel is het afsluiten van overwegen niet alleen beter voor de veiligheid, maar het komt ook de stiptheid van de treinen ten goede. Infrabel wil 15 à 20 overwegen per jaar sluiten en wil dit doen in nauw overleg en samenwerking met de gemeenten. Overwegen die niet kunnen worden gesloten, zouden een grondige opfrisbeurt krijgen.

Ik heb twee concrete vragen in dit verband. Ten eerste, met welke gemeenten is momenteel overleg aan de gang in het raam van, enerzijds, het sluiten van spoorwegovergangen en, anderzijds, het moderniseren ervan? Over hoeveel overgangen gaat het respectievelijk? Welk budget gaat hiermee gepaard?

Ten tweede, volgens artikel 16 van de beheersovereenkomst streeft Infrabel in het kader van het plan Overwegen 2008/2015 naar een vermindering van het aantal ongevallen aan overwegen met 25 % ten opzichte van 2007? In welke mate werd deze doelstelling tot op heden al gerealiseerd?

21.02 **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ook mijn bezorgdheid heeft betrekking op de gevolgen en de planning van de sluiting van 20 spoorovergangen en de wijze waarop dit zal gebeuren. Ik zal het niet hebben over de motivatie.

Ik wens er toch op te wijzen dat men vanuit diverse hoek, onder meer de vzw Trage Wegen, opmerkt dat Infrabel te weinig rekening houdt met negatieve gevolgen van deze sluitingen voor de zachte weggebruikers

en de oplossingen die daarvoor bestaan. De beslissing om de spoorwegovergangen te sluiten, wordt vooral genomen op basis van ongevallen met personenwagens en veel minder met voetgangers. De vzw spreekt namens een heel platform, met onder andere De Grote Routepaden, Jeugdverbond voor Natuur en Milieu, Bloso, de Vereniging van Vlaamse Gemeenten en Steden, Natuurpunt en Chirojeugd Vlaanderen. Ik had trouwens vernomen dat mijn collega Van Hecke van Groen hierover een vraag zou stellen, maar ik merk dat hij er niet is.

Ik zou het pleidooi voor een aantal alternatieven van de vzw Trage Wegen willen herhalen. In Canada bijvoorbeeld wordt extra signalisatie gebruikt om aan te geven dat er twee treinen snel na elkaar volgen. In Luxemburg en Frankrijk wordt aangegeven hoeveel sporen er zijn en wanneer een trein een andere trein kan verbergen. Automatische halve overwegen die enkel opengaan als een zachte weggebruiker op een drukknop duwt en er geen trein aankomt, is dan weer een alternatief dat in Duitsland gebruikt wordt. Voorts zijn er in Nederland nog tal van andere oplossingen terug te vinden op het terrein, zoals snelheidsbeperkende maatregelen om de aandacht te verscherpen, zigzaginfrastructuur, sluizen, de plaatsing van dwarsbalken zodat enkel nog traag verkeer doorkan.

Mijnheer de minister, wat is de lijst, de planning en de kostprijs van de te sluiten spoorwegovergangen?

In welke mate zal er bij de sluiting rekening gehouden worden met de gevolgen voor de zachte weggebruikers?

In welke mate zullen alternatieve maatregelen zoals die nu reeds in het buitenland worden toegepast, ook hier worden gehanteerd?

21.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij de voorgaande vragen. Dit onderwerp is natuurlijk een moeilijk punt. De veiligheid aan overwegen is een bekommernis. Het aantal ongevallen met doden en gekwetsten op overwegen kunnen we niet negeren, dus ingrepen zijn wel degelijk nodig.

De vraag is of wij dat moeten doen, louter door de afschaffing van honderden spoorwegovergangen. Er is sprake van een versnelde afschaffing van het aantal overgangen. Ik denk evenwel dat er daarbij ook oog moet zijn voor het feit dat spoorlijnen vandaag al zeer grote barrières vormen die dwars door dorpen en wijken gaan en die gemeentes vaak letterlijk in twee delen. Voor het sociaal leven op die plaatsen is het bijzonder belangrijk dat spoorwegovergangen enkel en alleen afgeschaft worden, denken wij, als er een tunnel of een brug of een ander alternatief voorhanden is, zodanig dat de barrière die een spoorweg sowieso al vormt tussen wijken, niet nog vergroot.

Mijnheer de minister, vandaar heb ik de volgende vragen.

Is er een lijst beschikbaar van overwegen die afgeschaft zullen worden?

Kan Infrabel een overweg afschaffen zonder instemming van het betreffend gemeentebestuur? Er wordt nu in de communicatie verwezen naar het feit dat Infrabel met de gemeentebesturen zal overleggen. De vraag is of Infrabel zonder instemming kan werken, want overleg is één zaak, maar instemming van een gemeentebestuur is nog iets anders.

Ten derde, zal de afschaffing van overwegen steeds in overleg met de betrokken gemeenten gebeuren? Is er in bepaalde gemeenten al zo'n overleg aan de gang? Deze vraag sluit een beetje aan op de vraag van de voorzitter.

In welke mate is het plan Overwegen 2008-2015 reeds gerealiseerd? Welke inspanningen moeten en zullen er nog bijkomend gebeuren?

21.04 Minister Paul Magnette: Mevrouw de voorzitter, collega's, sinds 1 januari 2008 werden er 64 overwegen afgeschaft, namelijk 53 openbare overwegen en 11 privéoverwegen.

Het beheerscontract voorziet dat tegen eind 2015 het jaarlijks aantal ongevallen aan overwegen gelegen op de sporen beheerd door Infrabel en buiten de havengebieden met 25 % verminderd moet zijn ten opzichte van het aantal in 2007.

Deze doelstelling is al bereikt.

In 2012 heeft Infrabel de afschaffing van vijftien overwegen gepland. Ik heb hier een lijst voor u. Het aantal af te schaffen overwegen voor de komende jaren hangt af van de budgettaire middelen, die in het meerjarenplan van Infrabel zullen worden ingeschreven.

De onderhandelingen voor het nieuwe beheerscontract moeten binnenkort beginnen. De veiligheid van de overwegen zal waarschijnlijk deel van de onderhandelingen uitmaken.

In 2012 heeft Infrabel voor de afschaffing van overwegen een budget van 17,5 miljoen euro ingeschreven. De bedoelde afschaffingen worden opgenomen in het meerjarenplan 2013-2025 van Infrabel dat momenteel in onderhandeling is.

Er is momenteel overleg met de hiernavolgende gemeenten voor de afschaffing van meer dan honderd overwegen. Ook hier heb ik een lange lijst van de betrokken gemeenten.

Voor alle afschaffingdossiers wordt de wegbeheerder geconsulteerd. Bovendien dient vaak een infosessie over het project aan de bewoners te worden voorgesteld. De infosessie alsook het openbaar onderzoek in het raam van het verkrijgen van de bouwvergunning zijn de gelegenheid om opmerkingen over onder andere de zwakke weggebruikers te leveren.

Infrabel heeft al maatregelen voor de zachte weggebruikers getroffen, zoals kleine slagbomen en bijkomende wegligstijlen aan fietspaden, wisseldoorgangen aan overwegen die enkel voor voetgangers en fietsers bestemd zijn en aanpassingen aan het fietspad, zodat het haaks de sporen kruist.

Het huidige plan om overwegen af te schaffen, was reeds in de budgetten en bijhorende, financiële middelen voorzien. Aangezien er geen extra financiële middelen zijn moeten worden gevraagd, heeft een en ander geen impact op andere investeringen.

Bij gebrek aan budgettaire middelen kon de procedure voor de aankoop van flitspalen niet worden opgestart.

Infrabel vernieuwt regelmatig de signalisatie aan overwegen, teneinde ervoor te zorgen dat de veiligheid aan de eisen voldoet. Met het oog op de voortdurende modernisering van de installaties is Infrabel van plan om in de nabije toekomst een nieuwe technologie toe te passen en ook om de beschikbaarheid en de mogelijkheden op het vlak van de bediening op afstand te verbeteren. Volgens de huidige planning zal de uitrol ervan in 2014 starten.

