

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

du

MARDI 22 MAI 2012

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 22 MEI 2012

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.21 uur en voorgezeten door mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.
La séance est ouverte à 14.21 heures et présidée par Mme Sabien Lahaye-Battheu.

De **voorzitter**: Collega's, u hebt gezien dat wij een goed gevulde agenda hebben, met maar liefst 85 agendapunten, waarvan sommige bestaan uit verschillende vragen. Daarom wil ik u melden dat wij de timing zeer strikt in de gaten zullen houden. Vraagstellers hebben twee minuten spreektijd. Op deze manier kunnen wij vanmiddag een groot deel van de agenda afwerken. Wij zullen vanavond dan bekijken waar we gekomen zijn en hoe wij het grote pakket dat misschien nog zal overblijven, kunnen aanpakken.

01 Actualiteitsdebat over de treinbotsing in Godinne en samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de botsing van twee goederentreinen in Godinne op 11 mei 2012 en de gevolgen hiervan voor NMBS Logistics op vlak van spoorveiligheid" (nr. 11673)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het ongeval met twee goederentreinen in Godinne" (nr. 11695)
- de heer Christophe Bastin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het treinongeval te Godinne" (nr. 11703)
- mevrouw Valérie Déom aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de treinbotsing in het station Godinne" (nr. 11728)
- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het ongeval te Godinne" (nr. 11735)
- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de botsing tussen twee goederentreinen te Godinne" (nr. 11738)
- de heer David Clarinval aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gebrekkige communicatie van de NMBS na het treinongeval te Godinne van 11 mei" (nr. 11798)

01 Débat d'actualité sur la collision de trains à Godinne et questions jointes de

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la collision entre deux trains de marchandises à Godinne le 11 mai 2012 et ses conséquences pour la SNCB Logistics au niveau de la sécurité du rail" (n° 11673)
- 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'accident entre deux trains de marchandises à Godinne" (n° 11695)
- M. Christophe Bastin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'accident ferroviaire de Godinne" (n° 11703)
- Mme Valérie Déom au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la collision de trains en gare de Godinne" (n° 11728)

- Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'accident de Godinne" (n° 11735)
- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la collision entre deux trains de marchandises à Godinne" (n° 11738)
- M. David Clarinval au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le manque de communication de la SNCB après l'accident ferroviaire du 11 mai à Godinne" (n° 11798)

Dit is een actualiteitsdebat en dus kunnen andere fracties, die geen vraag hebben ingediend, na de vraagstellers ook nog gedurende twee minuten het woord nemen. De minister heeft maximaal vijf minuten voor zijn antwoord en daarna kunnen zij die dat wensen, een repliek geven.

01.01 Tanguy Veys (VB): Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Mijnheer de minister, het ongeval op 11 mei te Godinne is geen alleenstaand feit. Helaas slaagt NMBS Logistics er niet in om de treinen veilig te doen rijden en ongevallen te vermijden. Wat ernstige vraagtekens oproept is dat, in eerste instantie, de veiligheid van het spoorverkeer nog steeds niet gegarandeerd is, ook omdat dit ongeval mogelijk vermeden had kunnen worden, mochten de remsystemen TBL1+ of ETCS zowel op het spoor als op de locomotieven aanwezig geweest zijn.

Anderzijds is er nog de problematiek dat – vandaag zijn we 22 mei – het tien dagen geduurd heeft voordat de laatste locomotief werd weggehaald. In de buurt zijn er diverse klachten, 350 in totaal, van mensen die een schadevergoeding hebben aangevraagd.

Wat de communicatie vanuit de NMBS betreft, blijf ik met grote vraagtekens zitten, zowel over de manier van communiceren, hoe men daarmee omgaat, als over het feit dat het zolang heeft geduurd voordat alles werd weggehaald. Ook naar de buurt toe, denk ik dat er toch een ernstige verantwoordelijkheid was, zeker gelet op de aanwezigheid van toxische stoffen, met name koolstofdioxide.

Los van heel deze problematiek is er ook nog de veiligheid *tout court*. Ik wens u te wijzen op het citaat van NMBS Logistics: "Wij investeren volop in de veiligheid, maar tegen eind 2013 moet onze hele vloot in orde zijn." Dat koppel ik aan een uitspraak van niet zolang geleden, november vorig jaar, waarin werd gesteld dat niet op alle treinen van NMBS Logistics dergelijke veiligheidssystemen zouden worden aangebracht.

Vandaar mijn vragen aan u. Ten eerste, mijnheer de minister, wat lag er aan de basis van het ongeval? Welke maatregelen werden naar aanleiding van dit ongeval genomen, ook op het vlak van communicatie, waar veel fout is gelopen? Wat NMBS Logistics betreft, zal nu op alle locomotieven minstens TBL1+ worden geïnstalleerd? Indien dat zo is, welke planning wordt er gehanteerd? Zo nee, waarom wordt dat niet geïnstalleerd?

01.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Dank u mevrouw de voorzitter, ik denk dat de situatie van het ongeval voldoende gekend is en beschreven werd. Toch wil ik er nog even bij vermelden dat een week daarvoor ook al een ongeval gebeurde met twee goederentreinen in Tintigny; ook daar was er waarschijnlijk sprake van een aanrijding op hetzelfde spoor en waren er gevaarlijke producten aan boord.

De volgende vragen komen bij ons op. Is er al duidelijkheid over de oorzaken die tot beide ongevallen hebben geleid? Bevatten de wagons inderdaad gevaarlijke stoffen en werd in beide gevallen de reglementering inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen correct opgevolgd? Zijn de nood- en interventieplannen voldoende snel en correct in werking getreden? Is het een toeval dat we twee ongevallen hebben met goederentreinen op korte termijn of is er in het algemeen sprake van een verhoogd risico op ongevallen met goederentreinen? Moeten we ons daar zorgen om maken? Welke maatregelen kunnen of zullen genomen worden om gelijkaardige ongevallen in de toekomst te vermijden? Welke impact hadden de ongevallen op het treinverkeer?

Wat de communicatie betreft, waarnaar daarnet ook al werd verwezen, de NMBS en Infrabel hebben eigenlijk zelf erkend dat de communicatie aan de omwonenden niet optimaal is verlopen. Ik moet zeggen, het is eigenlijk de zoveelste keer dat er bij incidenten kritiek komt op de communicatie vanuit de spoorweggroep. Er werden al dikwijls lessen aangekondigd, maar ik vind dat het tijd wordt dat er effectief resultaten uit voortkomen. Het gevolg van de gebrekkige communicatie – zo werd gezegd – zou een

vergoeding zijn die ter beschikking wordt gesteld van, of mogelijk gegeven wordt aan de omwonenden. Op basis van welke elementen wordt die vergoeding toegekend? Er werd onmiddellijk bij vermeld dat de vergoeding niet mocht gezien worden als een vorm van schuldbekentenis, het was eerder een compensatie voor de slechte communicatie. Dan zou ik toch graag weten op basis waarvan ze wordt toegekend en aan wie dat zal gebeuren.

01.03 Christophe Bastin (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, je vais aussi éviter de resituer le contexte. Un train en aurait embouti un autre à hauteur de la gare de Godinne, alors que son conducteur aurait déjà effectué un freinage d'urgence à la vue d'un feu rouge qui aurait succédé directement à un feu vert.

Selon *L'Écho*, qui cite une source anonyme interne à la SNCB, l'accident aurait bien été causé par une erreur de signalisation. S'il n'en résulte que deux blessés légers, nous sommes quand même passés tout près d'une catastrophe. Cinq citernes ont été endommagées et les wagons se sont encastrés les uns dans les autres à la suite du choc. L'une de ces citernes contenait septante tonnes de disulfure de carbone, produit extrêmement inflammable et hautement toxique pour les voies respiratoires.

Rapidement, le plan d'urgence provincial a été déclenché. Toutes les unités de police, de la protection civile et des pompiers de la région sont arrivées sur place. Un périmètre de sécurité a été circonscrit, suivi par l'évacuation de quelque mille personnes, parmi lesquelles des centaines de riverains qui n'ont pu regagner leur foyer que plusieurs jours plus tard.

L'accident, s'il a causé des dégâts considérables sur le plan matériel, a également eu des conséquences importantes du point de vue de la circulation ferroviaire, puisque la ligne a été interrompue. Le trafic n'a d'ailleurs pas encore repris; on l'annonce pour jeudi, les travaux de réparation des voies étant toujours en cours.

Dès lors, monsieur le ministre, voici mes questions. À la lumière des faits, quels sont les éléments d'explication dont vous disposez et qui peuvent nous éclairer sur les circonstances de cet accident? Confirmez-vous les sources citant une signalisation défectueuse? Confirmez-vous également que ni les deux trains en cause ni les voies n'étaient équipés des systèmes TBL1+ et ETCS? En revanche, selon la SNCB Logistics, tous les trains de marchandises en seront pourvus pour la fin 2013. Est-ce exact?

Qu'en est-il des produits chimiques contenus dans l'une des citernes et de la fuite détectée dans une autre? La SNCB Logistics a annoncé que cette fuite n'était pas dangereuse. Or de nombreux riverains se sont plaints de gêne à la gorge et au nez. Des prélèvements ont-ils été effectués, notamment dans les potagers voisins? Disposez-vous d'informations susceptibles de rassurer les habitants quant à leur santé?

Enfin, quelle suite comptez-vous donner à cette affaire?

01.04 Valérie Déom (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, je ne vais pas non plus revenir sur le contexte de cette collision qui a créé une grande frayeur et beaucoup de désagréments aux habitants de Godinne en province de Namur.

J'en arrive directement à mes questions, dont certaines rejoignent celles qui ont déjà été posées par mes collègues.

Connaît-on désormais les conditions exactes de cette collision entre les deux trains de marchandises? Comme vient d'y faire référence M. Bastin, on a beaucoup parlé d'un signal défaillant; le porte-parole d'Infrabel avait d'ailleurs reconnu quelques ratés au niveau de ce signal. Confirmez-vous cette défaillance? Si tel est le cas, si le signal avait déjà présenté quelques ratés, comment expliquer que l'on puisse laisser la circulation ferroviaire se dérouler comme si de rien n'était?

En ce qui concerne l'organisation des secours, on a loué le plan d'urgence et l'efficacité des services de secours mis en place par les pompiers, la sécurité civile, la commune et la province. Quel était le rôle des entreprises du Groupe SNCB et de la SNCB Logistics dans l'organisation ou la coordination des secours? On sait que les plans d'urgence prévoient une coordination entre le plan d'urgence provincial et le plan d'urgence communal. Existe-t-il une coordination entre ces plans d'urgence et le plan d'urgence de la SNCB, en tous les cas pour les communes par lesquelles passent des trains de marchandises, de produits toxiques et dangereux?

On sait que le parquet de Dinant a ouvert une enquête mais qu'en est-il d'une enquête menée par un organisme indépendant? Une enquête interne a-t-elle été ouverte par Infrabel?

Par ailleurs, comme cela a été relevé, de nombreux riverains de Godinne se sont plaints du manque d'information et de disponibilité de Logistics mais aussi du Groupe SNCB. Comment le Groupe SNCB a-t-il organisé sa communication à l'égard des riverains? Quelles réponses la SNCB a-t-elle apportées à ces critiques?

Ce n'est pas seulement au sujet de l'accident de Godinne que le manque d'information a été problématique. Je prends un exemple que je connais bien: la situation des gares de Namur et de Jambes. Au début, une liaison ferroviaire était assurée entre ces deux gares. Depuis les 15 et 16 mai, et encore aujourd'hui d'ailleurs, la circulation a été interrompue et un service de navettes de bus a été mis en place. Tout cela s'est fait de manière chaotique, même si c'était compréhensible. Les navetteurs étaient un peu perdus dans les gares concernées. Globalement, comment le Groupe SNCB a-t-il organisé sa communication envers les navetteurs concernés?

Pouvez-vous me dire pourquoi on a demandé la fermeture de la ligne entre Jambes et Namur? Était-ce pour des raisons de sécurité?

Je sais que la problématique de la réglementation, des modalités et de l'information au niveau du transport de produits dangereux et toxiques ne relève pas directement de votre compétence mais de celle de votre collègue Melchior Wathelet.

On a aussi beaucoup parlé, au sujet de la collision de Godinne, de la possibilité éventuelle de neutraliser le produit plutôt que de simplement le pomper à l'état brut. Existe-t-il des procédures à suivre – soit neutraliser, soit pomper à l'état brut – ou est-ce laissé au choix du transporteur?

Se pose également la question de la sécurisation de la ligne, et notamment celle de la ligne Athus-Meuse sur laquelle passent énormément de trains de marchandises. Il existe une coordination entre la SNCB et Infrabel. Existe-t-il aussi une coordination avec la SNCB Logistics?

01.05 Valérie De Bue (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, beaucoup a déjà été dit sur le sujet.

Si l'on est effectivement soulagé de l'absence de victimes, un accident ferroviaire suscite toujours énormément d'émotion dans la population. C'est pourquoi tout le monde souhaite obtenir des réponses au flot de questions que chacun se pose.

Certaines de mes questions rejoignent celles des collègues, notamment les thèmes relatifs aux causes de l'accident.

Savez-vous déjà si l'organisme d'enquête national compte entamer une enquête? Nous l'avons auditionné dans le cadre de la commission Buizingen, voilà une semaine.

La gestion de la communication a été très décriée par les riverains: ils se sont sentis quelque peu abandonnés. Pouvez-vous nous apporter des explications?

Il en va de même quant à la gestion de la crise et à la coordination avec les services de secours. Des procédures existent dans le cas de transport de produits dangereux. Pourquoi les services locaux n'ont-ils pas été informés correctement de la contenance des wagons et de la quantité des produits transportés?

Des services de secours se sont en effet trouvés très démunis pour gérer la crise. Les procédures sont-elles suffisantes? Ont-elles été correctement appliquées? Ne conviendrait-il pas de les améliorer?

Il reste la question des indemnités réclamées par les riverains, par les commerçants victimes d'un manque à gagner et par les communes, de même que par les services de secours qui ont opéré sur le site.

01.06 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, s'il n'a pas provoqué de victimes, si ce n'est un ou deux blessés légers, cet accident ferroviaire a évidemment causé beaucoup

d'émotion, pas uniquement auprès des riverains qui ont dû quitter leur domicile pendant plusieurs jours et plusieurs nuits.

Vu la dangerosité du produit transporté par le convoi, les opérations ont été rendues particulièrement délicates. La citerne contenant du disulfure de carbone a posé de réels problèmes de sécurité aux équipes présentes sur le terrain.