Op het grondgebied van Dendermonde liggen nog zeventien overwegen. Infrabel overweegt de afschaffing van vijf van de zeventien overwegen. Infrabel heeft al een principeakkoord met de stad Dendermonde over de afschaffing van de overweg in de Bohemenhoek.

De timing voor de genoemde afschaffingen hangt af van het akkoord met de stad en de bewoners alsook van de budgettaire middelen die in het meerjarenplan van Infrabel zullen worden ingeschreven.

Pour ce qui est de la gare de Jambes, madame Déom, la suppression est liée à la construction, à côté du passage à niveau, de la nouvelle caserne des pompiers. Afin de ne pas perdre de temps lors des interventions, les pompiers sont demandeurs de la suppression du passage à niveau; on peut les comprendre. En concertation avec les services de la ville de Namur, Infrabel a élaboré un projet de suppression du passage à niveau moyennant la construction d'un passage supérieur et d'un couloir sous voies.

La demande du permis d'urbanisme a été introduite en décembre 2011. Le fonctionnaire délégué a demandé une étude d'incidence. Si les résultats sont positifs, les travaux commenceraient dans le courant de 2013 pour se terminer en 2015.

Infrabel n'a, à l'heure actuelle, aucun projet de suppression pour le passage à niveau de la rue de Géronsart et pour le passage à niveau du carrefour de Velaine. Sa suppression est très complexe et nécessite des moyens budgétaires importants ainsi que des expropriations conséquentes. Infrabel examine la possibilité de l'inscrire dans son plan pluriannuel d'investissement 2013-2025 en cours de négociation. De plus, les projets de suppression de ces deux passages à niveau de la rue de Géronsart et du carrefour de Velaine

doivent être compatibles avec le projet de contournement de Jambes, qui est toujours à l'étude.

21.05 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben blij dat Infrabel rekening houdt met de aanpassingen voor de zachte weggebruikers. Wij moeten afwachten hoe dat overal concreet zal worden ingevuld. De vzw Trage Wegen meldt mij onder meer dat in een aantal gevallen, waar het nu reeds is gebeurd, het onvoldoende is. Misschien heeft Infrabel wel zeer degelijke argumenten om er slechts in beperkte mate rekening mee te houden. Ik hoop dat men in de toekomst daaraan de nodige aandacht besteedt. Ik dank u voor uw toelichting inzake de concrete plannen.

21.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord en alle bijlagen. Ik herhaal mijn bekommernis: de versplintering van woonwijken moet mee in rekening worden gebracht. Men heeft het wel eens over de versplintering van natuurgebieden die door lijninfrastructuur worden doorkruist. Hier gaat het vaak over woongebied. Ik hoop dat men dit voldoende in ogenschouw neemt.

21.07 Valérie Déom (PS): Madame la présidente, je prends acte de la réponse précise du ministre. Ici, le choix d'un passage supérieur est un choix qui va vraisemblablement au moins cher, mais qui a un impact urbanistique et en termes de qualité de vie pour les commerçants et les habitants qui se situent à proximité de ce passage à niveau de la gare de Jambes, impact non négligeable. Peut-être verrons-nous les résultats de l'étude d'incidence à ce sujet.

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

22 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de evaluatie van de bestaande protocollen tussen de overheid en de vakbonden door het sturingscomité van de NMBS" (nr. 8973)

22 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'évaluation par le comité de pilotage de la SNCB des protocoles existants entre les autorités publiques et les syndicats" (n° 8973)

22.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, er gaat bijna geen vergadering voorbij zonder u te moeten aanspreken over de bestaande protocollen tussen de vakbonden en de NMBS. Los van de maatregelen die u overweegt of die werden genomen of zullen worden genomen door de NMBS zelf, in verband met de wilde stakingen, is het interessant om te weten hoe in de toekomst concreet met deze protocollen zal worden omgegaan.

In het regeerakkoord van 1 december staat het volgende: "Aan de hand van een beheersovereenkomst zal de regering ervoor zorgen dat de continuïteit van de openbare dienst verzekerd wordt. Zij zal voorrang geven aan het overleg en de constructieve sociale dialoog. Zij zal het sturingscomité van de NMBS vragen om de bestaande protocollen tussen de overheid en de vakbonden te evalueren. In geval van een negatieve evaluatie zal de regering strengere maatregelen overwegen om de continuïteit van de openbare diensten met respect voor alle veiligheidsvereisten te verzekeren".

Mijnheer de minister, wanneer werd het sturingscomité van de NMBS gevraagd om de bestaande protocollen tussen de overheid en de vakbond te evalueren? Ik stel bijvoorbeeld de audit vast die het Rekenhof moet doen over de financiële stromen binnen de NMBS-Groep. Wij spreken daar over 23 januari; toen hebt u het Parlement gevraagd om gebruik te maken van het Rekenhof. Ik hoop dat u niet alles zo laat aanslepen en dat u ter zake pertinenter en sneller zult optreden.

Wat werd er concreet aan het sturingscomité van de NMBS gevraagd om te evalueren? In welke planning wordt voorzien? Werd reeds een evaluatie van het sturingscomité van de NMBS ontvangen omtrent de bestaande protocollen tussen de overheid en de vakbonden? Zo ja, wat waren de bevindingen van het sturingscomité van de NMBS en welke conclusies en maatregelen verbindt u daar zelf aan? Zo nee, wanneer wordt een antwoord verwacht? Tot slot, welke strengere maatregelen overweegt u te nemen om de continuïteit van de openbare dienst met respect voor de veiligheidsvereisten te verzekeren?

22.02 Minister Paul Magnette: Mevrouw de voorzitter, de problematiek van de werkonderbrekingen bij de NMBS-Groep is geregeld in een sociaal akkoord dat in 2008 werd gesloten tussen de directie van de NMBS-Groep en de vakorganisaties bij het spoor. Dat akkoord is als dusdanig ook opgenomen in het reglement

voor de sociale betrekkingen van de NMBS-Groep.

Naar aanleiding van de bekendmaking van de regeringsverklaring over het algemeen beleid waarbij aan het sturingscomité van de NMBS-Groep duidelijk gevraagd wordt om het bestaande akkoord te evalueren, heeft de voorzitter van het sturingscomité het initiatief genomen om deze evaluatie op te nemen in de agenda van het sturingscomité. Het sturingscomité heeft zich aldus op de vergadering van 9 januari voor de eerste maal gebogen over de evaluatie van het akkoord houdende werkonderbrekingen. De bespreking werd gevoerd aan de hand van een dossier dat voor de voorzitter was ingediend en dat als basis kon dienen voor de evaluatie.

Bij het sluiten van het protocol voor het sociaal akkoord 2008-2010 werd vooral het grote belang benadrukt dat de ondertekenaars hechten aan het behoud van de sociale rust binnen de drie ondernemingen. De toepassing van de bepalingen van de overeenkomst inzake de werkonderbrekingen werd doorgaans als relatief positief geëvalueerd, en kan als voorbeeld dienen voor andere publieke sectoren. In het licht van de huidige evaluatie komt het er niettemin op aan de toepassing van het akkoord te verduidelijken en te concretiseren.

Alle partijen zijn het erover eens dat overleg moet primeren op een werkonderbreking. Verder overleg is echter nodig. Het dossier wordt dan ook hernomen op de agenda van de volgende vergadering van het sturingscomité, die gepland is op 6 februari. Na afloop van die vergadering, gisteren, zal de voorzitter van het sturingscomité de minister hierover per brief verder inlichten.

22.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord en ben blij dat hier toch vrij kort op de bal wordt gespeeld. Dat is in ieders belang.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

23 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de reeks antiagressiemaatregelen en de personeelsproblematiek bij Securail" (nr. 8984)

23 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 série de mesures prises pour lutter contre les agressions et la question du personnel de Securail" (n° 8984)

23.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dit is een opvolgingsvraag na het debat in de commissie van 25 januari, waar werd verwezen naar een reeks maatregelen van 16 januari van de NMBS-Holding, in het bijzonder Securail en NMBS-Mobility, naar aanleiding van de gevallen van agressie op 27 december 2011 en 11 januari 2012.

Toen ik de maatregelen aftoetste, vernam ik van Securail dat het nog steeds met onvoldoende personeel kampt. Men zou denken dat het met de voorgestelde maatregelen de goede richting uitgaat. In dat verband verwijs ik onder meer naar extra ploegen bij Securail, wat in de mate van het mogelijke vruchten zou moeten afwerpen. Men spreekt hier over de aanwerving in 2012 van 40 Securailbedienden, dat zou lopende zijn. Ondanks die bijkomende aanwervingen zou er naar verluidt nog steeds onvoldoende personeel zijn. Immers, als men kijkt naar de beschikbare ploegen — voor die bewuste lijn 25 spreekt men over twee tot drie ploegen — dan merkt men dat er nog steeds slechts één ploeg wordt ingezet. Dat kan ook niet anders wegens het tekort aan personeel.

Het tweede pijnpunt is het statuut van de personeelsleden van Securail, die niet over de juiste bevoegdheden beschikken om pertinent op te treden.

Mijnheer de minister, bent u van oordeel dat deze maatregelen volstaan? U hebt dat de vorige keer natuurlijk verdedigd. Men bevestigt mij dat het nog steeds over onvoldoende personeel voor Securail gaat. Zo ja, onderschrijft u nog steeds uw argumenten van vorige maand? Zo nee, welke bijkomende elementen werden genomen? Ik verwijs onder meer naar overleg dat u zou kunnen plegen met uw collega's, de ministers van Justitie en van Binnenlandse Zaken. Hier gaat het dan om politieel optreden

Werden er maatregelen genomen, in overleg met uw collega's van Justitie en Binnenlandse Zaken, om de agressie tegen NMBS-personeel kordaat en efficiënt aan te pakken? Zo ja, welke maatregelen en met welk

resultaat? Zo nee, waarom niet?

Bent u van oordeel dat het aantal personeelsleden van Securail ingrijpend moet verhoogd worden? Zo ja, in welke mate en welke maatregelen werden genomen? Zo nee, waarom niet?

Ten slotte, bent u van oordeel dat het statuut van de personeelsleden van Securail moet gewijzigd worden zodat zij bij gevallen van agressie op de trein of in de stations efficiënter kunnen optreden? Met andere woorden, dat hun bevoegdheden worden uitgebreid. Zo ja, in welke mate en welke maatregelen werden genomen? Zo nee, waarom niet?

23.02 Minister **Paul Magette**: Mevrouw de voorzitter, op basis van dagelijkse monitoring van de problemen in de treinen en in de stations, worden gerichte patrouilles van Securail uitgevoerd. Naast de effectieve aanwezigheid van Securail, kunnen ook virtuele patrouilles worden verzekerd in de stations, daar waar camera's aanwezig zijn. In het kader van de samenwerkingsverbanden die worden afgesloten tussen de Corporate Security Service en de lokale besturen, worden eveneens afspraken gemaakt voor de eventuele inzet van lokale politiepatrouilles en/of van gemeenschapswachten, teneinde het beschikbaar veiligheidsdispositief optimaal te benutten.

Sinds december 2011 worden door Securail gerichte acties gevoerd op de lijn 25 tussen Brussel en Vilvoorde. Naast deze verhoogde patrouilles, wordt er ook samengewerkt met het treinpersoneel en met de betrokken politiediensten, onder andere onder de coördinatie van de DirCo Brussel. De reeds bestaande samenwerking met het parket wordt voortgezet.

Agressie tegenover het personeel en inbreuken op de fysieke integriteit van het personeel van de NMBS-Groep blijven de hoogste prioriteit voor de Corporate Security Service. Op basis van dagelijkse monitoring van de gemelde feiten op het Security Operation Center, en het operationele overleg met de verschillende interne en externe partners, worden de beschikbare patrouilles van Securail optimaal ingezet, zowel in de treinen als in de stations. Dit gebeurt in nauwe samenwerking en in overleg met de betrokken politiediensten.

Het aantal personeelsleden van Securail kende de afgelopen jaren een stijging. Zo is het aantal operationele VTE's toegenomen met 30 % ten opzichte van de beginjaren van de veiligheidsdienst. Bovendien heeft de NMBS-Holding beslist dat de Corporate Security Service voor het jaar 2012 een bijkomend contingent van 14 % mag aanwerven, wat het totaal aantal op 499 brengt.

De personeelsleden van Securail zijn veiligheidsagenten met specifieke bevoegdheden. Deze bevoegdheden worden bepaald in hoofdstuk 3bis van de wet van 10 april 1999 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid. Bovendien zijn de Securail-agenten, conform artikel 10 van de wet van 25 juli 1891 op de politie der spoorwegen, bepaald bij KB en hierbij ook beëdigd, verantwoordelijk voor het toezien op de naleving van de wet van 25 juli 1891 en bijhorende uitvoeringsbesluiten.

In het kader van die taak, zijnde agenten van gerechtelijke politie met beperkte bevoegdheid, stellen zij processen-verbaal op en voeren zij identiteitscontroles uit. De inbreuken die men vaststelt, zijn bepaald in twee wetteksten: de wet van 25 juli 1891 op de politie der spoorwegen en het koninklijk besluit van 20 december 2007 houdende het reglement van de politie op de spoorwegen.

23.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ik stel vast dat u zich nog altijd een beetje schaaft achter de argumentatie en de maatregelen die reeds vorige maand werden aangekondigd. Het verheugt mij dat de heer Van Biesen ondertussen ook aanwezig is, omdat hij vorige maand deze problematiek heeft aangeklaagd. Ondanks de stijging met 40 personeelsleden zal er bij Securail nog altijd maar één ploeg beschikbaar zijn op die bewuste, geïsoleerde lijn 25. Dat is duidelijk onvoldoende.

Wat het statuut betreft, wanneer personeelsleden van Securail een verdachte zouden zien, mogen zij hem zelfs niet tegenhouden. Zij mogen dus geen controle doen van een persoon die voor hen verdacht lijkt. Zij mogen alleen een "veiligheidspalpatie" doen, wanneer zij iemand vatten. Dat is niet hetzelfde als iemand fouilleren. Zij kunnen dus geen routineus werk doen bij verdachte omstandigheden en een persoon fouilleren om na te gaan of hij een diefstal heeft gepleegd of in het bezit is van verboden middelen of wapens. U moet dringend met uw collega van Binnenlandse Zaken aan tafel gaan zitten om daarvoor het nodige te doen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 9062 van de heer Vandeput wordt uitgesteld.

24 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "een deontologische code voor het toekennen van consultancyopdrachten bij overheidsbedrijven" (nr. 9036)

24 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 "un code de déontologie pour l'attribution des missions de consultance dans les entreprises publiques" (n° 9036)

24.01 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik las in de krant dat leden van het directiecomité van Belgacom blijkbaar consultancyopdrachten zouden gunnen aan een bedrijf waarvan zij zelf bestuurder zijn. Ik was verbaasd. Terwijl de regering grote inspanningen vraagt van arbeiders stoot het mij tegen de borst dat sommigen het zich zouden kunnen veroorloven om twee, drie of meer keer langs de kassa te passeren.

Kloppen de feiten dat de leden van het directiecomité van Belgacom mee de beslissingen nemen omtrent consultancyopdrachten die zij uitbesteden aan vennootschappen waarvan ze ook bestuurder zijn?

Wat is de deontologische code hieromtrent bij Belgacom?

Zijn er bij de andere autonome overheidsbedrijven zoals bpost en NMBS procedures uitgewerkt die belangenvermenging zoals deze tegengaan?

24.02 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, de voorschriften over belangenconflicten van toepassing voor de overheidsbedrijven zijn geregeld door het Wetboek van vennootschappen. Artikel 524 voorziet op dat gebied in een informatieverplichting voorafgaandelijk aan elke beraadslaging die een mogelijk belangenconflict kan veroorzaken. Deze elementen moeten in de notulen van het beslissende directiecomité voorkomen.