Plus de dix jours après les faits, la situation n'est toujours pas régularisée au niveau du trafic. Des dégâts importants au matériel roulant et à l'infrastructure, des perturbations évidentes pour les usagers de la ligne 154 Namur-Dinant, voilà le bilan provisoire de cette collision qui remet à l'avant-plan des questions de sécurité ferroviaire, d'autant plus que, quelques jours auparavant, un train de marchandises percutait le convoi qui le précédait dans le tunnel de Lahage.

Sur ces aspects de sécurité, faire référence au dernier rapport de l'Agence ferroviaire européenne ne me semble pas inutile. En 2007, il y a eu 77 collisions de trains en Belgique, 94 en 2008, 34 en 2009 et 5 en 2010, ce chiffre à la baisse étant dû à un autre mode de calcul et à la prise en compte d'autres critères. Si l'on considère ces chiffres proportionnellement au nombre de trains-km dans notre pays, il apparaît que le nombre de collisions de trains est important en Belgique.

Monsieur le ministre, il faut rester particulièrement prudent et je comprendrais que vous soyez, vous aussi, prudent dans vos réponses. Cependant, je souhaiterais vous poser les questions suivantes. Que peut-on dire aujourd'hui sur les circonstances qui ont mené à cet accident qui aurait pu avoir des conséquences dramatiques? La thèse d'un franchissement de signal fermé est-elle privilégiée? On parle également d'une défectuosité au signal qui aurait été communiquée à Infrabel quelques jours précédant les faits.

On parle aussi de l'incendie d'une cabine de signalisation à Dinant quelques jours avant les faits. Ces éléments sont-ils pris en compte aujourd'hui? Peuvent-ils expliquer cette collision?

En ce qui concerne l'enquête, même si cela relève plus de votre collègue de la Mobilité, combien de temps après les faits l'organisme d'enquête pour les accidents et les incidents ferroviaires a-t-il été averti? À quelle heure était-il présent sur les lieux? La décision d'ouvrir une enquête a-t-elle bien été prise? Si oui, l'organisme a-t-il bien eu accès à l'ensemble des éléments nécessaires, en bonne intelligence, le cas échéant, avec les autorités judiciaires? Je pose ces questions car nous tenons tous à ce que l'organisme d'enquête puisse correctement faire son travail dans ce qui peut être considéré comme un accident ferroviaire grave.

En ce qui concerne le respect de la réglementation en matière de sécurité, les wagons incriminés étaient-ils conformes? Plusieurs thèses s'affrontent en termes de positionnement des wagons citernes dans le convoi.

En ce qui concerne la gestion de crise par le Groupe SNCB, nous avons eu l'occasion d'entendre le rapport du SPF Mobilité sur la crise canicule du 27 juin 2011. En termes de communication de crise, pas mal de choses ont été mises en évidence, notamment le fait que les contrats de gestion prévoient la signature d'un protocole intra-groupe relatif à la communication de crise. Ce protocole n'est toujours pas conclu aujourd'hui. De plus, il y a un manque de clarté sur les plans d'urgence du Groupe SNCB. Il n'est donc pas étonnant qu'il y ait eu pas mal de remarques, notamment de la part des riverains et du commandant des pompiers, qui a avoué ne pas toujours s'y retrouver dans la multiplicité des acteurs. Qui est le contact entre le Groupe SNCB, les services de secours et les riverains? C'est une question qui reste ouverte aujourd'hui. Je ne mentionnerai pas ici la problématique du TBL1+ – pour lequel nous n'avons toujours pas trouvé de solution – qui ne peut pas être imposé aux opérateurs privés de transport de marchandises sur le réseau belge.

La **présidente**: Monsieur Balcaen, votre prochaine question devra être plus courte car vous avez dépassé les quatre minutes. Nous devons être stricts dans le timing sinon notre agenda n'en finira pas.

01.07 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, j'ai intégré toutes mes questions lors de mon intervention.

La **présidente**: Le temps de parole était limité à deux minutes!

01.08 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ik zal proberen het bij een minuut te houden, zodat ik

een minuut kan afstaan aan collega Balcaen.

Mijnheer de minister, de meeste vragen zijn hier al gesteld.

Ten eerste, naar ik meen is het aantal treinincidenten de laatste jaren toegenomen. Ik zal hierover achteraf nog een schriftelijke vraag stellen, maar ik wil graag weten of dit te maken heeft met een dalend veiligheidsniveau.

Ten tweede, de treinstellen waren blijkbaar niet uitgerust met TBL1+. Het verbaast mij dat collega Veys hier zegt dat die ook met TBL1+ moeten worden uitgerust, want in de commissie inzake de spoorveiligheid was hij daarvan een tegenstander. Wij hebben NMBS Logistics en Crossrail hier uitgenodigd met de vraag om de treinstellen uit te rusten met TBL1+. Op dat moment heeft de raad van bestuur van NMBS Logistics zich geëngageerd. Ik stel alleen vast dat de uitrol van TBL1+ vandaag nog niet vervolledigd is. Hebt u er zicht op wanneer dit kan gebeuren?

Een derde element betreft de criteria waaronder Infrabel de omwonenden 500 euro geeft. Er is bovendien gesteld dat men achteraf een bijkomende vraag om meer geld kan stellen, indien de schade hoger blijkt te zijn. Welke zijn deze criteria?

Mevrouw de voorzitter, tot daar mijn vragen, binnen de minuut.

01.09 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, de omstandigheden zijn al ruimschoots toegelicht. Ik kom meteen tot mijn vragen.

Als ik het goed begrepen heb, zijn ook de sporen ter plaatse niet uitgerust met TBL1+. De vinger leggen op het ontbreken van het systeem TBL1+ in de toestellen is dus voorbarig, want het systeem moet natuurlijk ook op de sporen geïnstalleerd zijn vooraleer men het kan gebruiken.

Mijnheer de minister, is het onafhankelijk onderzoeksorgaan een onderzoek gestart? Wanneer verwacht u het resultaat daarvan? Komt het dan op een enigszins normale manier, zoals men het mag verwachten van zo'n orgaan?

Twee dagen voor het ongeval in Godinne zou een treinbestuurder daar al slecht functionerende lichten hebben gemeld via het document TR460. Kunt u dat beamen? Desgevallend, hoe is daarmee omgegaan? Eén van de belangrijke bevindingen van de bijzondere commissie voor de spoorwegveiligheid stond in aanbeveling 3.3, die ik voor de goede orde citeer: "Voor elk probleem met de signalisatie en rekening houdende met het risico dat eraan verbonden is, moet een procedure worden opgesteld die het mogelijk maakt snel en efficiënt te kunnen optreden."

Iets verder lees ik: "Daarom moet een procedure worden aangenomen die preciseert binnen welke termijn en volgens welk stappenplan een probleem met een gebrekkig sein moet worden opgelost."

Mijnheer de minister, kunt u, gelet op dit citaat, zeggen of er binnen de NMBS-Groep al zo'n procedure afgesproken is? Is daarover overleg geweest? Weet u wanneer die procedure gereed zal zijn, zodat – onafhankelijk van het feit of er in dit geval een defect sein gesignaleerd was – dergelijke botsingen kunnen worden voorkomen?

01.10 Paul Magnette, ministre: Madame la présidente, chers collègues, merci pour toutes vos questions auxquelles je m'efforcerai de répondre de la manière la plus claire et la plus précise possible, tout en gardant certaines précautions oratoires préliminaires.

La première, comme il a été dit par quelques-uns d'entre vous, c'est que certaines de vos questions relèvent de l'enquête; je ne pourrai donc pas y apporter d'élément de réponse. Deuxièmement, certaines des questions que vous posez relèvent de la compétence de mes collègues Melchior Wathelet ou Joëlle Milquet. Néanmoins, j'essaierai de globaliser et de vous donner des éléments pour une réponse la plus complète possible à toutes vos interrogations.

D'abord, le point sur l'origine de l'accident.

Le vendredi 11 mai, vers 11 h 30, a lieu une collision entre deux trains de marchandises sur la ligne 154, à hauteur de la gare de Godinne. Les deux trains roulaient sur la même voie, dans le même sens. Pour une

raison que l'enquête devra déterminer, le second train a rattrapé le premier et l'a embouti à une vitesse d'environ 70 km/h, provoquant le déraillement de certains wagons ainsi que des dégâts à l'infrastructure.

Le train heurté transportait entre autres des produits chimiques et des matières inflammables. Les conducteurs ont pu montrer les lettres de voiture immédiatement afin d'identifier les produits spécifiques et les risques qu'ils présentaient. Les services de secours ont donc pu de suite délimiter un périmètre de sécurité et évacuer les riverains se trouvant dans cette zone.

Le conducteur du second train était légèrement blessé. Il n'y a, heureusement, pas eu d'autre personne blessée. Plusieurs wagons comprenant des produits dangereux ont été impliqués dans l'accident, notamment deux wagons vides au moment de l'accident avaient été remplis d'hydrocarbure désaromatisé, un wagon chargé – qui n'a pas déraillé – contenait du diisocyanate de toluène, un wagon chargé – qui n'a pas non plus déraillé – contenait de l'anhydride acétique, un wagon chargé – qui a déraillé – contenait de l'acrylate de butyle et un autre du disulfure de carbone. C'est ce dernier wagon, le plus dangereux, qui a posé le plus de problèmes aux services de secours.

Pour ce qui de l'organisation des secours, à 11 h 33, c'est-à-dire trois minutes après l'accident, le répartiteur électricité et signalisation d'Infrabel, à Namur, constate qu'il n'y a plus d'alimentation électrique sur la ligne 154 entre Yvoir et Lustin. Au même moment, Traffic Control est alarmé par GSM-R par le conducteur du train et demande au répartiteur de Namur de couper immédiatement l'alimentation électrique de la ligne 154.

À 11 h 35, la SNCB est informée.

À 11 h 40, le conducteur du premier train de marchandises signale qu'il soupçonne que son train a été embouti par le train de marchandises suivant et qu'il va vérifier ce qui s'est passé.

À 11 h 41, des responsables des services ferroviaires se rendent sur place et le Traffic Control avertit les différents services de secours.

À 11 h 42, la gestion du trafic est informée par le Service 100 de la région de Namur qu'ils sont au courant de l'accident. Les services d'incendie sont sur place à 11 h 50, soit moins de vingt minutes après la survenue de l'accident.

Le plan communal est activé le 11 mai, vers midi. Le plan provincial est activé à 14 h 15 quand il apparaît nécessaire d'élargir le périmètre de sécurité au-delà des limites de la commune. Le plan provincial redescend au niveau communal à 20 h 00, lorsque le périmètre peut à nouveau être réduit. Le plan communal est désactivé le 18 mai à 20 h 00.

La stratégie d'évacuation du train a été la suivante: après identification des produits et établissement du périmètre de sécurité, les wagons non accidentés ont été évacués. Les autres wagons accidentés ne présentant pas de danger, les efforts des secours se sont portés sur deux wagons potentiellement dangereux. Le moins dangereux a été vidé et le produit évacué par la route; le plus dangereux, quant à lui, devait être vidangé et le produit évacué par rail.

La gestion des opérations s'est déroulée normalement, sous réserve d'une erreur des experts provenant de la société Adisseo, propriétaire du produit contenu dans le wagon le plus dangereux, qui n'a rien à voir avec la SNCB. Cette société a vraisemblablement commis une erreur dans l'évaluation de la quantité résiduelle de produit dans la citerne incriminée. Cette erreur a fait perdre trois jours aux services de secours et fait prendre beaucoup de risques aux agents des diverses disciplines présents sur place. Infrabel étudie d'ailleurs les différents recours possibles à l'encontre de cette société.

Dans ses différentes phases, la gestion des opérations de secours était entre les mains soit de la commune soit de la province, conformément aux plans d'urgence communal et provincial.

Infrabel et SNCB Logistics ont apporté tout leur soutien aux opérations sur le terrain, à la fois dans le cadre de leurs prérogatives mais également dans un cadre plus étendu. Infrabel a notamment mis à disposition des services de secours plusieurs experts français, hollandais, suédois, issus notamment de la SNCF, de ProRail et de Smit Tak.

Les wagons ont finalement été évacués le week-end du 19 au 20 mai. La locomotive a été évacuée le lundi 21 mai. Dès le mardi 22 mai, les équipes voies et caténaires travailleront 24 heures sur 24, sans pouvoir exclure quelques nuisances sonores sur le terrain. L'objectif reste, pour l'heure, de rétablir au moins partiellement le trafic pour le milieu de cette semaine.

Au-delà des aspects techniques, Infrabel doit encore recevoir l'accord de remise en service de la part de l'organisme d'enquête qui a saisi une partie de la signalisation.

À la demande du parquet, Infrabel a suspendu provisoirement tout trafic ferroviaire sur la ligne 154 entre les gares de Namur et de Dinant, à titre préventif afin de pouvoir effectuer des contrôles approfondis sur les installations techniques suite à l'accident. Ces contrôles n'ont rien révélé d'anormal. La ligne reste fermée actuellement. Un service de navettes de bus est organisé entre Namur et Dinant qui desservira tous les points d'arrêt afin de permettre aux voyageurs d'effectuer leur trajet. Néanmoins, les voyageurs devront tenir compte d'un allongement du temps de parcours d'environ vingt minutes.

Un certain nombre de trains de marchandises ont été déviés via la ligne 162 Namur-Arlon. Toutefois, ce nombre est limité en raison des deux chantiers en cours ainsi que des trains de voyageurs empruntant cette ligne. Infrabel a décidé, deux jours plus tard, de suspendre les travaux de nuit liés à ces chantiers en cours sur la ligne 162 afin que le transport de marchandises puisse être dévié via cette ligne. Les opérateurs ferroviaires de transport de marchandises ont été informés de cette situation. Ils ont également été priés d'effectuer leurs transports de marchandises la nuit, dans la mesure du possible.

En ce qui concerne l'enquête, le service de sécurité d'exploitation d'Infrabel a été mis au courant à 11 h 55 par les services du Traffic Control.

Outre l'enquête judiciaire qui est en cours, en application de l'article 20 de la loi de décembre 2006 relative à la sécurité de l'exploitation ferroviaire, chaque entreprise – dans le cas présent, Infrabel et la SNCB Logistics – est tenue de mener sa propre enquête dont le rapport est envoyé à l'organisme d'enquête pour les accidents et incidents ferroviaires qui mènera lui-même sa propre enquête. Chacune des enquêtes susmentionnées est différente et aura des objectifs qui lui sont propres. À ce jour, aucune conclusion, même partielle, n'a encore et ne peut être formulée quant aux conditions exactes ou aux causes de l'accident.