24.03 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, dat is een kort antwoord. Ik verzoek u uw regeringscommissaris te vragen hieromtrent duidelijkheid te scheppen want dit kan totaal niet.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

25 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de NMBS-parking aan het station van Turnhout" (nr. 9040)

25 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le parking SNCB de la gare de Turnhout" (n° 9040)

25.01 **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, er zijn nog mensen die wakker liggen van de Kempen, ook al wonen zij er niet. De NMBS stelde vorig jaar de vraag om de parking aan het station van Turnhout betalend te maken. Een van de redenen hiervoor is dat heel wat mensen, die niet de trein nemen, er hun wagen wel lange tijd stallen. Het is de bedoeling om drie parkeerautomaten te installeren en het gangbare tarief van de andere parkings te hanteren. Het parkeerbedrijf Apcoa zou instaan voor de controle.

De NMBS wil echter dat de treinreizigers voor het gebruik van de parking betalen. Voor een volledige dag op de parking zou dit neerkomen op 3,6 euro. Voor een weekabonnement zou men 12 euro rekenen, 25 euro voor een maandabonnement, 65 euro voor een abonnement van drie maanden en 260 euro voor een jaarabonnement. Dit voornemen zorgt voor heel wat ongenoegen bij de dagelijkse pendelaars. De NMBS beschikt nochtans niet over cijfers over wie de actuele gebruikers zijn van de parking.

Ook de huidige toestand van de parking, vooral het zandgedeelte aan de Guldensporenlei, zorgt voor het

nodige, modderige ongemak. Met dit weer zal het zand misschien bevroren zijn, maar het zorgt in elk geval voor zowel ongemak als ongenoegen.

Mijnheer de minister, wat is de motivatie om de parking aan het station van Turnhout betalend te maken? Waarom werd niet eerst een onderzoek gedaan naar wie de gebruikers zijn van deze parking? Wat is de motivatie om dergelijke, voor pendelaars dure tarieven te hanteren voor het gebruik van de parking door pendelaars? Wat zijn de regels of normen die men hanteert bij de parkings van de NMBS om de tarieven te bepalen? Als de parking in een zone ligt waar in alle omliggende straten betalend parkeren geldt, begrijp ik dat iedereen zou opteren voor die parking als hij niet-betalend is. Als het echter gaat over een parking die niet overbenut wordt door niet-pendelaars moet er toch naar een meer schappelijke oplossing worden gezocht. Werden er maatregelen genomen om de parking te voorzien van een degelijk basiscomfort zonder modderzones?

Het lijkt mij logisch dat als men geld vraagt voor een parking dat men ook zorgt voor een zeker basiscomfort. Zo ja, welke en volgens welke planning? Zo nee, waarom niet?

25.02 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, de stad Turnhout heeft een nieuw mobiliteitsplan ingediend. De straten naast de stationsparking zijn betalend geworden.

Sinds de invoering van het mobiliteitsplan van de stad, worden de parkings die voor de treinreizigers bestemd zijn, ingenomen door niet-treinreizigers om het tarief in de straten niet te moeten betalen. Dat heeft als gevolg dat de treinreizigers zelf geen parkeerplaats meer vinden.

De enige oplossing is om de stationsparking betalend te maken. Zodoende ontstaat er een ontradend effect voor niet-treinreizigers om de parking te gebruiken gedurende de dag. Zo is er een grotere garantie voor reizigers op beschikbare plaatsen. Bovendien ontstaat een ontradend effect, zodat men niet per se voor de wagen opteert om zich naar het station te verplaatsen, als men ook over alternatieven beschikt.

De NMBS-Holding onderhandelt met de gemeente om in samenwerkingsverband de parkings van het station betalend te maken. Het bedrijf Apcoa zal instaan voor de controle. De NMBS-Holding wacht op de resultaten van de tellingen van de stad.

De strategie van de NMBS-Holding voor het beheer van de betaalde parkings, stoelt op vier fundamentele criteria. Ten eerste, de gewaarborgde beschikbaarheid van plaatsen voor de regelmatige treinreizigers. Ten tweede, een gedifferentieerde tarifiering volgens de stations en gebruikerstypes en volgens de lokale markt. Ten derde, de ontvangsten dekken de exploitatiekosten. Ten vierde, het gebruik van het openbaar vervoer tussen huis en station mag niet ontmoedigd worden.

Na ondertekening van de overeenkomst met de stad, zal de NMBS-Holding het terrein langs de Guldensporenlei hernieuwen.

25.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, men moet de doorvoering van dergelijke maatregelen goed overwegen en men moet ook oog hebben voor de gevolgen. Ik denk niet dat het de bedoeling kan zijn om pendelaars te ontmoedigen om nog gebruik te maken van de spoorwegen. Als men de rekening maakt, hoop ik dat dit zeer zorgvuldig gebeurt.

Zeker de mensen die dagelijks gebruikmaken van die parking, mogen niet op hoge kosten gejaagd worden via allerlei abonnementen, waaronder een parkeerabonnement. Wie een treinabonnement heeft, zou over gunsttarieven mogen kunnen beschikken.

Ik ben alvast blij dat er zal worden gewerkt aan de infrastructuur van de parking.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

26 Question de M. David Clarinval au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le projet de la SNCB d'arrêter la ligne 161 au Quartier Léopold" (n° 9068)

26 Vraag van de heer David Clarinval aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en

Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de plannen van de NMBS om lijn 161 tot de Leopoldwijk te beperken" (nr. 9068)

26.01 David Clarinval (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, il y a peu, la presse faisait écho du projet de la SNCB d'arrêter la ligne 162-161 au Quartier Léopold. Les liaisons Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi seraient, de la sorte, supprimées pour cette ligne. La SNCB envisagerait d'opérer un tel choix suite au fait que la jonction Bruxelles-Nord et Midi serait saturée. Il est vrai que cette jonction entre Bruxelles-Nord et Midi est un point très sensible de notre réseau ferroviaire.

Une des solutions envisagées par la SNCB pour faire face à ce problème serait le contournement de Bruxelles. Mais les Luxembourgeois et les Namurois ne peuvent être d'accord avec un tel projet. En effet, nous pensons qu'il faut garder cette ligne dans l'état actuel car il s'agit d'une ligne prioritaire et internationale mais aussi en raison des liaisons avec le Grand-Duché du Luxembourg qu'elle offre.

Monsieur le ministre, je ne pense pas que la SNCB fasse un bon choix. L'arrêt de la ligne 161 au Quartier Léopold ne résoudra nullement la saturation de la jonction Bruxelles-Nord et Midi.

Alors que les provinces du sud de notre Royaume font, depuis plusieurs années, les frais d'une pénurie de transports publics, voilà qu'en plus on en vient à retreindre l'accès de ceux-ci à la capitale de notre pays.

Monsieur le ministre, la SNCB ne peut-elle envisager d'autres solutions que la suppression de la jonction Bruxelles-Nord et Midi pour faire face à la saturation du réseau sur la ligne 161? Quelle solution envisagez-vous pour répondre aux attentes des Luxembourgeois et des Namurois?

26.02 Paul Magnette, ministre: Monsieur Clarinval, je vais vous rassurer! Il n'a jamais été dans les intentions de la SNCB de limiter les trains de l'axe Luxembourg-Namur-Bruxelles à Bruxelles-Luxembourg. Il s'agit d'une relation structurante que la SNCB entend privilégier et maintenir à destination du centre de Bruxelles. Les faits que vous évoquez sont donc une rumeur sans fondement.

26.03 David Clarinval (MR): J'apprécie fortement votre réponse, monsieur le ministre, et je vous remercie pour avoir coupé les ailes au canard!

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

27 Samengevoegde vragen van

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wilde staking van treinbegeleiders in Brussel-Zuid" (nr. 9119)

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de werkonderbreking van 1 februari 2012 in het station Brussel-Zuid" (nr. 9129)

- de heer Luk Van Biesen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wilde spoorstaking op 1 februari 2012 in Brussel-Zuid" (nr. 9142)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wilde stakingen in het kader van de staking van 1 februari 2012" (nr. 9152)

- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stakingsaanzegging van de vakbonden bij de NMBS" (nr. 9228)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wilde spoorstaking op 1 februari 2012 in Brussel-Zuid" (nr. 9251)

27 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 accompagnateurs de train à Bruxelles-Midi" (n° 9119)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la

Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'arrêt de travail du 1^{er} février 2012 à la gare de Bruxelles-Midi" (n° 9129)

- M. Luk Van Biesen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la grève sauvage des chemins de fer le 1 février 2012 à Bruxelles-Midi" (n° 9142)

- 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 "les grèves sauvages dans le cadre de la grève du 1 février 2012" (n° 9152)

- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le préavis de grève déposé par les organisations syndicales à la SNCB" (n° 9228)

- 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 chemins de fer le 1 février 2012 à Bruxelles-Midi" (n° 9251)

27.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, op woensdag 1 februari brak er tijdens de ochtendspits een spontane staking uit in het station van Brussel-Zuid. De reden voor deze spontane werkonderbreking was blijkbaar dat de treinbegeleiders vreesden dat door de verhuis van hun permanentie, waar de werkgeregeling van de treinbegeleiders wordt geregeld, naar een ander gebouw de verlofregelingen niet meer zouden worden uitgewerkt.