En ce qui concerne l'organisme d'enquête, celui-ci a été prévenu à 12 h 23, soit cinquante minutes après les faits. Il était présent sur les lieux à 14 h 40.

En vertu de l'article 44 de la loi de décembre 2006 relative à la sécurité ferroviaire, l'organisme a ouvert une enquête.

Wat de communicatie van de NMBS-Groep betreft, het kader voor de coördinatie en de communicatie wordt geregeld door het koninklijk besluit van februari 2006 over de nood- en interventieplannen. Het is meer bepaald de leider van de coördinatie, in dit geval de burgemeester van de gemeente en zijn communicatiedienst, die het coördinatiecomité voorziet. Het gemeentelijk callcenter verzekert alle contacten met de buurtbewoners. Dit callcenter krijgt ondersteuning in de backoffice van het spoorcallcenter dat Infrabel en NMBS Logistics gezamenlijk beheren.

In eerste instantie heeft de gemeente drie telefoonnummers ter beschikking gesteld van de buurtbewoners. Voor alle spoorgebonden vragen heeft het gemeentepersoneel de buurtbewoners doorverbonden met het spoorcallcenter dat Infrabel en NMBS Logistics hebben ingericht. Infrabel en NMBS Logistics hebben in het kader van een crisiscommunicatieprotocol, dat ze op 24 januari 2012 hebben gesloten, nauw samengewerkt om de betrokken personen regelmatig in te lichten, namelijk de overheden, de buurtbewoners, de journalisten enzovoort.

Daarnaast hebben de vertegenwoordigers van de NMBS-Groep de informatiesessies bijgewoond die de gemeente op dinsdag 15 mei en woensdag 16 mei heeft georganiseerd. Infrabel en NMBS Logistics hebben ter plaatse aan de buurtbewoners een brief uitgedeeld met gedetailleerde informatie en contactgegevens. Bovendien werd de informatie ook regelmatig geüpdatet op de websites van de gemeente Yvoir en van Infrabel. Op vrijdag 18 mei rond 20 u 00 heeft de gemeente Yvoir haar rampenplan afgeblazen. Voor alle extra informatie worden de buurtbewoners sindsdien opgevangen door het spoorcallcenter. Het spoorcallcenter is nog de hele week en indien nodig langer bereikbaar. De gemeente Yvoir staat verder ter beschikking van haar inwoners op de gebruikelijke openingsuren van haar diensten.

Wat de schadevergoeding betreft, ten overstaan van de geleden schade en de terechte ongerustheid van de buurtbewoners heeft Infrabel een systeem uitgewerkt om snel en efficiënt een schadevergoeding te kunnen betalen. Zoals aangekondigd op de informatievergadering voor de buurtbewoners van 15 mei wordt een bedrag van 500 euro uitgekeerd aan iedereen die tussen 11 en 16 mei daadwerkelijk geëvacueerd werd uit de veiligheidsperimeter van 500 meter of die niet naar zijn huis kon terugkeren alsook aan de handelaars wier zaak in de veiligheidsperimeter is gelegen. Het gaat om voorlopige maatregelen zonder enige nadelige erkenning. Door dit voorschot te aanvaarden verzaken de begunstigten helemaal niet aan de mogelijkheid om een bijkomende schadevergoeding te eisen indien het bedrag van hun schade hoger blijkt. In dit stadium van het onderzoek worden deze vergoedingen uitgekeerd voor rekening van de partij waarvan zal worden verklaard dat ze een fout begaan heeft.

Van donderdag 17 tot zaterdag 19 mei heeft de door Infrabel georganiseerde permanentie in het gemeentehuis van Yvoir meer dan 323 buurtbewoners van het ongeval van 11 mei over de vloer gehad.

Twee medewerkers die Infrabel speciaal ter plaatse had afgevaardigd, hebben hen de modaliteiten uitgelegd om het voorschot van 500 euro te verkrijgen. Naast deze noodoplossing kan elke buurtbewoner of handelaar die een schadebedrag oplep dat hoger ligt dan 500 euro en dat kan aantonen, met de nodige bewijsstukken een aanvraag voor een bijkomende schadevergoeding indienen. Daarnaast worden personen en handelaars wier woning of handelszaak zich buiten de perimeter van 500 meter bevindt en die menen dat ze schade hebben geleden, verzocht om aan de hand van bewijsstukken een dossier samen te stellen en om zich kenbaar te maken bij de juridische dienst van Infrabel. Infrabel heeft bovendien proactief contact opgenomen met de handelaars om hen te helpen bij de samenstelling van hun dossiers, zodat ze snel een schadevergoeding kunnen verkrijgen.

Wat nu de veiligheid van het goederenvervoer betreft, aan ieder transport, waaronder ook het transport van gevaarlijke stoffen, is een risico verbonden. De risico's die inherent zijn aan het transport van gevaarlijke stoffen zijn u welbekend en worden goed beheerst door de vervoermaatschappijen, die het reglement betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over het spoor, bijlage C van de conventie over het internationaal goederentransport, moeten naleven. De spoorvervoermaatschappijen waken erover dat het reglement strikt wordt toegepast, want het vormt een belangrijk onderdeel van het veiligheidsbeheerssysteem. De Nationale Veiligheidsautoriteit voert overigens regelmatig controles uit op de naleving van het RID.

Op basis van wat we nu weten, en ondanks de ernst van het ongeval, zijn er geen schadelijke dampen van de gevaarlijke stof vrijgekomen. De erg strenge regels van het RID met betrekking tot de bouw van de tankwagens die gevaarlijke stoffen moeten vervoeren, hebben hiertoe zeker bijgedragen. Bovendien zijn enkel de hulpdiensten bevoegd om te oordelen over het gevaar en het risico voor de bewoners; het is op basis van hun voortdurende evaluatie van de risico's dat de veiligheidsperimeters worden ingesteld en dat eventueel andere noodzakelijke maatregelen worden genomen om de bevolking te beschermen.

Alles werd in het werk gesteld om de veiligheid van de inwoners van Yvoir te verzekeren. Door de informatiebeheersing konden de verantwoordelijke spoordiensten al heel snel de brandweer inlichten bij haar aankomst ter plaatse. De hulpdiensten hebben van bij de eerste ogenblikken van het ongeval alle mogelijke ondersteuning gekregen van Infrabel en van NMBS Logistics. Bovendien heeft Infrabel in het verleden bijzondere overeenkomsten afgesloten met de preventiediensten van Solvay in Wallonië en met BASF in Vlaanderen, om de hulpdiensten bij te staan tijdens hun interventie.

Wat betreft de te nemen veiligheidsmaatregelen en de uitvoering van de planning, de uitrusting met TBL1+: de bevoegde federale overheid is goed op de hoogte van het verkeer op Belgisch grondgebied van treinen die gevaarlijke goederen vervoeren, ze werkt mee aan de opstelling en de voortdurende evolutie van het RID en ze waakt over de correcte toepassing ervan. De infrastructuurbeheerder kent de samenstelling van de treinen die op zijn netwerk rijden en weet voor elk konvooi welke gevaarlijke stoffen zich op welke precieze plaatsen van het konvooi bevinden. Tot slot is de spoorwegonderneming die de trein heeft samengesteld uiteraard de eerste om te weten welk product er wordt vervoerd, en waar in het konvooi het zich precies bevindt.

Het beheer van dit ongeval en de samenwerking van de betrokken diensten maakt het voorwerp uit van een gezamenlijk onderzoek. De evaluatie zal zonodig leiden tot een bijsturing van de noodplannen.

Infrabel deelt ons mee dat het TBL1+-noodremsysteem niet overal gelijktijdig op het Belgische spoorwegnet kan worden geïnstalleerd. Hij heeft beslist om prioriteiten op te stellen waarbij hij zich baseert op vier criteria, waaronder het aantal treinen, het aantal vervoerde reizigers en de snelheid van het konvooi.

Op grond van deze risico-objectiverende criteria werd beslist om de lijn 154 prioritair uit te rusten met dit noodremsysteem. Deze as maakt eveneens deel uit van een Europese vrachtcorridor. Dit gezegd zijnde, zal deze lijn een van de eerste in België zijn die uitgerust worden met de Europese permanente snelheidscontrole en het noodremsysteem, het ETCS.

De uitrustingswerken van de lijn met het ETCS zijn momenteel bezig en vertrekken vanaf de Luxemburgse grens. Tussen Aarlen en Virton is de lijn reeds uitgerust met het ETCS. De ingebruikname van het systeem zal baanvak na baanvak gespreid worden over de periode tussen het einde van dit jaar en het eind van 2013. Het TBL1+-systeem zal eind 2012 voor 87 % en eind 2015 voor 99 % geïnstalleerd zijn op de lijnen waarvoor de uitrusting is gepland.

In het algemeen ligt de installatie van deze remsystemen voor op de planning waartoe Infrabel zich in de Kamercommissie Buizingen verbonden heeft. De uitrol van dit systeem is echter onderhevig aan bepaalde technische factoren, zodat men het niet onbeperkt kan blijven versnellen.

Infrabel en de NMBS hebben in oktober 2011 een gezamenlijk implementatieplan voor het ETCS voorgesteld. Dat plan voorziet in een volledige uitrusting van het spoornet in 2022 en van het volledig rollend materieel in 2023. Het Belgische spoornet zal op dat moment een van de veiligste in Europa zijn. NMBS Logistics engageert zich van haar kant om haar volledige vloot locomotieven uit te rusten met TBL1+ en/of met ETCS met TBL1+-functionaliteit, vóór eind 2013.

01.11 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik behoud toch een grote bezorgdheid omtrent de veiligheid, als we horen dat pas tegen eind 2015 in de volledige installatie van TBL1+ voorzien zal worden. Gelet op de inhaaloperatie die ook nog bij NMBS Logistics moet gebeuren, is het duidelijk dat wij nog niet kunnen spreken van voldoende veilig spoorverkeer, zeker als we naar een aantal recente gevallen kijken.

Ik hoop dat in de toekomst, naarmate de graad van beveiliging stijgt, ook het aantal incidenten daalt. Zeker wanneer wij zien dat dit ongeval zich niet alleen heeft voorgedaan, maar ook voor grote problemen heeft gezorgd. Men heeft daar tien dagen lang werken moeten uitvoeren en meer dan 300 mensen hebben een schadevergoeding gevraagd van om en bij de 500 euro.

Ook de communicatie vanuit de NMBS was problematisch. U zegt wel dat er voldoende gecommuniceerd is via de website en via een brief, maar ik lees verhalen van mensen die totaal geen weet hadden van contactpersonen bij de NMBS, die het gevoel hadden dat ze aan hun lot werden overgelaten. Ik denk dat de NMBS, die toch al kampt met structurele problemen op het vlak van communicatie en ook met veel imagoschade, er alle belang bij heeft zo snel en efficiënt mogelijk communicatievaardig op te treden tot het tegendeel wordt bewezen.

01.12 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, dank u voor uw lang antwoord. Ik begrijp uiteraard dat u over het ongeval zelf en over de oorzaken ervan nog niet veel kunt vertellen.

Ik heb u ook een algemene vraag gesteld, naar de evolutie van het aantal ongevallen met goederentreinen. Ik heb daarbij verwezen naar het ongeval in Tintigny. Ook collega Geerts had het daarnet over het aantal incidenten. U bent daar niet op ingegaan. U had dat element in uw antwoord kunnen meegeven.

Ik stel vast dat u lang hebt stilgestaan bij de werking van de noodplanning en van de incidentcommunicatie, die heel goed zouden zijn verlopen. Dat wil ik graag aannemen, maar daarmee gaat u in tegen de verhalen die eerder naar boven gekomen zijn. Ik neem aan dat het onderzoek van het onafhankelijk onderzoeksorgaan naar boven zal brengen wat goed ging en wat beter kon. Dit wordt ongetwijfeld vervolgd.

01.13 Christophe Bastin (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse circonstanciée dans certains domaines et moins dans d'autres, principalement au niveau de la sécurité. Vous dites, et c'est vrai, que la ligne 154 n'est pas équipée du système TBL1+; ensuite, que c'est une ligne qui est fortement fréquentée dans un corridor de fret européen. J'estime justement que c'est une ligne qui devrait devenir prioritaire. Il devrait être possible d'accélérer cet équipement.

Vous n'avez pas été très loquace au sujet des formulaires qui ont été introduits. D'autres conducteurs ont rencontré ce problème de signalisation le dimanche précédent, cinq jours avant l'accident. Des fiches TC460 ont été introduites et aucune disposition n'a été prise. Il est toujours facile de le dire après, mais on aurait pu contrôler, dès le lundi, le problème de signalisation et faire rouler les trains en marche prudente à 40 km/heure. L'enquête va peut-être déterminer pourquoi, mais je n'arrive pas à comprendre la faiblesse de la vitesse de réaction face au problème signalé.

01.14 Valérie Déom (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Ce dossier étant à l'instruction, je comprends très bien que vous ne puissiez pas communiquer certains éléments. Toutefois, comme mon collègue, Christophe Bastin, je m'interroge sur ce signal défaillant et ses conséquences. J'espère que l'enquête fera toute la lumière à ce sujet.

Pour ce qui est des indemnisations, les personnes situées dans le périmètre de sécurité recevront 500 euros, si celui-ci a été respecté. Je trouve assez particulier de faire dépendre une indemnisation d'une condition qui ne dépend pas des victimes. En effet, la détermination du périmètre de sécurité ne dépend pas des riverains et des erreurs pourraient, une fois de plus, porter préjudice aux victimes.

J'insiste aussi pour qu'il y ait une coordination au niveau de la sécurisation des lignes et que, fondamentalement, cette ligne Athus-Meuse, qui est une ligne de fret importante en Wallonie, notamment le tronçon Namur-Dinant, puisse être considérée comme prioritaire pour les travaux de sécurisation.

01.15 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse. Il faudra tirer les conclusions de l'enquête mais aussi les mettre en relation avec des recommandations provenant notamment de la commission Buizingen en matière de dépassement de signalisation. Comme l'a rappelé mon collègue Bastin, ces types de comportement et de fait ont été soulignés maintes fois. Les problèmes de signalisation ne sont pas suffisamment pris en compte et peuvent malheureusement déboucher sur des accidents.

Je prends bonne note des informations relatives aux indemnités des riverains et des commerçants. Il est également important que les victimes de l'accident se sentent accompagnées dans leurs démarches administratives qui peuvent parfois être très lourdes, en plus des pertes occasionnées notamment par les commerçants.