Dit zorgde op het net voor talloze vertragingen: 60 afgeschafte treinen en reizigers die hier weer maar eens de dupe van waren.

Na een overleg in de voormiddag, werd het sociaal overleg en de dialoog in de namiddag opnieuw hervat.

Op het moment van het opstellen van mijn vraag, dat was 14 u 40, was het werk nog niet hervat en was de hinder op het netwerk nog zeer groot.

Op iets meer dan een maand zijn er reeds enkele wilde stakingen bij het spoor uitgebroken. Ook de vorige keer heb ik in de commissie gezegd dat het stakingsrecht een heilig principe is, maar er moet wel een einde wordt gemaakt aan wilde acties waarvan de reizigers de dupe zijn. Ik heb dat ook tijdens mijn uiteenzetting in de bespreking van de begroting in de plenaire vergadering gezegd.

Ik geloof niet in een minimum dienstverlening, maar het kan ook niet dat 10, 15 of 20 mensen het hele netwerk kunnen platleggen. Dat is onaanvaardbaar.

Mijnheer de minister, wat is de exacte reden van deze werkonderbreking? Zult u maatregelen nemen om de verantwoordelijken van deze actie te sanctioneren? Welke maatregelen zult u nemen zodat acties als deze in de toekomst kunnen worden vermeden?

27.02 Luk Van Biesen (Open Vld): Mijnheer de minister, het gaat hier over de wilde spoorstaking van 1 februari 2012. Amper twee dagen na de collectieve vierentwintigurenstaking op 30 januari werd de reiziger opnieuw getroffen, ditmaal door een wilde staking van een deel van het treinpersoneel in het station Brussel-Zuid. Aanleiding dit keer was de geplande verhuis van de permanentiedienst Cel Treinbegeleiding naar een tweehonderd meter verder gelegen locatie in de Frankrijkstraat.

Deze eerste, tweede, derde wilde staking op minder dan drie maanden tijd toont opnieuw aan dat het huidige protocol van juni 2008 over de uitoefening van het stakingsrecht binnen de NMBS-Groep dode letter blijft. Dit protocol heeft als doel om wilde stakingen en de nadelige gevolgen ervan voor de reizigers maximaal te vermijden. Het protocol schrijft voor dat werkonderbrekingen voldoende lang op voorhand worden aangekondigd, tien dagen, dat aangekondigde stakingen aanleiding geven tot het opstarten van specifieke overlegprocedures en dat afwezigheid op het werk onregelmatig is indien die regels niet worden gevolgd, wat aanleiding geeft tot het opleggen van tuchtsancties.

Volgens het regeerakkoord dat ons bindt, zal de regering aan het sturingscomité van de NMBS-Groep vragen om de bestaande protocollen tussen de overheid en de vakbonden met betrekking tot de uitoefening van het stakingsrecht te evalueren. In geval van een negatieve evaluatie zal de regering strengere maatregelen overwegen om de continuïteit van de openbare dienst met respect voor de veiligheidsvereisten te verzekeren. Ik citeer letterlijk uit het regeerakkoord.

Mijnheer de minister, hoeveel treinen werden op 1 februari 2012 als gevolg van deze spontane actie in Brussel-Zuid afgeschaft? Hoeveel treinreizigers werden hierdoor getroffen?

Hoeveel personeelsleden waren op 1 februari 2012 dus onregelmatig afwezig op het werk? Welke tuchtsancties worden opgelegd?

Derde vraag. De golf van spontane stakingsacties illustreert dat het sociaal overleg tussen directie en vakbonden binnen de NMBS-Groep volledig zoek is. Zult u zelf maatregelen nemen om dit overleg door bemiddeling te herstellen?

Ten vierde, uw collega, de staatssecretaris voor Ambtenarenzaken, de heer Bogaert, verkondigt dat hij de voor april 2012 voorziene evaluatie van het stakingsprotocol wil vervroegen. Sluit u zich aan bij uw collega en bij deze timing? Welke strengere maatregelen zult u bij een negatieve evaluatie naar voor schuiven om de continuïteit van de openbare dienst te verzekeren? Ik hoor graag uw antwoord.

27.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik kan mij daar grotendeels bij aansluiten. De reizigers zijn het terecht hartsgrondig beu dat zij de rekening moeten betalen van conflicten waarmee zij niets te maken hebben. Ik verwijs ook naar het protocolakkoord dat wij de voorbije weken in de commissie en in de plenaire vergadering al een paar keer hebben besproken, evenals de daarvoor aangekondigde evaluatie.

Ten eerste, wat was de reden voor de staking van 1 februari?

Ten tweede, komt de staking in aanmerking om te worden erkend? Waarom wel of niet?

Ten derde, hoeveel werknemers hebben deelgenomen? Zullen zij sancties mogen verwachten? Welke tuchtsancties hangen hen boven het hoofd?

Ten vierde, hoeveel treinen hebben vertraging opgelopen en hoeveel werden er afgeschaft?

Ten vijfde, aangezien het protocolakkoord de stakers blijkbaar niet genoeg afschrikt, zouden wij willen weten welk percentage van de niet-aangekondigde stakingen sinds het bestaan van het protocolakkoord in 2008 achteraf toch werd erkend, zodanig dat de stakers hun sanctie ontliepen? Ziet u als minister hierin een probleem? In het protocolakkoord is immers een bepaling opgenomen waardoor spontane stakingen achteraf onder een aantal strikte voorwaarden toch nog kunnen worden erkend. Mijn vraag verwijst dus naar die mogelijkheid.

Ten zesde, is er een beroepsprocedure mogelijk tegen de opgelegde sancties? Hoe verloopt die procedure juist?

Ten zevende, wordt die procedure veel aangewend, en indien ze wordt aangewend, maakt men veel kans dat zijn straf wordt teruggeschroefd of opgeschort? Welke motivatie kan er worden gehanteerd om straffen terug te schroeven of op te schorten?

Ten achtste, overweegt u de evaluatie van het protocolakkoord te versnellen? Ik sluit mij hiervoor aan bij de opmerking die de heer Van Biesen daarnet naar voren bracht. Zijn er al gesprekken opgestart met de directie en de vakbonden?

Ten negende, was er al een dialoog aan de gang tussen de vakbonden en de directie? De vakbonden zeggen van niet. De directie stelde dat de dialoog wel al was opgestart. Er was dus een publieke tegenstrijdige verklaring tussen de directie en de vakbonden. Dat is niet onbelangrijk, want de opstart van de dialoog is een van de elementen om als uitzondering in aanmerking te komen als een spontane werkonderbreking.

27.04 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je ne vais pas revenir sur ce que mes collègues ont dit au sujet de l'élément qui a déclenché le mouvement de grève sauvage mercredi dernier. Il a évidemment eu de fâcheuses conséquences pour les voyageurs de la SNCB. J'aurais quand même tendance à m'inquiéter de la succession de ces grèves sauvages: nous avons l'impression qu'elles se succèdent ces temps-ci. Elles touchent les voyageurs, et ceci, en opposition avec l'esprit du protocole

d'accord auquel mes collègues ont fait référence.

Je voulais insister sur ce qui semble être un préavis de grève pour le 15 février prochain puisque le conflit ne semble pas apaisé, ne semble pas avoir trouvé de solution à ce stade. Il semblerait qu'une prochaine réunion soit prévue pour ce 10 janvier entre les différentes parties. C'est sur ce point-là que je voulais insister et vous interroger, monsieur le ministre.