Enfin, des questions se posent encore en matière de transport de produits dangereux et nous ne manquerons pas de les poser à votre collègue.

01.16 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Il me semble important de souligner une évidence: le chemin de fer est un système beaucoup plus sûr que la route en matière de transport de voyageurs ou de marchandises. J'ai cité, comme d'autres collègues, des événements ou des chiffres montrant qu'en Belgique, il reste néanmoins des progrès à faire dans ce domaine. Je trouve dès lors que votre réponse est peut-être un petit peu trop empreinte de satisfaction.

Je répète qu'on ne peut pas se baser sur le TBL1+ en matière de transport de marchandises. Des opérateurs étrangers circulent sur notre réseau. Étant donné le caractère non interopérable du TBL1+, ce système ne pourra pas leur être imposé. Jusqu'à 2015, voire 2022, il y a un vide qui ne sera pas comblé. Cela concerne plus spécifiquement votre collègue de la Mobilité, mais je tenais néanmoins à le rappeler.

À chaque fois que nous avons abordé un phénomène de crise à la SNCB, il y a toujours eu une satisfaction du Groupe ou d'une de ses entités alors qu'il y a régulièrement des critiques énoncées par les riverains et par les voyageurs.

J'ai cité une série d'éléments montrant que des améliorations doivent être réalisées. Je vous renvoie notamment aux déclarations du commandant des pompiers sur le manque de coordination et sur la difficulté de savoir à qui s'adresser au sein du Groupe. Cela n'est pas innocent quand on est face à des événements de cet ordre.

L'organisme d'enquête a été prévenu une heure après les faits. Il était sur place trois heures après les faits. Il me semble que ces délais pourraient être raccourcis et qu'une meilleure collaboration avec les services

judiciaires devrait être envisagée.

01.17 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, wat de signalisatie aangaat, zullen we de resultaten van het onderzoek moeten afwachten.

Daarnaast moeten wij toch eens nagaan, voornamelijk met uw collega Wathélet, of wij geen bijkomende maatregelen kunnen nemen inzake het vervoer van chemische goederen. Gelukkig is er niets heel ernstigs gebeurd.

01.18 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, uw lange toespraak is een antwoord dat voorbereid is door de verschillende onderdelen of entiteiten van de NMBS-Groep.

Ik denk echter dat het tijd wordt dat u laat zien dat u de minister van Overheidsbedrijven bent. Ik heb u een specifieke vraag gesteld, waarvan ik kan begrijpen dat die niet in uw voorbereiding zat. Ik raad u aan om zowel bij Infrabel als bij de NMBS eens te controleren, te vragen of desnoods op te eisen welke afspraken of protocollen er concreet gemaakt zijn om meldingen van defecte seinen binnen de kortste tijd effectief op te lossen. Ik begrijp dat vandaag geen uitsluitsel gegeven kan worden over de vraag of dat specifiek sein kapot was. Wel denk ik dat men snel kan achterhalen of daarover een melding is binnengekomen.

Ook denk ik dat u als minister kunt nagaan of er vandaag concrete procedures gevolgd worden om dergelijke meldingen zo snel mogelijk te controleren en op te lossen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 Actualiteitsdebat over de wilde staking van 14 mei 2012 en samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de psychotechnische proeven tijdens de recertificatie van treinbestuurders" (nr. 11343)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de psychologische tests voor treinbestuurders" (nr. 11634)

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de staking van een aantal treinbestuurders, aangesloten bij ASTB" (nr. 11684)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de evaluatie van de bestaande protocollen tussen overheid en vakbonden op vlak van continuïteit van de openbare dienst bij de NMBS" (nr. 11688)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de evaluatie van het sociaal akkoord van 2008" (nr. 11701)

- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wilde staking van 14 mei" (nr. 11705)

- mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de organisatie van de periodieke medische onderzoeken voor het NMBS-personeel" (nr. 11759)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wilde stakingen bij de NMBS" (nr. 11776)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de evaluatie van het protocolakkoord" (nr. 11781)

02 Débat d'actualité sur la grève sauvage du 14 mai 2012 et 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 "les tests psychotechniques pour la recertification des conducteurs de train" (n° 11343)

- 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 tests psychologiques pour les

conducteurs de train" (n° 11634)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la grève de certains conducteurs de train affiliés au SACT" (n° 11684)

- 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 des protocoles existants entre les autorités publiques et les syndicats au niveau de la continuité du service public à la SNCB" (n° 11688)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'évaluation de l'accord social de 2008" (n° 11701)

- 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 grève sauvage du 14 mai" (n° 11705)

- Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'organisation des examens médicaux périodiques des agents de la SNCB" (n° 11759)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les grèves sauvages à la SNCB" (n° 11776)

- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'évaluation du protocole d'accord" (n° 11781)

De **voorzitter**: Fracties die zich bij het debat willen aansluiten, kunnen twee minuten spreektijd krijgen.

02.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, de staking waarmee wij recent geconfronteerd werden, kwam er nadat er voor de zoveelste keer ongenoegen heerste bij de NMBS. Het is duidelijk dat dit ook niet de laatste keer zal zijn. Gaat het niet om de werkomstandigheden, dan gaat het wel om de veiligheid.

Nu heeft de problematiek van de medische controle voor het nodige ongenoegen gezorgd. Zeer recent werd er een nieuwe regel ingevoerd waarbij de treinbestuurders om de drie jaar op controle moeten en daarbij ook psychotechnische proeven moeten afleggen. Dat is nieuw omdat dit tot op heden niet het geval was bij de medische controle. Die psychotechnische proeven zijn blijkbaar niet zo simpel, want reeds bij de eerste lading treinbestuurders die deze proeven diende af te leggen, slaagden drie op vier niet voor de testen. Het gaat nochtans om mensen die hun job volgens de bestaande regelgeving tot op heden wel correct uitvoerden en die wel voldeden aan alle voorwaarden. Plots moesten zij een herkansing krijgen. Blijkbaar zorgt dit voor het nodige ongenoegen, omdat men er tot op heden van uitging dat zolang men zowel fysiek als inzake kennis van de reglementering voldeed, dit volstond om de job van treinbestuurder uit te oefenen.

Wanneer de betrokken treinbestuurders aankloppen bij de NMBS stelt men dat de basis hiervoor de Europese regelgeving is, die oplegt dat dergelijke psychotechnische proeven moeten worden afgelegd.

Ik heb dan ook enkele vragen voor u, mijnheer de minister. Ik meen dat de bekommernis bijzonder groot is omdat dit voor diverse personeelsleden de aanleiding is geweest om te staken. Dat gebeurde zeer recent nog. Het waren toen vooral de Waalse collega's die gestaakt hebben. We hebben er slechts in beperkte mate hinder van ondervonden.

Mijnheer de minister, in welke mate is deze verplichting van Europa dwingend? Wat is de motivatie om die psychotechnische proeven op te leggen? Welke gevolgen zal dit eventueel hebben? Ik verwijs naar de eerste lichter treinbestuurders, waarbij drie op vier bestuurders niet geslaagd waren en dus moesten herkansen.

02.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik kan even niet meer volgen, mevrouw de voorzitter. Is dan agendapunt 66 ook toegevoegd? De vraag over de psychologische tests?

De **voorzitter**: Wel, op vraag van het kabinet zijn die vragen samengevoegd, omdat ze over hetzelfde onderwerp handelen. Het was aangepast op de agenda van deze ochtend.

02.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Collega Veys heeft al een aantal elementen naar voren gebracht. Ik had

vorige week donderdag reeds een vraag ingediend over de psychologische tests bij treinbestuurders. Dat was dus nog vóór de wilde staking heeft plaatsgevonden.

Er was een stakingsaanzegging om te protesteren tegen de invoering van de psychotechnische tests die alle bestuurders voortaan zullen moeten afleggen. De tests moeten om de drie jaar worden afgelegd en zijn het gevolg van een Europese richtlijn. Na twee gefaalde tests volgt een definitieve declassering. De nieuwe regeling is sinds twee weken actief. De andere vakbonden zijn voorlopig niet van plan om acties te ondernemen omdat ze nog in overleg zijn.

Er zijn mensen die vertellen dat het afleggen van de tests om de drie jaar verder zou gaan dan hetgeen de Europese richtlijn oplegt. Vandaar de volgende vragen.

Wat bepaalt de Europese richtlijn precies?

In hoeverre is de Belgische reglementering niet strenger dan de Europese richtlijn en op welke basis werd hiertoe besloten?

Werd er voorafgaand aan de invoering van de nieuwe reglementering overleg gepleegd door de directie met de vakbonden?

Is er momenteel verder overleg aan de gang met de vakbonden?

Wat houden deze testen precies in? Welke resultaten hebben de eerste weken van de testen opgeleverd?

De laatste vraag is wat achterhaald. Is de stakingsaanzegging reglementair en wordt de staking erkend? Het antwoord daarop lijkt me ondertussen wel duidelijk.

02.04 David Geerts (sp.a): Meneer de minister, er zijn twee aspecten in de vraagstelling. Ten eerste over de actie zelf van het ASTB. Hoeveel mensen hebben eraan deelgenomen? In welke sancties wordt voorzien? Wat was de impact van de actie? Andere vragen omtrent sancties bij wilde stakingen werden hier in het verleden ook al gesteld. Welke sancties zijn er dit jaar effectief genomen?

Een tweede element in de vraagstelling betreft de psychotechnische testen zelf. Is daaraan sociaal overleg voorafgegaan? Kan u ons daarvan de inhoud schetsen, evenals de inhoud van deze testen? Wat zijn de gevolgen als men niet slaagt voor deze testen en met welke frequentie zullen de testen worden afgenomen?

02.05 Valérie De Bue (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, à nouveau, les navetteurs, les écoliers et les étudiants ont été pris en otage par une grève qui a provoqué l'annulation d'une vingtaine de trains.

À l'heure où l'on demande à la population de changer ses habitudes et d'opter pour la mobilité douce et durable, il est important d'avoir un service public de qualité dans lequel les citoyens peuvent avoir confiance. Plusieurs partis ont appelé à la création d'un service minimum pour éviter que ce genre de mouvement ne bloque les navetteurs dans leurs déplacements.

Monsieur le ministre, quelles suites ont-elles été données à ce mouvement de grève qui est inadmissible? Que comptez-vous faire pour éviter que ce genre de grève voie le jour dans les services publics de notre pays?

02.06 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, het betreft hier spijtig genoeg een zoveelste vragenreeks over wilde stakingen bij de NMBS.

Op 14 mei werden heel wat treinen geschrapt wegens een wilde staking, met de bekende gevolgen voor de treinreizigers.

De NMBS kondigde aan dat de stakers een zware berisping zouden krijgen en dat recidivisten en aanstokers zich zouden mogen verwachten aan een boete, rechtstreeks af te houden van het salaris.

Naar aanleiding van die aankondiging heeft zich een discussie ontwikkeld over het al dan niet kunnen opleggen van een boete.

Ik verwijs ook naar het debat dat wij in december hebben gevoerd in onze commissie naar aanleiding van wilde stakingen op 20 en 21 december.

Het protocol van juni 2008 wordt spijtig genoeg keer op keer niet nageleefd. In het regeerakkoord heeft men duidelijk gesteld dat het protocol moet worden geëvalueerd en dat de regering, in geval van een negatieve evaluatie, strengere maatregelen zou nemen om de continuïteit van de openbare dienst te verzekeren.

In verband met 14 mei, hoeveel aanstokers en recidivisten komen in aanmerking voor een van de aangekondigde sancties?

Ik kom nog even terug op de spoorstakingen van 20 en 21 december. Werden er intussen sancties opgelegd? Indien ja, welke en in hoeveel gevallen?

In het algemeen, welke sancties zijn mogelijk? Kunt u duidelijkheid verschaffen, want enerzijds is er de zienswijze van de NMBS en, anderzijds, de zienswijze van een aantal professoren?

Ten slotte, wat is de stand van zaken met betrekking tot de evaluatie van het protocol van juni 2008? Wat is de timing? Wanneer is de inwerkingtreding van het nieuwe protocol gepland?

02.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, agendapunt 74 is blijkbaar ook toegevoegd aan de vragenreeks. Die vragen betreffen specifiek de protocolakkoorden.

De **voorzitter**: Wij zullen dat bekijken.

02.08 Christophe Bastin (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, sans explication, certains conducteurs de train ont entamé une grève surprise au départ des dépôts wallons de Jemelle, Arlon, Namur, Gouvy, Welkenraedt et Bertrix. Soixante trains ont finalement été annulés.

Par un communiqué, on a appris que ces conducteurs manifestaient leur colère et leurs craintes suite à l'accident de Godinne. Cela n'avait donc rien à voir avec le préavis de grève qu'ils avaient déposé pour le 22 mai qui concernait la mise en place des tests psychotechniques pour les conducteurs. Cet arrêt de travail et, surtout, son caractère sauvage, ont été unanimement condamnés tant par la SNCB que par l'association des usagers. Des règles sont en vigueur et doivent être scrupuleusement respectées en ce qui concerne les mécanismes de concertation prévoyant notamment un préavis de grève.

Pour le cdH, cette grève est inacceptable. On ne prend pas des usagers en otage sans raison ni sans les prévenir suffisamment à l'avance. Il y a des lois en vigueur et des règles à respecter comme les délais légaux préfigurant un arrêt de travail. Même si dans le cadre d'une grève sauvage l'instauration d'un service minimum n'a pas de sens, le cdH est cependant favorable à une réflexion sur le principe général d'un service minimum pour peu qu'il soit négocié avec les partenaires sociaux.

Monsieur le ministre, vous avez, vous aussi, condamné fermement cette grève sauvage mais vous avez indiqué que le service minimum était une fausse bonne idée. Quelles mesures comptez-vous mettre en œuvre afin d'éviter que de telles prises d'otage des usagers ne se reproduisent? Envisagez-vous une rencontre avec les syndicats? Des sanctions sont-elles à prévoir?

02.09 Steven Vandeput (N-VA): Dank u mevrouw de voorzitter, ik zou – voordat ik me bij het debat aansluit – een kleine opmerking willen maken voor de collega's. We moeten natuurlijk weten wat we willen. Als we in de commissie voor de spoorwegveiligheid uren en uren bespreken, en bladzijde na bladzijde beschrijven, hoe stresserend het beroep van treinbestuurder is, dan moeten we op een bepaald moment ook akkoord kunnen gaan dat die mensen op hun stressbestendigheid moeten worden gecontroleerd. Stressbestendigheid moet deel uitmaken van de fysieke en psychische mogelijkheden om aan het beroep deel te nemen. Tot daar mijn opmerking.