Pouvez-vous nous faire le point sur les négociations en cours et comptez-vous intervenir d'une manière ou d'une autre pour faire en sorte qu'un accord soit obtenu avant la date fatidique du 15 février prochain?

27.05 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de feiten werden voldoende geschetst door de collega's. De gevolgen van een verhuis van 200 meter in de Frankrijkstraat van een lokaaltje zijn groot. Wij spreken hier over meer dan 100 afgeschafte treinen.

Wat de wilde staking betreft, kent u mijn standpunt. De geldende protocollen moeten worden nageleefd en er moet worden opgetreden. Toch moet er in de communicatie en het overleg met de vakbonden daarvoor ook de nodige aandacht zijn. Mijnheer de minister, u gaat prat op uw ideologie, als PS'er, zeker u pleit toch voor het sociaal overleg.

Ik heb de motivatie bij de treinbegeleiders vernomen om te protesteren. Ik keur zeker deze actiemethode om daartegen in protest te gaan niet goed. Zij zeggen echter dat door de verhuis de verlofregelingen niet meer uitgewerkt zullen kunnen worden door de dienst die de werkregeling van de treinbegeleiders opmaakt. Vanaf 1 februari zouden de treinbegeleiders, door die verhuis, minder contact hebben met de mensen die hun uurroosters opstellen. Daardoor zou de verlofregeling in de toekomst zonder voldoende overleg worden uitgewerkt. Er is dan ook het aspect van personeelstekort en het feit dat men niet meer zal beschikken over de nodige soepelheid om te overleggen inzake die uurroosters.

Ik wil twee mensen van het syndicaal overleg citeren. Luc Piens van ACV Transcom zegt: "Er is een tekort aan treinbegeleiders, maar door onderlinge contacten probeerden ze hun verlof toch te regelen. Door de verhuis vrezden de treinbegeleiders dat de verlofregelingen in de toekomst niet meer uitgewerkt zullen kunnen worden en dat de roosters op een onpersoonlijke en elektronische manier zullen worden opgesteld."

Volgens Filip Peers, gedelegeerde van de CGSP Chéminots regio Brussel, besliste de NMBS de permanentie in Brussel te schrappen in het raam van een globale hervorming van de permanentie, om 17 voltijdse krachten en volgens de NMBS, 1 miljoen euro te besparen.

Als klap op de vuurpijl heeft het gemeenschappelijk vakbondsfront ACOD-ACV-Transcom, alsof er nog niet genoeg gestaakt wordt, stakingsaanzegging ingediend voor 15 februari die geldt voor de treinbegeleiders. De bonden verwijten de directie namelijk de zaken voor te stellen alsof het betrof een simpele verhuizing, maar volgens hen zijn er wel degelijk gevolgen voor het personeel, bijvoorbeeld bij het opstellen van de uurroosters en de vakantieregelingen. Ik citeer Dominiek Dalne van Transcom: "Dit dossier is slechts het topje van de ijsberg." Hij spreekt over een groot mismanagement bij de NMBS.

Ik had graag van u vernomen wat de motivatie is om de permanentie van treinbegeleiders te schrappen en te verhuizen. Welke maatregelen werden genomen om tegemoet te komen aan de klachten van de treinbegeleiders? Op welke manier zal daar in de toekomst over overlegd worden om te vermijden dan dergelijke wilde stakingen het antwoord zijn. Ik denk dat er ook aan de treinbegeleiders duidelijk gemaakt moet worden dat dergelijke wilde stakingen niemand dienen.

Hoe werd er eigenlijk gereageerd op de staking zelf en wat waren de gevolgen van deze staking?

27.06 Minister Paul Magnette: Mevrouw de voorzitter, collega's, wat de wilde staking van 1 februari 2012 in Brussel-Zuid betreft, heeft de raad van bestuur van de NMBS volgens de door de NMBS bezorgde inlichtingen op 18 oktober 2011 beslist over te gaan tot de reorganisatie van de regionale permanentie treinbegeleiding met het oog op een efficiënter beheer.

De bedoeling is om de elf regionale permanenties te verminderen tot vijf districtpermanenties. De eerste fase van het plan bestaat erin de permanentie Brussel op 1 februari 2012 te verhuizen van de cel treinbegeleiding naar de centrale permanentie.

De vakorganisaties eisten aanvankelijk de intrekking van dat plan. Na overleg werd uiteindelijk overeengekomen om tijdens het doorvoeren van de reorganisatie van de regionale permanentie een contactpersoon te behouden in de cel treinbegeleiding Brussel.

De directie is er niet in geslaagd te achterhalen van wie de staking precies is uitgegaan. Gelet op de aanwezigheid van een aantal vakbondsmilitanten tijdens de actie kan ervan uit worden gegaan dat de vakorganisatie deze zullen dekken.

Hoe dan ook voldoet deze actie niet aan de voorwaarden van aanzegging en overleg en wordt zij beschouwd als een onregelmatige afwezigheid. In toepassing van het huidig protocol valt de staking van 1 februari 2012 onder de wilde werkonderbreking aangezien deze de vereiste termijn voor het indienen van een stakingsaankondiging niet heeft nageleefd.

Volgens de NMBS hebben 96 personeelsleden deelgenomen aan de actie van 1 februari 2012. Naast de inhouding van hun bezoldiging werd de in het statuut opgenomen tuchtprocedure gestart.

121 binnenlandse reizigerstreinen werden volledig afgeschaft, en 63 over een deel van hun reisweg. Er zijn geen cijfers beschikbaar over het aantal getroffen reizigers. 231 binnenlandse reizigerstreinen liepen samen 1 800 minuten vertraging op, 1 internationale trein 3 minuten en 4 goederentreinen samen 36 minuten.

Het regeerakkoord vraagt aan het sturingscomité van de NMBS-Groep de bestaande protocollen tussen de overheid en de vakbonden te evalueren. Ik heb de voorzitter van het sturingscomité schriftelijk uitdrukkelijk verzocht de evaluatiewerkzaamheden van het protocol te starten. Dat is in januari gebeurd. Tijdens de vergadering van het sturingscomité van 6 februari werd dit punt besproken.

Het regeerakkoord bepaalt dat in het geval van een negatieve evaluatie de regering strengere maatregelen zal overwegen, om de continuïteit van de openbare dienst met respect voor de veiligheidsaspecten te verzekeren.

Monsieur Balcaen, en ce qui concerne le préavis de grève déposé pour le 15 février, le comité de pilotage du groupe SNCB s'est penché, le 6 février, sur la problématique de cette réorganisation du service des accompagnateurs de train et des gares au sein de la SNCB, et plus spécialement sur le préavis de grève déposé à ce sujet. Après concertation, le comité de pilotage a décidé de mettre sur pied un groupe de travail sous la présidence du directeur général de la SNCB Mobility, de qui relèvent les entités concernées, et en présence de la Direction Human Resources de la SNCB Holding.

Je demande aux parties d'avoir un dialogue constructif en vue voir lever le préavis de grève. J'ai bon espoir que ceci soit possible.

27.07 Luk Van Biesen (Open Vld): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord. Ik hoop werkelijk dat er streng zal worden opgetreden. U spreekt over tuchtprocedures tegen 96 personeelsleden. Ik meen dat het stilaan tijd wordt. Ik zeg u in alle ernst en in alle kalmte, zoals men het van mij gewoon is, dat men moet stoppen de mensen te pesten op weg naar of van het werk. Hier zijn heel wat wetsvoorstellen ingediend over pesten op het werk, maar een wilde staking als deze is mensen pesten op de weg naar of van het werk. Daartegen moet opgetreden worden. Wij rekenen erop, mijnheer de minister dat u uw verantwoordelijkheid opneemt. U hebt daarvoor in het regeerakkoord voldoende ruimte gekregen.

27.08 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik ben blij dat er wordt opgetreden en dat de evaluatie van het protocolakkoord intussen wordt opgestart. Wordt vervolgd, hopelijk zonder verdere wilde acties.

27.09 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Merci, monsieur le ministre. Tout comme vous, j'espère que le dialogue social qui a repris permettra de supprimer la menace de la grève du 15 février prochain. Ceci dit, nous avons affaire à une dégradation du climat social au sein de la SNCB, sans doute dans un contexte plus large de difficultés pour le groupe, auxquelles il faudra être attentif.