Daarnaast wil ik ook graag het volgende van u weten, mijnheer de minister. U weet dat we op 25 januari over het onderwerp waarover nu gediscussieerd wordt nog van gedachten hebben gewisseld. Het is fijn dat nu aangekondigd wordt dat er maatregelen worden genomen. U had echter toen ook al aangekondigd dat in verband met de wilde stakingen van 20 en 21 december nog bekeken zou worden in welke mate maatregelen zouden volgen tegen zij die deelnamen aan de staking. Daarnaast zie ik dat bij de staking van

10 januari de initiatiefnemer een kleine bond was. Nu is het bij de staking van 14 mei opnieuw een relatief kleine spoorwegbond. Ik merk dat men binnen de Groep in dergelijke gevallen veel sneller harde actie durft te nemen dan wanneer de grote bonden die wilde stakingen houden of zich niet houden aan de afspraken die daarover bestaan.

Ik heb ook nog een concrete vraag. Professor Blanpain, emeritus hoogleraar arbeidsrecht, zegt dat het inhouden op lonen niet wettelijk zou zijn. Kunt u dat al dan niet beamen?

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nrs 11688, 11701 en 11781, agendapunt 74, worden toegevoegd aan dit debat.

02.10 Tanguy Veys (VB): Stakingen bij de NMBS-Groep zijn geregeld in een sociaal akkoord dat in 2008 werd gesloten tussen de directie van de NMBS-Groep en de vakorganisaties bij het spoor. Ze zijn als dusdanig ook opgenomen in het reglement voor de sociale betrekkingen van de NMBS-Groep.

In het regeerakkoord van eind december staat dat de regering er aan de hand van een beheersovereenkomst voor zal zorgen dat de continuïteit van de openbare dienst wordt verzekerd en dat ze voorrang zal geven aan het overleg en de constructieve sociale dialoog.

Verder staat er dat de regering het sturingscomité van de NMBS zal vragen om de bestaande protocollen tussen de overheid en de vakbond te evalueren. In geval van een negatieve evaluatie zal ze strengere maatregelen overwegen om de continuïteit van de openbare dienst, met respect voor de veiligheidseisen, te verzekeren.

In de commissie voor de Infrastructuur van 7 februari verklaarde de minister van Overheidsbedrijven dat hij in januari de voorzitter van het sturingscomité schriftelijk uitdrukkelijk verzocht had de evaluatiewerkzaamheden van het protocol te starten. Ik citeer de minister: "Het sturingscomité heeft zich aldus op de vergadering van 9 februari voor de eerste maal gebogen over de evaluatie van het akkoord houdende werkonderbrekingen. De bespreking werd gevoerd aan de hand van een dossier dat door de voorzitter was ingediend en dat als basis kon dienen voor de evaluatie. In het licht van de huidige evaluatie komt het er op aan de toepassing van het akkoord te verduidelijken en te concretiseren. Het dossier werd hernomen op de agenda van de volgende vergadering van het sturingscomité op 6 februari."

Na afloop van de vergadering zou de voorzitter van het sturingscomité de minister hierover per brief verder inlichten. "De stuurgroep van de NMBS-Holding heeft beslist een werkgroep op te richten die door de directeur-generaal van NMBS Mobility zal worden voorgezeten. Vertegenwoordigers van de directie Human Resources van de NMBS-Holding zullen de vergaderingen van die werkgroep bijwonen."

Op maandagochtend 14 mei is er een oproep geweest van het ASTB om te staken, met alle gevolgen van dien. Het zijn vooral de lijnen Aarlen-Brussel-Zuid, Welkenraedt-Oostende, Gouvy-Brussel, Jemelle-Liers, Jemelle-Aarlen en Jemelle-Namen die werden getroffen. In een reactie op deze wilde staking pleit onder meer MR-voorzitter Charles Michel opnieuw voor een minimale dienstverlening tijdens de spitsuren bij het spoor. Ik citeer Charles Michel: "Eens temeer worden pendelaars, scholieren en studenten gegijzeld door een vakbondsactie zonder enige motivering. Dit is onaanvaardbaar." Uw collega Benoît Lutgen van cdH sprak van een onaanvaardbare actie.

Mijnheer de minister, gelet op deze ontwikkelingen, gelet op uw communicatie – dat is nieuw – dat u deze wilde staking veroordeelt en gelet op het feit dat deze staking als gevolg zal hebben dat er sancties zullen worden genomen, wil ik ook de reactie geven van professor Blanpain, die zei dat dit niet zou kunnen.

Graag uw reactie. Wat is de stand van zaken voor de evaluatie van het bestaande protocol tussen de overheid en de vakbonden door het sturingscomité? Wat is de stand van zaken in de werkgroep onder leiding van de directeur-generaal van NMBS Mobility? Tot slot, welke strengere maatregelen werden er genomen om de continuïteit van de openbare dienst te verzekeren?

02.11 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, op 7 februari 2012 verklaarde u in deze commissie dat het sturingscomité bezig was met een evaluatie van het sociaal akkoord van 2008 inzake werkonderbrekingen. Daarbij zou speciale aandacht gaan naar de afdwingbaarheid.

Naar aanleiding van de wilde staking van vorige week maandag pleitte MR-voorzitter Charles Michel voor een minimale dienstverlening bij het spoor. Dat interesseert mij natuurlijk enorm. Wij hebben trouwens zelf een wetsvoorstel dienaangaande ingediend en wij hopen dat dit eerstdaags eindelijk eens geagendeerd zal kunnen worden, mevrouw de voorzitter.

Is de evaluatie door het sturingscomité intussen afgerond? Zo ja, hoe werd het sociaal akkoord geëvalueerd? Hoe werd geoordeeld over de afdwingbaarheid?

Wat was de mening van het sturingscomité over de talrijke wilde stakingen bij de NMBS-Groep?

Bent u, de voogdijminister, het eens met de analyse van het sturingscomité?

Welke maatregelen zullen genomen worden om wilde stakingen te voorkomen en te beperken en de continuïteit van de openbare dienst te verbeteren?

Ten slotte, misschien wel de belangrijkste vraag, wordt het standpunt van de heer Charles Michel inzake de minimale dienstverlening gedeeld door de regering? Ik weet wel dat u zich op 15 mei hiertegen hebt uitgesproken, maar misschien is er een heel kleine kans dat een nuttig wetsvoorstel binnenkort ineens een wetsontwerp wordt, waarmee dan de reizigers gebaat zijn, want zij zijn hiervan steeds de dupe.

02.12 Jef Van den Bergh (CD&V): Ook mijn vraag betreft de stand van zaken met betrekking tot de evaluatie van de protocolakkoorden. Ik denk dat het heel belangrijk is dat die protocolakkoorden op een goede manier geëvalueerd worden en dat daaruit de gepaste conclusies getrokken worden. Zowel voor de werknemers als voor de reizigers is dat essentieel.

Inderdaad, elke keer opnieuw als er een staking is, al dan niet aangekondigd of wild, is er de roep om een minimale dienstverlening. Er is de roep dat de reiziger telkens weer het slachtoffer is van zaken waarmee hij eigenlijk rechtstreeks niets te maken heeft. De roep om een minimale dienstverlening vind ik zand in de ogen strooien van die reizigers, want de dienstverlening tijdens de piekuren is vandaag al minimaal. Ik zie niet in hoe men die nog minimaler kan maken. De treinen op de spitsuren zitten vandaag de dag al overvol. Ik denk niet dat daar de oplossing ligt. Wij gaan waarschijnlijk alleen nog maar chaos creëren voor de reiziger. Maar dit terzijde.

De vraag is dus kort: wat is de stand van zaken met betrekking tot de evaluatie van de protocolakkoorden?

02.13 Paul Magnette, ministre: Madame la présidente, chers collègues, je ne reviendrai pas sur le débat de principe qui a déjà eu lieu ici ainsi qu'en séance plénière à l'occasion d'un certain nombre d'interventions sur le service minimum.

Comme je l'ai déjà indiqué, il s'agit là d'une fausse bonne idée. En effet, lorsqu'une grève est programmée, elle fait l'objet d'un encadrement. Dans ce cas, un service minimum n'apporterait que peu de réponses. Lorsqu'il s'agit d'une action spontanée, le service minimum n'est, par définition, pas organisable. Par conséquent, si l'idée peut paraître séduisante, dans la pratique, elle n'apporterait aucune amélioration sérieuse et réaliste.

C'est la raison pour laquelle – il n'est donc pas ici question de position idéologique, mais de pragmatisme – il faut tout mettre en œuvre pour renforcer le dialogue social et la prévention dans l'entreprise, et éviter que des conflits ne dégénèrent et ne mènent à des actions sociales.

Pour le reste, comme je le dis à chaque fois qu'il y a une action spontanée qui ne suit pas les règles du droit de grève et les règles internes à la SNCB, cette action doit être condamnée.

Je vous rappelle l'esprit de l'accord de gouvernement selon lequel "par le biais du contrat de gestion, le gouvernement veillera à la garantie de continuité du service public". Il n'est donc pas question de service minimum. "Il privilégiera la concertation et le dialogue social constructif. Il demandera au comité de pilotage de la SNCB, une évaluation des protocoles existant entre les autorités et les syndicats. En cas d'évaluation négative, le gouvernement envisagera des mesures renforcées pour assurer la continuité du service public, dans le respect des impératifs de sécurité".

Nous en sommes donc au stade de l'évaluation des protocoles existant entre les autorités et les syndicats; je

m'en tiens de manière extrêmement stricte et parfaitement orthodoxe à la lecture et à la philosophie de l'accord de gouvernement.

À titre d'information, dans cet esprit, depuis le mois de janvier 2012, nous avons eu trois réunions du comité de pilotage, cinq réunions de la sous-commission paritaire nationale, deux initiatives individuelles du président du comité de pilotage et deux réunions de la commission paritaire nationale. L'évaluation est donc bien en cours et elle est menée à un rythme très soutenu.

Sur cette base, le 7 mai dernier, lors de la réunion de la commission paritaire nationale, les organisations syndicales ont reçu la proposition de modification du paragraphe 77 du fascicule 548 du statut du personnel. Les organisations syndicales doivent se prononcer, avant la fin du mois de mai 2012, sur cette proposition. L'évaluation du protocole relatif aux interruptions de travail a donc bien eu lieu et, après des négociations au sein du comité de pilotage, une proposition concrète a été faite, tout à fait dans l'esprit de l'accord de gouvernement.

De beoogde doelstellingen zijn, ten eerste, de garantie op de continuïteit van de openbare dienst door een efficiënt overleg en een constructieve dialoog, door het onrechtmatig gebruik van spontane acties te vermijden en door de medewerkers te beschermen, om te voorkomen dat ze in de administratieve illegaliteit terechtkomen.

De bedoeling is ook de naleving van het stakingsrecht, zoals bepaald in het Europees Sociaal Handvest, en de toepassing van de basisprincipes met betrekking tot de kwalificatie van een staking, zijnde een gerechtvaardigd doel en een gepaste proportionaliteit.

Er zijn veertien basisprincipes in het voorstel tot indeling, zoals de niet-schending van het stakingsrecht, het herstel van vertrouwen, de verduidelijking van de termen "erkenning van een arbeidsonderbreking" en "het op gang brengen van overleg", net als de onafhankelijkheid van de stakingsaankondiging en de betaalde vergoeding die een zuiver interne aangelegenheid van de vakbonden is.

En ce qui concerne les actions menées depuis le 11 décembre 2011, date de l'accord de gouvernement, il y a eu dix actions spontanées, avec peu de grévistes, à l'exception des grèves des 20 et 21 décembre 2011 pour lesquelles on relève respectivement 238 et 1 403 grévistes.

Par ailleurs, il y a eu une grève:

- le 10 janvier 2012 chez Infrabel avec 16 grévistes et 51 trains partiellement supprimés;
- le 1^{er} février 2012 à la SNCB avec 96 grévistes, 121 trains supprimés et 63 trains partiellement supprimés;
- le 14 mai 2012, à la SNCB avec 55 grévistes, 77 trains entièrement supprimés et 11 partiellement. Cette action a causé un total de 1 563 minutes de retard auprès de 131 trains intérieurs et 41 minutes auprès de 3 trains internationaux.

Je rappelle que la participation à une grève qui ne respecte pas l'accord social sur les interruptions de travail est considérée comme une absence non autorisée et doit donc être sanctionnée.

Pour ce qui concerne la question plus précise relative aux tests psychologiques des conducteurs de train, il s'agit d'une obligation qui est définie à l'article 16.1 et à l'article 11.2 et 3 de la directive 2007/59 du Parlement européen et du Conseil européen, directive du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté. Cette directive européenne stipule que, pour obtenir une licence de conducteur, le titulaire se soumet de façon périodique à un examen ou à un contrôle médical et psychologique.

Le 26 janvier 2010, une loi a été publiée, modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation d'infrastructures ferroviaires et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité des exploitations ferroviaires, visant à transposer ladite directive européenne. Le législateur belge a donné une interprétation à l'exigence périodique en fusionnant la périodicité des examens et des contrôles médicaux et psychologiques.

Nous lisons à l'article 37.3 qu'afin de conserver sa licence, le titulaire doit se soumettre à un examen et/ou à un contrôle tous les trois ans. Les textes psychotechniques se rapportent à trois éléments: l'attention et la concentration, la vigilance continue et la mémoire. Ils sont passés à l'ordinateur. Les services de prévention de l'entreprise de la SNCB Holding disposent de 98 conducteurs ayant été évalués psychologiquement de

façon périodique. Parmi ceux-ci, 95 conducteurs ont été déclarés aptes le jour 1 et trois pilotes ont dû revenir au jour 2.

Un conducteur de train qui obtient un score insuffisant pour un ou plusieurs de ces tests, peut les repasser le même jour. Si les résultats de cette deuxième chance sont toujours négatifs, le conducteur est invité à revenir un autre jour pour un examen de suivi chez un psychologue. Il est possible de faire appel de la décision finale du psychologue. Si le résultat reste malgré tout négatif, le conducteur sera déclaré inapte. Les tests sont organisés lors du recrutement et de façon périodique, tous les trois ans, jusqu'à l'âge de 55 ans et annuellement à partir de l'âge de 55 ans.

Voilà, madame la présidente, quelques éléments de réponse.

02.14 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer minister, ik dank u voor het antwoord en voor de toelichting.

Wat het aspect van de psychologische proeven betreft, wil ik graag op het volgende wijzen. Ik weet uit andere cijfers dat bij een eerste test drie op vier treinbestuurders niet slaagt. Ik meen dat van twintig treinbestuurders die de test moesten afleggen, meer dan vijftien personen niet geslaagd waren. De cijfers die u geeft, namelijk dat iedereen slaagt, zijn des te beter. Op zich heb ik geen probleem met psychotechnische proeven, als die passen binnen een Europese regelgeving en als daarvoor voldoende motivatie en noodzaak bestaat.

Wanneer echter vijftien op twintig treinbestuurders niet slagen voor de eerste test, vraag ik me toch af of er iets schort aan de test op zich. Ik kan me moeilijk voorstellen dat de test in dat geval niet moet aangepast worden. Ofwel schort er iets aan de veiligheid van ons net, ook op vlak van de treinbestuurders.

Wat de onderhandelingen in verband met het protocol betreft, hebt u een toelichting gegeven bij de stand van zaken. Ik heb evenwel de indruk dat uw antwoord in de Senaat aan collega De Padt, die u daarover ook recentelijk heeft ondervraagd... U hebt daarbij verwezen naar het feit dat daarover nog zeer recent, op 9 mei, een laatste overleg heeft plaatsgevonden en dat het nu aan de vakbonden is om daarop te reageren. Nopens de maatregelen en de evaluatie waarnaar u verwijst, zou dit behoorlijk snel kunnen gaan.

In afwachting van de evaluatie, hoop ik alvast dat u beseft dat er diverse acties zijn geweest. Ook al is er een evaluatie gepland, toch moet u niet doen alsof er geen huidige wetgeving is. U zal die moeten toepassen tot op heden of tot de wijziging van de bestaande wetgeving.

02.15 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik dank de minister voor zijn antwoord. Wordt ongetwijfeld vervolgd.

02.16 David Geerts (sp.a): Ik dank de minister voor zijn antwoord.

02.17 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, qu'on l'appelle "service minimum" ou "service continué", il est dommage de dire que c'est une fausse bonne idée et d'écarter ce débat d'un revers de la main, dans la mesure où ce type de service existe dans d'autres pays. On pourrait quand même explorer des pistes en vue de l'instaurer chez nous.

On s'en tient à l'accord de gouvernement qui, effectivement, parle d'une évaluation des différents protocoles. Vous nous avez donné un aperçu du rythme et donc de l'évolution de cette évaluation. À un moment donné, nous devrons néanmoins avoir un débat plus approfondi en commission sur cette évaluation. Les syndicats diront évidemment que tout va bien et qu'on ne doit rien changer mais, à mon sens, ce n'est pas très satisfaisant.

Je vous remercie pour les chiffres relatifs aux grèves spontanées, sauvages. Leur nombre depuis quelques semaines est assez impressionnant. Il faut trouver une réponse à cette problématique pour que le rail ne soit plus paralysé pendant des journées entières et que les usagers ne soient plus pris en otage. Il faut développer des mesures plus précises pour éviter ce type d'action à l'avenir.

02.18 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u op mijn beurt voor uw antwoord. Ik sluit mij aan bij wat mevrouw De Bue zopas heeft gezegd. U gaf ons de kalender van de vergaderingen die intussen plaatsvonden en u zei dat tegen eind mei de vakbonden hun reactie op de nieuwe tekst moeten

geven.

Volgens mij is er echter geen tijd meer te verliezen. Op mijn vraag wanneer het nieuwe protocol in werking zal treden, hebt u niet echt geantwoord.

Het feit dat er, jammer genoeg, nog altijd spontane stakingen uitbreken, betekent dat er nog altijd te weinig concreet gehandeld wordt. Men grijpt nog altijd te gemakkelijk naar wilde stakingen. Er is grote nood aan een concrete timing, zoals in het regeerakkoord staat. Ik wil u dus vragen snel te handelen en nog voor het reces een nieuwe protocoltekst voor te leggen, zodat ons land niet langer maand na maand of zelfs week na week ten prooi valt aan dergelijke stakingen, die zorgen voor veel miserie voor de treinreizigers.

02.19 Christophe Bastin (cdH): Madame la présidente, je remercie le ministre pour sa réponse. Comme vous le dites, le service minimum est peut-être une fausse bonne idée; et certainement dans le cas d'une grève sauvage. Cela dit, je ne suis pas certain que nous ne puissions pas ouvrir le débat.

Il est vrai que, dans l'accord de gouvernement, que vous dites respecter à la lettre, il est question d'une continuité du service public. Continuité ne signifie pas ne pas pouvoir améliorer la qualité du service public. Comme le disait ma collègue De Bue, nous pouvons au moins renvoyer à une concertation ou à l'ouverture d'un débat sur ce que l'on pourrait qualifier de service minimum ou d'une autre dénomination si vous le souhaitez.

02.20 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb genoteerd dat er vooral heel veel vergaderd is, dat er 14 punten zijn, waarin woorden als "constructief debat", "efficiënt overleg" en dergelijke klaarblijkelijk belangrijk zijn. Die waren echter ook reeds belangrijk in het bestaande protocol en toch blijkt dat niet te werken.

Voor mij komt het er vooral op neer dat men in feite niets wilt doen aan diegenen die hun persoonlijk belang boven het belang van de reizigers stellen, die dagelijks proberen om met de trein min of meer tijdig op hun werk te komen; zij denken dat zij het recht op werk en op verplaatsing mogen dwarsbomen.

U werpt samen met een aantal collega's op dat de invoering van de minimale dienstverlening geen goed idee is. Ik zou aan uw lijstje met woorden als "constructief" en "efficiënt" ook het woordje "creatief" willen toevoegen. Men zou ook creatief kunnen omgaan met dat soort rechten. Men zou de vakbonden, die vandaag in de Groep geweldig goed gesponsord worden, duidelijk kunnen maken dat men de sponsoring laat afhangen van het aantal stakingen.

Of wij zouden kunnen gaan naar een systeem zoals in Duitsland. Daar kan men kiezen voor het statuut van *cheminot*, maar dan heeft men geen stakingsrecht en moet men een aantal diensten zeker verlenen.

In elk geval, ik heb het gevoel en het vermoeden – ik kan het u natuurlijk niet echt kwalijk nemen, gezien uw politieke achtergrond – dat u in dit dossier vooral het algemene, grote principe van het stakingsrecht, dat ik weliswaar belangrijk vind, vooropstelt, vóór het algemeen belang van degenen die dagelijks de trein nemen en steeds opnieuw de dupe van stakingen zijn.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "een alternatief voor de beursgang van bpost" (nr. 10727)

- mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de eventuele beursgang van bpost" (nr. 11320)

- mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de mogelijke terugtrekking van CVC Capital Partners uit bpost" (nr. 11437)

03 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 "une alternative à l'entrée en bourse de bpost" (n° 10727)

- Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "une éventuelle entrée en bourse de bpost" (n° 11320)

- Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'éventuel retrait de CVC Capital Partners de bpost" (n° 11437)

03.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, de vraag werd opgesteld op 28 maart en hangt al een tijdje in de commissie. Ze kwam tot stand naar aanleiding van een artikel in *De Tijd*, waarin u stelde geen voorstander te zijn van een beursgang van bpost. Tijdens de vorige legislatuur en begin dit jaar las ik andere berichten. De private partner CVC zou wel overwegen om de participatie bij bpost ten gelde te maken, hetzij via een beursgang, hetzij via een verkoop van de aandelen. In dat laatste geval moet de regering op zoek naar een nieuwe partner die bereid is om gedurende een aantal jaren als stabiele partner te fungeren. Ik heb het toen ook gehad over de grote spaarpot die nog bij bpost aanwezig is, wat natuurlijk een impact heeft op de oplossing van dit dossier.

Wat is uw concrete visie op de mogelijke beursgang? Hebt u initiatieven genomen om een nieuwe industriële of financiële partner te zoeken? Wat is de visie van de raad van bestuur in dit dossier? Welke optie wil het management nemen?

03.02 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Mijnheer de minister, de overeenkomst met de Britse risicokapitaalgroep CVC, die 50 % min één van de aandelen van bpost in handen heeft, loopt deze zomer af. Daarmee steekt ook de discussie over een eventuele beursgang van het bedrijf weer de kop op.

Als mogelijk alternatief zou CVC door een andere aandeelhouder kunnen worden vervangen. De regering heeft een tijdje geleden de zakenbank UBS dan ook belast met de opdracht uit te kijken naar een geschikte nieuwe partner. Aangezien de zomer nadert, had ik graag geïnformeerd naar de vorderingen in dit dossier. Daarom heb ik de volgende vragen.

Wat is de stand van zaken in dit dossier? Wanneer zal er meer duidelijkheid zijn over een eventuele beursgang van bpost? Wat is de stand van zaken van de opdracht waarmee de regering UBS heeft belast? Is een beursgang dan wel het vervangen van CVC door een andere partner, voor u de geprefereerde optie? Indien geopteerd wordt voor het vervangen van CVC door een andere partner, zal dan worden geopteerd voor een industriële of een financiële partner?

Ik kom nu tot mijn tweede vraag, die daarop aansluit.

In een persbericht in *De Tijd* las ik dat CVC Capital Partners, het Britse privé-investeringsfonds dat 49,99 % van bpost in handen heeft, aan de regering vraagt om 110 miljoen euro uit het bedrijf terug te vorderen. U zou hierover al een protocolakkoord hebben uitgewerkt. Het terugtrekken van dat kapitaal zou plaatsvinden in het kader van een mogelijke terugtrekking van CVC Capital uit bpost.

Daarover heb ik nog de volgende vragen.

Welk protocolakkoord hebt u uitgewerkt? Welke afspraken werden gemaakt? Wat zijn de gevolgen voor de financiële situatie en positie van bpost en de werking van het bedrijf? Neemt de overheid de vrijgekomen aandelen over of wordt een nieuwe privépartner gezocht? Zal CVC Capital Partners zich op termijn volledig uit bpost terugtrekken? Zo ja, wanneer zal dat gebeuren en wat zijn de gevolgen daarvan?

03.03 Minister Paul Magnette: Mevrouw de voorzitter, in de aandeelhoudersovereenkomst tussen de Staat en CVC is bepaald dat deze laatste de mogelijkheid heeft om zijn gehele aandeel in bpost vanaf 30 juni 2012 te verkopen.

Met betrekking tot de timing heeft CVC zijn voornemen om het kapitaal van bpost te verlaten al aangegeven. Er moet echter worden gewacht op de beslissing van de Europese Commissie met betrekking tot de vijfde beheersovereenkomst die momenteel wordt geanalyseerd. Deze besprekingen kunnen nog een aantal maanden duren.

Inzake de methode streeft de Staat naar de best mogelijke optie die een duurzame groei van het bedrijf bevordert en die het in staat stelt om de uitdagingen aan te gaan.

Er zijn in principe twee opties: ofwel een beursgang, de in 2009 gekozen optie, die na het onderzoek van de Europese Commissie werd tegengehouden, ofwel een institutionele plaatsing bij een strategische of financiële partner.

Het project is nu al bijna drie jaar stilgelegd, maar zou in de komende maanden moeten worden heropgestart, afhankelijk van de timing van de Commissie. Er zijn dus nog geen stappen ondernomen.

Ik benadruk dat CVC zijn aandelen verkoopt en niet de Staat. Deze laatste heeft echter een recht van voorstel en zal uiteraard doorheen het proces geraadpleegd worden.

Wat uw laatste vraag betreft over de kapitaalvermindering van 220 miljoen euro, die aan de twee aandeelhouders zal worden terugbetaald, deze kapitaalvermindering zal geen impact hebben op het overheidsbedrijf – bpost heeft genoeg reserve – en zal de kapitaalstructuur niet veranderen. De aandelen van de Staat en CVC in bpost zullen niet veranderen.

03.04 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik reageer even op dat laatste, inzake de kapitaalvermindering. Volgens mij heeft dat geen impact, aangezien de thesaurierekening enorm groot is.

Ik denk dat wij dit dossier aandachtig moeten opvolgen. Wat u zegt over de timing, klopt natuurlijk, maar wij zijn ondertussen al bijna eind mei. Een oplossing inzake de timing dringt zich dus toch wel op, ook om zekerheid te geven aan de personeelsleden die bij bpost werken.

03.05 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u, ook wat uw laatste punt aangaat, dat het geen impact zal hebben.

Mijnheer de minister, de zomer nadert. De overeenkomst met CVC loopt toch af. Ik denk dat het daarom van cruciaal belang is dat er snel duidelijkheid komt over wat er zal gebeuren. Zal CVC zich terugtrekken? Wordt er een beursgang overwogen? Zal er een andere partner worden gekozen? Die vragen verdienen toch snel duidelijkheid. Gelet op de recente gebeurtenissen bij CVC, waarmee ik op de fraudezaak doel, denk ik dat het heel belangrijk is om snel klare wijn te schenken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de afschaffing van rechtstreekse treinen op lijn 26 tussen Geraardsbergen en Mechelen" (nr. 10519)

04 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 suppression de trains directs sur la ligne 26 entre Grammont et Malines" (n° 10519)

04.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, vorig jaar besliste de NMBS om geen rechtstreekse treinen te laten rijden op lijn 26 tussen Geraardsbergen en Mechelen. Door het afschaffen van rechtstreekse treinen op lijn 26 moeten daardoor heel wat pendelaars uit Galmaarden en Herne opnieuw gebruikmaken van de Noord-Zuidas in Brussel. Daardoor worden ze niet alleen geconfronteerd met overvolle treinen, maar verliezen ze vooral veel tijd op het traject naar hun werkplek.

De vele Pajotse pendelaars uit Galmaarden, Tollembeek, Herne en zelfs het Oost-Vlaamse Geraardsbergen verzamelden daarom vorig jaar al meer dan 700 handtekeningen tegen die beslissing, maar voelen zich tot op heden door de NMBS aan het lijntje gehouden.

De NMBS zou immers na ontvangst van de 700 handtekeningen de zaak herbekijken en eind vorig jaar zou een beslissing volgen.

De beslissing werd echter uitgesteld tot 15 februari, maar weer werd het niets.

Recent werd door de NMBS bericht dat de huidige regeling op korte termijn niet zal veranderen. Er zijn momenteel nog gesprekken aan de gang met alle betrokkenen, maar het ziet er niet naar uit dat de huidige regeling op korte termijn zal wijzigen.