27.10 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben blij dat een duidelijk signaal wordt gegeven dat wilde stakingen niet kunnen. Ik denk dat dit zeer belangrijk is. Het is echter niet

omdat tegen wilde stakingen wordt opgetreden, dat ze in de toekomst uitgesloten zijn.

Ik wil ook nog een pleidooi houden om de dialoog met het NMBS-personeel te onderhouden. Als men over een dergelijke beslissing zoals de verhuis meer had gecommuniceerd, had de wilde staking mogelijks niet plaatsgevonden. Ook daaraan kan misschien de nodige aandacht worden geschonken, zodat niet naar een drastisch wapen zoals een wilde staking moet worden gegrepen, met zeer nadelige gevolgen voor de treingebruikers.

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

28 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de ondersteuning door de NMBS van het Stoomcentrum Maldegem" (nr. 9120)**

28 **Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le soutien apporté par la SNCB au 'Stoomcentrum Maldegem'" (n° 9120)**

28.01 **Tanguy Veys (VB):** Mijnheer de minister, eind jaren '80 kwam er opnieuw bedrijvigheid op en rond de in 1959 gesloten Maldegemse stationsite. Een groep "spoorfanaten" kocht alle door de NMBS verlaten gebouwen. Ik heb het dan over het station, de goederenloods en het baanwachtershuis.

De vzw Stoomcentrum Maldegem, SCM, startte met de aanleg van een smalspoor op de oude bedding richting Brugge en kon na het afschaffen van het goederenverkeer ook op normaal spoor gaan rijden. Enkele trajecten werden helemaal heraangelegd. Het spooreplacement in Maldegem station werd opnieuw vernieuwd en het eindpunt in Eeklo kreeg in 2007 een eigen SCM-perron met een omloopspoor met twee wissels. Ook de aansluiting op het NMBS-net blijft permanent mogelijk. Ik heb trouwens zelf ook het voorrecht gehad om gebruik te maken van dat treinspoor uitgebaat door SCM.

Mijnheer de minister, ik had graag vernemen op welke wijze en met welke motivatie de NMBS, ik bedoel dan de NMBS-Holding of Infrabel – als dat het geval is – de werking van vzw Stoomcentrum Maldegem ondersteunt. Als daar enige vorm van samenwerking of ondersteuning is, op welke wijze wordt er dan op toegezien of deze ondersteuning effectief op correcte wijze wordt besteed en of ook de boekhouding conform alle afspraken is? Ik stel die vraag omdat ik vernemen heb dat een en ander niet te nauw zou worden genomen. Graag enige verduidelijking.

28.02 **Minister Paul Magnette:** De NMBS-Holding heeft als vierde opdracht van openbare dienst, krachtens het beheerscontract met de Belgische staat "het behoud van het historisch patrimonium betreffende de spoorwegexploitatie". Enkele van de activiteiten in dat raam, volgens artikel 13, zijn de samenwerking met de toeristische spoorwegverenigingen, en meer bepaald de Association des chemins de fer à vapeur des trois vallées, en het sluiten van partnerschapsakkoorden met verenigingen waarvan de sociale doelstelling de herwaardering van het spoorwegvervoer is, via zijn patrimonium en zijn geschiedenis, meer bepaald in de vorm van de terbeschikkingstelling, de toegang tot en/of het uitlenen van materieel, voorwerpen en archieven.

Het directiecomité van de NMBS-Holding besliste in zijn zitting van 27 februari 2007 tot de aanpassing aan de nieuwe structuren van de NMBS-Groep van de toelatingen voor de bezetting van de buiten dienst gestelde spoorlijnen door de toeristische spoorwegverenigingen. De NMBS-Holding onderhandelt met die toeristische spoorwegverenigingen over de nieuwe bezettingstoelatingen waarvan de vergoeding aangepast dient te worden aan de mogelijkheden van die verenigingen en aan de verplichtingen die zij dragen inzake onderhoud en vernieuwing van de sporen.

Ook met het stoomcentrum Maldegem sloot de NMBS-Holding op 1 januari 2008 een bezettingsmachtiging af voor de spoorlijn Eeklo-Maldegem-Donk. Die machtiging loopt tot 1 januari 2035. Het stoomcentrum Maldegem let op een aandeel van het rollend historisch materieel van de NMBS-Holding waarvoor in de toekomstige museumsites geen plaats is en dat in 2011 tijdens een rondetafel aan de toeristische vzw's werd aangeboden.

De vijf vzw's, waaronder het Stoomcentrum van Maldegem, hebben een autonome werking en een

afzonderlijke boekhouding. Jaarlijks gebeurt er wel een technische, tegensprekelijke schouwing door Infrabel van de aan hen in concessie gegeven spoorlijn.

28.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord en ik ben blij te vernemen dat er samenwerking is en dat er weliswaar een technische schouwing gebeurt. Ik zal mij niettemin nader bevragen of, indien er fondsen of ernstige verantwoordelijkheden mee gemoeid zijn, ook de boekhouding van Infrabel of van de NMBS-Holding niet zou moeten worden geïnviseerd.

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

29 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de eventuele heropening door de NMBS van L58 Maldegem-Eeklo" (nr. 9122)

29 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'éventuelle remise en service par la SNCB de la ligne 58 Maldegem-Eeklo" (n° 9122)

29.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in 1863 werd de private Chemin de Fer d'Eecloo à Bruges plechtig in dienst gesteld als verlengstuk van de nu nog operationele NMBS-lijn 58 Gent-Eeklo. De bedoeling was te concurreren met de huidige lijn 50a Brugge-Gent via Aalter, een lijn die in die tijd door dunbevolkt gebied liep en werd geëxploiteerd door de Staatsspoorwegen, met als motief dat de lijn via Eeklo en Maldegem door in die tijd druk industriegebied zou lopen en dus rendabeler zou zijn.

Rond de eeuwwisseling nam de Belgische Spoorwegmaatschappij de lijn over en degradeerde ze tot een lokale zijlijn. De laatste passagierstrein vertrok op 26 februari 1959 naar Brugge. Hoewel de sectie Maldegem-Brugge reeds in de vroege jaren '60 werd uitgetrokken, bleven tussen Eeklo en Maldegem tot 26 april 1988 goederentreinen rijden.

Nochtans zocht de NMBS een middel om het steeds drukker wordend treinverkeer op de lijn 50a Brugge-Gent te ontlasten. Het goederenverkeer Zeebrugge-Antwerpen rechtstreeks via lijn 58 Maldegem-Eeklo sturen werd als plausibele oplossing naar voor geschoven. Daarvoor zou alles op dubbelspoor met elektrificatie worden gebracht, inclusief een nieuwe brug over het Schipdonkkanaal in Balgerhoeke. Daarvoor werden in het Brugse spooreplacement ondertussen al voorbereidingen getroffen. Nu, tientallen jaren later, ligt alles zoals het er toen ook al bij lag. Nochtans zou er ook voldoende interesse bestaan bij pendelaars om de lijn 58 Maldegem-Eeklo te heractiveren. Intussen is de regio Maldegem-Eeklo immers al wat dichter bevolkt.

In welke mate werd onderzocht of de heractivering van lijn L58 Maldegem-Eeklo wenselijk en haalbaar is, zowel op vlak van goederen- als personenvervoer?

Wat zijn de plannen, gelet op de reeds genomen beslissingen en reeds gedane investeringen, in verband met lijn 58 Maldegem-Eeklo? Het zou spijtig zijn dat men reeds middelen heeft uitgegeven die nooit een meerwaarde zullen betekenen.

29.02 Minister Paul Magnette: De lijn 58 Maldegem-Eeklo werd onderzocht in het raam van artikel 43 van het beheerscontract met betrekking tot de *light rail light train*-studie. De resultaten van deze studie werden voorgelegd aan de voogdijoverheid. Het traject Maldegem-Eeklo is onderdeel van de corridor Maldegem-Eeklo-Gent-Zelzate. Op het baanvak Maldegem-Eeklo zijn door Infrabel recent geen investeringen gedaan. De kostprijs voor de heropening van het baanvak Eeklo-Maldegem bedraagt 42 miljoen euro en kan in het raam van het meerjarenplan worden bediscussieerd.