Mijnheer de minister, wat was de motivatie om de rechtstreekse treinen op lijn 26 tussen Geraardsbergen en Mechelen te schrappen? Bent u van oordeel dat er opnieuw rechtstreekse treinen op lijn 26 tussen Geraardsbergen en Mechelen moeten rijden? Zo ja, binnen welke termijn en welke maatregelen werden er genomen? Zo nee, waarom niet?

04.02 Minister **Paul Magnette**: Zoals u weet, heeft een brand in het seinhuis van Etterbeek op 13 maart 2011 ernstige schade aangebracht. Het aanbod op de getroffen lijnen, in het bijzonder lijn 26, moest langdurig aangepast worden. Sinds 26 september 2011 is de infrastructuur opnieuw ter beschikking, maar het was niet mogelijk om terug te keren naar de oorspronkelijke treindienst. Voor de brand hadden de reizigers van Geraardsbergen en Edingen tijdens de piekuren een rechtstreekse verbinding naar Mechelen via lijn 26, zonder stops in Etterbeek en Brussel-Luxemburg maar met een halte tussen Halle en Vilvoorde. Als gevolg van de brand moest de fasering van de belangrijke GEN-werken in deze zone gewijzigd worden. Daardoor ontstond een bijkomende technische beperking, omdat het onmogelijk is om een trein die van Halle en Vilvoorde in het station van Etterbeek aankomt, te laten terugrijden.

De NMBS heeft aan Infrabel gevraagd of een alternatieve oplossing gevonden kon worden. Infrabel heeft op 22 februari uitgelegd waarom dat niet kan. Ten eerste omdat er tijdens de werken maar drie perrons toegankelijk zijn; één ervan gebruiken om terug te rijden zou zeer nadelig zijn op vlak van de capaciteit. Ten tweede is op termijn, in de definitieve configuratie van het GEN, niet gepland om van Etterbeek een keerstation te maken, het wordt een doorrijstation zonder mogelijkheid tot kruisen of uitwijken. Vandaag de mogelijkheid ontwikkelen om terug te keren, vergt investeringen die over enkele jaren nutteloos zijn.

Om die redenen heeft de NMBS de treindienst gewijzigd en twee gescheiden relaties ingevoerd: ten eerste Geraardsbergen – Edingen – Halle – Etterbeek – Brussel-Luxemburg, en ten tweede, Brussel-Luxemburg – Etterbeek – Vilvoorde – Mechelen. Voor sommige reizigers is deze regeling nadelig, voor anderen voordelig. Er zijn zeker even veel klanten die Etterbeek en Brussel-Luxemburg als bestemming hebben, als er kunnen zijn die afstappen tussen Delta en Bordet.

De NMBS was zich bewust van het probleem en heeft de mogelijkheid bestudeerd om de bediening van lijn 26 te versterken. Jammer genoeg brengt die oplossing extra kosten met zich mee en vergt ze de inzet van bijkomend rollend materieel en personeel, waarover ze momenteel niet beschikt.

04.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ik begrijp wat aan de basis ligt van het gewijzigde aanbod. De optie die men neemt om niet opnieuw in een dergelijk aanbod te voorzien, betreurt ik. Ik weet ook dat daaraan een prijskaartje hangt. Het gaat wel over ernstige hinder, die talrijke gebruikers uit het Pajottenland en Oost-Vlaanderen ondervinden. Ik dring erop aan om snel tot een oplossing te komen die meer soelaas biedt. De huidige oplossing is er in ieder geval geen.

U zegt dat het huidige aanbod er ook voor zorgt dat andere pendelaars op een meer voordelige manier hun reis verder kunnen zetten. Ik verneem graag over welk type reizigers het dan gaat. Ik wil vermijden dat eens te meer de Vlaamse pendelaars het slachtoffer zijn en de Franstalige of Waalse pendelaars worden gespaard. Iedereen moet kunnen rekenen op de meest efficiënte dienstregeling. Die is er voor een dergelijk aanbod op dit moment niet.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 10527 van de heer David Geerts wordt omgezet in een schriftelijke vraag.
La question n° 10541 de Mme Jadin est transformée en question écrite.

05 **Vraag van mevrouw Minneke De Ridder aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stationperrons in Vilvoorde" (nr. 10562)**

05 **Question de Mme Minneke De Ridder au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les quais de la**

gare de Vilvorde" (n° 10562)

05.01 Minneke De Ridder (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik weet niet hoe vaak u de trein neemt om u te verplaatsen, maar de reizigers Brussel-Antwerpen zijn dagelijks getuige van een erbarmelijke toestand van het treinstation van Vilvoorde. De stationperrons van Vilvoorde zijn gewoonweg een schande. Het gebouw is weliswaar opgeknapt na lange renovatiewerken, maar het geld was blijkbaar op waardoor de perrons in een desolate toestand verkeren. Ook qua veiligheid kunnen hierbij vragen worden gesteld. Wat met de Herashekwerken die al jaren langs de trappen staan opgesteld? Wat met de treden waarvan het buitenwerk roestbruin afgeeft. Het dak van het perron ziet er ook niet al te stabiel meer uit.

Ondertussen vernemen wij dat de renovatiewerken eindelijk mogen worden uitgevoerd omdat er terug geld is voor de renovatie van de perrons. De bouwvergunning is echter vervallen.

Ik heb de volgende vragen. Hoeveel vertraging zal dit dossier nog oplopen? Hoe zult u de veiligheid van de reizigers garanderen nu er terug een uitstel is van de uitvoering?

05.02 Minister Paul Magnette: Collega De Ridder, de werken aan de bovenleiding zijn aan de gang. Die werken zijn nodig voor men de rest kan uitvoeren. De start van deze werken werd tijdig gemeld aan de stad Vilvoorde. De bouwkundige werken worden aanbesteed in mei 2012. In afwachting werd de luifel al op meerdere plaatsen verstevigd.

05.03 Minneke De Ridder (N-VA): We vragen ons natuurlijk wel af hoe het komt dat bouwvergunningen simpelweg vervallen en dat er niet overgegaan wordt tot effectieve werken. Ik hoor nu dat die er wel zullen komen, dus we gaan die zeker en vast opvolgen.

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

06 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gevolgen in de regio Dendermonde van de besparingsmaatregelen bij De Lijn voor het aanbod van de NMBS en de herhaaldelijke problemen op de treinverbinding Dendermonde-Brussel" (nr. 10523)

06 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les conséquences pour la région de Termonde des mesures d'économie prises par De Lijn sur l'offre de services de la SNCB et les problèmes persistants sur la liaison ferroviaire Termonde-Bruxelles" (n° 10523)

06.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, in het kader van een reeks besparingsmaatregelen schrapt de openbaarvervoermaatschappij De Lijn de sneldienst tussen Sint-Niklaas en Aalst via Dendermonde en Lebbeke. Voorts worden de laagbezette ritten verminderd of afgeschaft, vooral in het weekend en tijdens de daluren. Tegelijkertijd snoeit ook de NMBS drastisch in het treinaanbod. Dendermonde wordt daarbij fors getroffen. Liefst 20 % van de afgeschafte binnenlandse treinen heeft rechtstreeks betrekking op Dendermonde. Het gaat vooral om treinen op de lijn tussen Dendermonde en Brussel. Ook de verbinding met het Waasland wordt verminderd, vooral de vroege en late treinen van en naar Sint-Niklaas. De NMBS schaft bovendien ook de vroege treinen naar Geraardsbergen, Kortrijk en Lokeren af. Op de spoorlijn Dendermonde-Brussel doen zich regelmatig problemen voor, overvolle treinen en vertragingen door defecten aan de sporen of aan de trein zelf. Inwoners en pendelaars uit Dendermonde protesteren daarom tegen de drastische vermindering van het aanbod van het openbaar vervoer in Dendermonde.

Mijnheer de minister, bent u van oordeel dat de drastische schrapping door de NMBS van het treinaanbod in de regio Dendermonde gerechtvaardigd is? Zo ja, waarom en in welke mate? Zo neen, op welk vlak niet? Welke maatregelen werden er genomen?

Bent u van oordeel dat in de regio Dendermonde bij de schrapping van het treinaanbod door de NMBS ook rekening moet worden gehouden met het inkrimpen van het busaanbod door De Lijn? Zo ja, op welk vlak? Welke maatregelen werden er genomen? Zo neen, waarom niet?

Hoe verklaart u de herhaalde problemen op de treinverbinding Dendermonde-Brussel? Worden er maatregelen genomen om de problemen aan te pakken? Zo ja, welke planning is er vooropgesteld? Zo

neen, waarom niet?

06.02 Minister **Paul Magnette**: Na een grondige afweging heeft de raad van bestuur van de NMBS op 18 oktober 2011 beslist om vanaf 9 december 2012 170 treinen te schrappen. Het gaat om treinen met minder dan 40 reizigers, met een opbrengst die niet eens de energiekosten dekt en die geen afbreuk doen aan de afgesproken bedieningsnormen in het beheerscontract.

Het treinaanbod van en naar Dendermonde wordt niet volledig geschrapt. Dendermonde zal nog een tijd over een verbinding naar Brussel beschikken. De NMBS zal in dialoog met De Lijn nagaan of een busaanbod mogelijk is wanneer wordt overwogen om drie opeenvolgende treinen af te schaffen of indien het treinaanbod binnen de 60 minuten geen alternatief voorstelt.

De reizigers op de lijn 60, Brussel-Dendermonde-Sint-Niklaas, hadden de jongste maanden veel last van vertragingen veroorzaakt door defecten aan de trein en de infrastructuur, door werken aan het seinhuis in Asse en door enkele stakingsacties. Infrabel en de NMBS voeren samen een actieplan uit om de stiptheid te verhogen. Bovendien proberen zij het onderhoud van het spoornet en de treinen te verbeteren.

06.03 **Tanguy Veys** (VB): Ik ben blij dat de NMBS met De Lijn overlegt om te voorzien in vervangende bussen. U verwijst echter naar een beslissing van de NMBS om besparingsredenen van oktober 2011. Die beslissingen zijn genomen op een moment dat men nog geen kennis had van een aantal besparingsmaatregelen bij De Lijn. Zo komen we in een situatie waarbij De Lijn de reizigers naar de NMBS verwijst omdat ze om besparingsredenen enkele lijnen schrapt, terwijl op hetzelfde moment de NMBS zelf haar aanbod inkrimpt. Dat heeft als gevolg dat de gebruiker in de kou blijft staan, zowel bij De Lijn als bij de NMBS.

Men zou misschien zelfs moeten overwegen om een bijkomend aanbod te creëren, gelet op het wegvallen van diverse busverbindingen. Zo zouden die lijnen mogelijk wel rendabel zijn. Misschien viel in oktober 2011 een aantal van die lijnen onder de parameters die de NMBS zichzelf had opgelegd, maar nu is de vraag groter. De pendelaar mag mijns inziens zeker niet in de kou blijven staan.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het grote aandeel ongevallen aan spooroverwegen in de Antwerpse haven" (nr. 10583)**

07 **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 grand nombre d'accidents aux passages à niveau dans le port d'Anvers" (n° 10583)**

07.01 **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, een ongeval op 21 maart van dit jaar aan de spoorovergang te Lillo, vestigde de aandacht op het gevaar bij de meer dan honderd overwegen in de Antwerpse haven. Volgens Veerle van Mierlo, woordvoerster van NMBS Logistics, gebeurde vorig jaar 70 % van alle ongevallen in België aan overwegen in de Antwerpse haven. In exacte cijfers komt dat neer op ongeveer dertig ongevallen.

De overwegen in de Antwerpse haven zijn meestal onbewaakt en enkel voorzien van knipperlichten. Veel buitenlandse truckers merken ze niet op en rijden door, zelfs als de knipperlichten op rood staan. Cijfers over bijna-ongevallen zijn er natuurlijk niet. Het probleem wordt alsmaar groter. Ook bedrijven in de haven klagen erover. Het goederenspoor langs de Scheldelaan dwarsst hun in- en uitritten. Onder meer BASF vraagt maatregelen.

Mijnheer de minister, werden er maatregelen genomen om die problemen aan te pakken? Zo ja, welke? In welke planning is voorzien? Als er geen planning is, waarom niet?

07.02 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Veys, in 2011 vonden er 48 ongevallen plaats aan overwegen, waarvan 19 in de Antwerpse haven. Dat komt neer op 40 % en niet op 70 %, zoals u in uw vraag aanhaalt. De ongevallen aldaar zijn te wijten aan het onaangepast gedrag van de auto- en vrachtwagenbestuurders.

Infrabel meldt mij dat de afschaffing van de overwegen noch de toevoeging van slagbomen in aanmerking genomen kan worden. Er rest dus alleen repressie, wat behoort tot de bevoegdheden van de politiediensten, en het sensibiliseren van de chauffeurs. Twee jaar geleden heeft Infrabel in het licht van de Europese dag van de sensibilisatie voor meer veiligheid aan overwegen, een viertalige folder opgesteld en verspreid voor auto- en vrachtwagenbestuurders die in de havenzones rijden. Er wordt overwogen om die actie te herhalen.

07.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, het is mogelijk juist dat 40 % en niet 70 % van de ongevallen gebeurde in de Antwerpse haven. Ik heb mij gebaseerd op cijfers die in de media zijn verschenen en ik vermoed dat NMBS Logistics daar werd geciteerd en dat die cijfers dus van hen komen. Ik ging er dus van uit dat die cijfers betrouwbaar waren. Zelfs al gaat het slechts om 40 %, dan is dat nog opvallend veel. Bijna een op twee ongevallen gebeurt in de Antwerpse haven.

U zegt dat u geen investeringen zult doen en alleen repressief zult optreden. Misschien kan ik uw collega Milquet daarover ondervragen. Niemand heeft er baat bij dat er ongevallen plaatsvinden. Er moet dringend werk worden gemaakt van die sensibilisatiecampagne ten aanzien van buitenlandse truckers die vooral actief zijn in de Antwerpse haven. U neemt het woord "overwegen" in de mond, maar u moet niet overwegen, u moet handelen.

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

08 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het gebrek aan bevoegdheden van de agenten van Securail" (nr. 10593)

08 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'insuffisance des pouvoirs des agents de Securail" (n° 10593)

08.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, u bent zeer recent door senator De Groote ondervraagd over de oorlog tussen de veiligheidsdiensten bij de spoorwegen. In de nacht van zondag 18 maart deed zich in het station Brussel-Zuid een ernstig incident voor, waarbij twee agenten van Securail die een zwartrijder hadden gevat, zelf in de boeien werden geslagen door de spoorwegpolitie. Zij werden bijna als zware criminelen behandeld. Zij werden gedurende uren in hun onderbroek in een cel opgesloten. Waarschijnlijk had men schrik dat zij zich zouden ophangen aan hun broeksriem of hun schoenveters. Volgens mij speelde vooral de vernedering een rol.