29.03 Tanguy Veys (VB): Ik begrijp dat men 42 miljoen euro in tijden van crisis en besparingen niet meteen in een of andere lade kan vinden. Ik hoop dat men die piste niet onder het stof laat komen. Ik hoop dat men het bij een eventuele opportuniteit of in een gunstig investeringsklimaat alsnog onderzoekt.

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

30 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanleg van een derde en vierde treinspoor ter hoogte van Hansbeke (Nevele)" (nr. 9186)

30 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'aménagement d'une troisième et quatrième voie de chemin de fer à la hauteur de Hansbeke (Nevele)" (n° 9186)

30.01 **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, op dit dossier hangt een dikke laag stof, gevormd in meer dan vijftig jaar. Hansbeke is een deelgemeente van Nevele. Als u er Cyriel Buysse op naleest, leert u daar meer over.

Reeds vijftig jaar is in Hansbeke sprake van een ringweg, als een van de gevolg van de verbreding van de spoorweg met een derde en vierde spoor. De overweg verdwijnt en zou vervangen worden door twee tunnels, de ene voor fietsers en voetgangers en de andere voor voertuigen. De hamvraag is op welke wegen beide tunnels zullen aansluiten. Ik heb hier een plan bij. Het tracé voor de ringweg ligt op een voorbehouden strook in het gewestplan.

De beslissing zelf kwam reeds aan de orde in de gemeenteraad van Nevele. De tegenstanders van de ringweg verkozen een rondweg of een halve ringweg. De ringweg werd door de gemeenteraad weggestemd, tegen de wil van een deel van de meerderheid. Dit besluit van de gemeenteraad werd later door de gouverneur geschorst en het college besloot niet in beroep te gaan, waardoor dit besluit over de ringweg geacht wordt niet te bestaan.

Ik stel nu vast dat zowel het agentschap Wegen en Verkeer als TUC RAIL, waarover ik u wens te ondervragen, toch verder werken hieraan en hun plannen oriënteren op de ringweg en niet op de halve ringweg of de rondweg. Zij hullen zich daarom nogal in stilzwijgen en weigeren bijvoorbeeld in te gaan op een beslissing van de voltallige gemeenteraad om een toelichting te komen geven.

De werken zouden door Infrabel worden aangevat op 1 augustus 2012.

Daarvoor wordt een beroep gedaan op TUC RAIL. Om de gevolgen van deze werken op te vangen en het zware verkeer uit de dorpskern te bannen, zou de ringweg of de halve ringweg moeten gerealiseerd worden. Ik heb verwezen naar die beslissing van de gemeenteraad voor een aparte gemeenteraadcommissie. TUC RAIL zou geweigerd hebben om in te gaan op de uitnodiging. Ik citeer TUC RAIL: "Gelieve TUC RAIL te verontschuldigen. Op het moment dat het openbaar onderzoek voor de bouwvergunning start, kan er een infomoment worden georganiseerd voor de bewoners."

Ik vind het vreemd dat wanneer een openbaar bestuur vraagt aan TUC RAIL, die in deze toch optreedt namens Infrabel, uitleg te komen geven over plannen, dat zij dat weigeren. Zij leggen zomaar een unanieme beslissing van de gemeenteraad naast zich neer. Het gaat niet over een hoorzitting met burgers. Het niveau van een gemeenteraadcommissie is toch van een andere orde.

Om te weten wat de visie van Infrabel, of in deze TUC RAIL, is had ik graag van u vernomen wat de visie en de planning van Infrabel is omtrent het derde en het vierde treinspoor tussen Gent en Brugge, en in het bijzonder ter hoogte van Hansbeke? Welke wegen en plaatsen zullen in Hansbeke de twee tunnels, een tunnel voor fietsers en voetgangers ter vervanging van de huidige overweg, en een tunnel voor gemotoriseerd vervoer komen? Gaat Infrabel in zijn plannen uit van een volledige rondweg of van een halve ringweg? Wat is hierbij de motivatie?

Waarom wordt geweigerd om in te gaan op de vraag van het gemeentebestuur en de unanieme beslissing van de gemeenteraad van Nevele om op een gemeenteraadcommissie meer toelichting te geven bij de visie en de planning van de werken ter hoogte van Hansbeke?

30.02 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, het gemeentebestuur en zijn raadsleden werden reeds in ruime mate geïnformeerd over de aan te leggen rondweg. Een laatste stand van zaken werd aan het gemeentebestuur overgemaakt op 24 oktober 2011. Deze stand van zaken is heden nog steeds actueel. Ik heb hier een kopie van deze brief met alle antwoorden op uw vragen.

30.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, u antwoordt niet inzake de visie van TUC RAIL of van Infrabel. Het is duidelijk dat men ook rekening moet houden met de beslissing van de gemeenteraad na die informatie. Ik stel vast dat er niet wordt ingegaan op de vraag om toelichting te geven. Ik meen dat het in deze zeer belangrijk is dat men weet wat de visie is en in hoeverre men rekening zal houden met de beslissingen van de gemeenteraad van Nevele zelf.

Het is een beetje absurd dat Infrabel zich opsluit in een hermetische wereld. Ze hebben hun visie en ze gaan die doorvoeren zonder rekening te houden met lokale beslissingen. Een van de basisvoorwaarden is toch dat men minstens overleg pleegt en elkaar informeert. Het volstaat niet om in oktober een briefje te sturen en te zeggen dat men er zijn plan mee moet trekken en dat men dan wel eens terugkomt bij de bouwvergunning.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

31 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Bercy Slegers aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de dienstverlening en de toekomst van het station en rangeerstation te Poperinge" (nr. 9141)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het station van Poperinge" (nr. 9257)

31 Questions jointes de

- Mme Bercy Slegers au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'offre de services et l'avenir de la gare et de la gare de triage de Poperinge" (n° 9141)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gare de Poperinge" (n° 9257)

31.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, op een vergadering in januari werd gemeld dat de personeelsleden die nu deels voor Infrabel en deels voor NMBS werken vanaf 1 maart 2012 niet langer diensten zouden moeten verlenen aan Infrabel. Dat heeft heel grote ongerustheid teweeggebracht op het terrein. Intussen werd er al druk vergaderd en werd er in onze gemeenteraad vorige week maandagavond een motie gestemd om op te roepen om die tewerkstelling en dienstverlening niet in het gedrang te brengen.

Wat is de stand van zaken in verband met Poperinge?

31.02 Minister Paul Magnette: Vanaf maart 2012 zal de inrichting van de infrastructuur in het station in Poperinge toelaten dat de reizigers niet meer via de spoorwegovergang moeten gaan om de verschillende perrons te bereiken.

De verplichting tot toezicht op deze spoorwegovergang door personeel van het Infrabelnetwerk vervalt op dat moment. De bediening van de seinen in Poperinge kan dan gebeuren via de seinpost in Ieper via de telebediening. Het Infrabelnetwerk zal dus geen essentiële taak meer hebben in Poperinge.

De activiteiten die in onderaanneming voor de NMBS worden uitgevoerd, zoals de verkoop, de informatie, het toezicht op het perron en de rangeringen, kunnen dus niet meer door het Infrabelnetwerk worden gedaan, zoals in de overeenkomst tussen de twee directies was bepaald.

De directie van het Infrabelnetwerk heeft de directie van de NMBS officieel op de hoogte gebracht van het einde van de onderaanneming in december 2011. Daarbij werd de opzegtermijn van drie maanden gerespecteerd.

Het einde van de onderaanneming van de herinrichtingswerken aan de infrastructuur van de dienstverlening in Poperinge is bepaald op 1 april 2012.

Het station van Poperinge verkoopt gemiddeld 136 biljetten per werkdag. Dat is een cijfer, gebaseerd op de verkoopscijfers van 2011.

De NMBS voorziet niet in een sluiting van de loketten in Poperinge en zal de ticketverkoop blijven verzekeren. Het weghalen van personeel van Infrabel zal dus geen effect op het treinverkeer hebben.

31.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.23 uur.

La réunion publique de commission est levée à 18.23 heures.