Wat is het probleem? Vaak weigeren zwartrijders zich te legitimeren en soms hebben ze niet eens papieren bij zich. Tot op heden konden agenten van Securail dergelijke personen wel degelijk in bedwang houden tot de spoorwegpolitie arriveert, maar blijkbaar is er een nieuwe, actuele interpretatie van de bestaande wetgeving, die ervoor zorgt dat zij dat niet meer kunnen en mogen doen.

Dat is in elk geval een zeer vervelende zaak, want in eerste instantie worden vooral de agenten van Securail geconfronteerd met zwartrijders. Zij worden er vaak bijgeroepen door de treinbegeleiders. Overigens, agressie wordt vaak veroorzaakt door zwartrijders. Het is dan ook belangrijk dat men zeer streng tegen hen optreedt. Dat kan alleen door de personeelsleden van Securail de nodige bevoegdheden te geven zodat zij kunnen optreden.

Ik heb de indruk dat het incident ook te maken heeft met een machtspeel tussen de spoorwegpolitie en Securail boven de hoofden van de personeelsleden. Het belangrijkste is dat het signaal wordt gegeven dat zwartrijders geen kans maken. Als men de wet zodanig interpreteert dat agenten van Securail geen zwartrijders meer mogen arresteren, dan geeft men als het ware een vrijbrief aan die zwartrijders. Immers, tegen het moment dat de spoorwegpolitie opdaagt, is de vogel al lang gaan vliegen.

Mijnheer de minister, bent u op de hoogte van het incident van 18 maart in het station van Brussel? In welke mate hebt u geprotesteerd bij uw collega of bij de politiediensten tegen het toch wel onnodige optreden van de spoorwegpolitie tegenover de agenten van Securail?

Werden er maatregelen genomen om de agenten van Securail opnieuw in staat te stellen het zwartrijden op

efficiënte wijze aan te pakken? Dat is essentieel. Indien ja, welke maatregelen en binnen welke termijn? Indien neen, waarom niet?

Tot slot, bent u van oordeel dat de bevoegdheden van de agenten van Securail moeten worden uitgebreid? Indien ja, in welke zin en welke maatregelen werden er genomen? Indien neen, waarom niet?

08.02 Minister **Paul Magonette**: Op 18 maart waren agenten van Securail inderdaad betrokken bij een interventie in het Zuidstation, omdat een reiziger die zonder vervoerbewijs van Amsterdam naar Parijs spoorde, weigerde zich in regel te stellen.

De betrokkene werd echter niet geboeid, omdat hij wilde vluchten, maar omdat hij zich gewelddadig opstelde ten opzichte van de personeelsleden van Securail. Volgens de wetgeving mag iemand in dat geval geboeid worden.

De veiligheidsagenten hebben de procedure gevolgd en meteen de SPC opgeroepen om de boeien los te maken, maar in tegenstelling tot de normale gang van zaken werden de agenten van Securail van hun vrijheid beroofd.

Over de feiten zelf zal ik niet verder uitweiden. Corporate Security Service heeft het onderzoek van de zaak immers toevertrouwd aan de zorgen van het Comité P.

Het incident heeft echter twee problemen aan het licht gebracht: enerzijds, de problematiek inzake de bevoegdheden van de veiligheidsdiensten van openbaarvervoermaatschappijen en, anderzijds, de verhouding tussen de spoorwepolitie en de veiligheidsdiensten, die beide een opdracht van openbare dienst uitoefenen op hetzelfde grondgebied.

De problematiek van de bevoegdheden wordt momenteel besproken in de regering. De minister van Binnenlandse Zaken heeft de verschillende maatschappijen voor openbaar vervoer ontvangen.

Binnenkort zal zij een wetsontwerp indienen om de bevoegdheden van de veiligheidsdiensten te wijzigen om hun interventies meer juridische zekerheid te geven.

Het is ook belangrijk om de verhouding tussen de politie- en veiligheidsdiensten uit te klaren. Alle betrokkenen moeten kunnen samenwerken om de veiligheid te verbeteren en het onveiligheidsgevoel in de spoorweginfrastructuur te doen afnemen. Dat is enkel mogelijk in een klimaat van wederzijds respect en indien de bevoegdheden van iedere partij voldoende bekend zijn bij de andere partij.

Daarom is het belangrijk dat de bevoegdheden van Securail erkend en gewaardeerd worden, en dat er een duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen de veiligheidsagenten en de bewakingsagenten van bewakingsfirma's. De personeelsleden van Securail hebben immers de hoedanigheid van agent van gerechtelijke politie, wat de wetgeving op de spoorwepolitie betreft en oefenen een opdracht van openbare dienst uit.

Tot slot zal minister Milquet ook het onthaal in de stations, in het bijzonder de afschaffing van het nachtonthaal van de SPC in Antwerpen-Centraal, onderzoeken. Meer in het algemeen is het volgens mij nodig om de omzendbrief van 18 april 2002 betreffende de taakverdeling tussen de politiediensten inzake de veiligheid bij de spoorwegen te herzien.

Het is in ieder geval duidelijk dat een interventie door een politiedienst mogelijk moet zijn, ook al is dat niet noodzakelijkerwijs de SPC.

08.03 **Tanguy Veys** (VB): Ik ben blij met uw mening dat Securail de bestaande reglementering heeft toegepast. Ik kijk uit naar het onderzoek van het Comité P.

Het signaal dat men moet geven, is dat de bevoegdheden en de werking van Securail moeten worden gerespecteerd. Desnoods moet het statuut van de medewerkers van Securail worden geactualiseerd, zodat ze de onveiligheid op een doeltreffende, blijvende en afdoende manier kunnen aanpakken. Onder meer het zwartrijden is vaak de aanleiding voor vormen van agressie tegenover het spoorwegpersoneel.

In afwachting van die wijziging moet men duidelijk maken dat Securail op een afdoende manier kan omgaan

met zwartrijders en hen desnoods kan arresteren, zeker wanneer zij agressief zijn tegenover het NMBS-personeel. Daarnaast moet de spoorwepolitie stoppen met het onnodig in de boeien slaan van de mensen van Secuirail.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Questions jointes de

- **M. Christophe Bastin** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression de boîtes aux lettres en milieu rural" (n° 10619)

- **M. André Frédéric** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la volonté présumée de bpost de supprimer les boîtes aux lettres dans les villages et hameaux" (n° 10641)

- **M. Ronny Balcaen** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression des boîtes aux lettres dans les régions peu peuplées" (n° 10881)

- **Mme Sabien Lahaye-Battheu** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'enlèvement des boîtes postales dans les régions à faible densité de population" (n° 11330)

09 Samengevoegde vragen van

- de heer **Christophe Bastin** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de afschaffing van brievenbussen op het platteland" (nr. 10619)

- de heer **André Frédéric** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het vermeende voornemen van bpost om de brievenbussen in dorpen en gehuchten af te schaffen" (nr. 10641)

- de heer **Ronny Balcaen** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het weghalen van brievenbussen in dunbevolkte gebieden" (nr. 10881)

- mevrouw **Sabien Lahaye-Battheu** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het wegnemen van brievenbussen in dunbevolkte gebieden" (nr. 11330)

09.01 André Frédéric (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, je fais référence à un article paru dans la presse le 26 mars dernier et qui faisait allusion aux déclarations du bourgmestre de Bertogne. Celui-ci expliquait aux journalistes qu'il avait reçu la visite des responsables de bpost qui lui auraient communiqué leur volonté de ne plus relever le courrier des boîtes aux lettres que l'entreprise publique considérerait comme trop peu utilisées. J'emploi le conditionnel dans ma question car je ne peux pas et je ne veux pas croire en une telle information.

Nous parlons ici de l'entreprise publique chargée du service universel. Nous parlons ici de villages déjà privés, dans la majorité des cas, de bureau de poste. Bref, nous parlons ici, ni plus ni moins, d'une décision qui, si elle est exacte, remettrait fondamentalement en question le rôle, les missions mais aussi – soyons clair! – le statut de bpost!

Ma question est donc simple, monsieur le ministre. Doit-on parler d'une information incorrecte répercutée par un quotidien ou doit-on parler d'une réelle volonté, au sein de bpost, de sacrifier la notion même de service public?

09.02 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, début avril, la presse faisait état de la volonté de bpost de supprimer certaines boîtes aux lettres dans des régions peu peuplées. La raison invoquée était le manque d'utilisation de ces boîtes aux lettres.

Les réactions négatives n'ont évidemment pas entraîné. bpost a tenté de rassurer en indiquant qu'il ne s'agissait que de légères corrections et qu'aucune boîte aux lettres ne sera supprimée s'il n'en existe pas une autre à distance respectable.

Comme vous le savez, de nombreux villages en zone rurale ne disposent déjà plus d'un bureau de poste et

de nombreuses boîtes aux lettres ont déjà été supprimées.

De nouvelles suppressions ne seraient-elles pas contraires aux missions confiées à bpost et à la notion de service universel?

Selon moi, la mise à disposition d'une boîte aux lettres à une distance raisonnable du domicile est bien le moins que peut offrir bpost à la population. On peut ici s'interroger sur les logiques de rentabilité et de leur place dans ce débat.

Monsieur le ministre, avez-vous pris contact avec bpost en vue d'obtenir plus d'informations à ce sujet? Pouvez-vous confirmer qu'il n'entre pas dans les plans de ladite entreprise de supprimer des boîtes aux lettres?

09.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, hoeveel dergelijke brievenbussen staan er vandaag in ons land?

Is er momenteel een evaluatie aan de gang van het nut van deze bussen? Zo ja, waar, op welke manier en binnen welke timing?

Is het als particulier toegelaten om post mee te geven aan om het even welke postbode die men ontmoet op straat? Wat is de werkwijze? Zijn er ter zake problemen bekend?

09.04 Paul Magnette, ministre: Chers collègues, le 1^{er} janvier 2011, bpost a été désignée comme prestataire unique du service universel. L'entreprise est donc chargée de la collecte et de la distribution des lettres et paquets cinq jours par semaine sur l'ensemble du territoire.

En ce qui concerne la collecte du courrier, soit le volet évoqué dans les questions parlementaires, bpost s'appuie notamment sur un réseau de boîtes aux lettres de couleur rouge. La loi du 21 mars 1991, portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, stipule que bpost est tenue de prévoir au moins une boîte aux lettres dans chaque commune avant fusion. Aujourd'hui, le réseau comprend à peu près 14 000 boîtes aux lettres, bpost répondant à ses obligations puisqu'il y avait 2 539 communes en 1971.

Jusqu'il y a quelques années, le réseau de boîtes rouges s'est développé de manière empirique et sans toujours tenir compte de l'ensemble de l'offre à la clientèle. Certaines boîtes étaient mal localisées et recevaient peu, voire pas du tout, de courrier; d'autres étaient situées à quelques dizaines de mètres d'une autre boîte. C'est pourquoi, en 2005, bpost a procédé à une adaptation de ce réseau sur base de critères objectifs, de manière à pouvoir continuer à offrir à l'ensemble de la population une bonne qualité de service, avec un réseau de boîtes optimisé.

Les critères adoptés par bpost visaient à ce qu'au moins 90 % de la population dispose d'une boîte à moins de 500 mètres en zone urbaine et 1 500 mètres en zone rurale. Ces critères de distance, choisis par bpost, sont purement indicatifs et n'ont aucune force contraignante. Le management a décidé de tels critères afin d'objectiver au maximum les adaptations locales du réseau de boîtes rouges, lorsque de telles adaptations se justifient. Depuis 2006, bpost procède à des adaptations ponctuelles et extrêmement limitées, le plus souvent par le déplacement ou la relocalisation de boîtes. bpost entend ainsi répondre à de nouveaux besoins ou à de nouveaux comportements de la population.

Dans de très rares cas, bpost procède au retrait de boîtes très peu, voire pas du tout utilisées, tout en veillant à maintenir une bonne accessibilité à ses services. Lorsque bpost procède à de telles adaptations, un contact préalable a lieu avec les autorités locales afin de présenter la situation et de rechercher avec elles de meilleurs emplacements pour les boîtes préservées.

En conclusion, bpost m'assure qu'il n'entre pas dans son intention de supprimer un grand nombre de boîtes aux lettres en région rurale et que le service universel restera garanti pour l'ensemble de la population.

Mevrouw Lahaye-Battheu, het is inderdaad mogelijk om de briefwisseling aan de postbode mee te geven. Bpost stelt zelfs voor aan mensen die zich moeilijk kunnen verplaatsen om de kleine affiche "Alstublieft postbode" op een voor de postbode goed zichtbare plaats te hangen, voor een venster of aan een brievenbus. De postbode zal dan tijdens zijn ronde aanbellen om aan de vraag te beantwoorden. Bpost heeft geen weet van bijzondere problemen in dat verband.

09.05 Christophe Bastin (cdH): Je remercie le ministre. Il est très important d'avoir un contact avec les autorités locales pour permettre d'envisager l'une ou l'autre solution. Comme l'accord du gouvernement le précisait, il est important de disposer d'un bon service universel.

09.06 André Frédéric (PS): Je remercie le ministre pour sa réponse rassurante. Il ne me semble pas anormal qu'il y ait des adaptations chez bpost car, en milieu rural, des modifications d'implantation de lotissements, par exemple, entraînent une réorganisation de l'espace géographique. Le service universel doit être garanti et il faut que chacun, où qu'il habite, puisse en bénéficier. C'est pour moi un minimum!

09.07 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Je remercie également le ministre pour sa réponse.

Nous sommes évidemment favorables à une amélioration du service et non à une restriction. Si c'est dans ce sens-là que bpost se dirige, nous sommes rassurés.

Par ailleurs, j'encourage le ministre à prendre contact avec son collègue en charge de la ruralité en Région wallonne, M. Di Antonio. Il vous a, semble-t-il, interrogé voici six semaines à ce sujet. Il est resté pour l'instant sans réaction de votre part si j'en crois la réponse qu'il a donnée ce jour à mon collègue Stéphane Hazee au Parlement wallon.

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

10 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "beveiligingscamera's in de treinen" (nr. 10560)

10 Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la présence de caméras de surveillance dans les trains" (n° 10560)

10.01 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, op 21 maart is in de pers het bericht verschenen dat de NMBS haar treinen wil beveiligen met camera's. Zij heeft daartoe een aanvraag ingediend bij de privacycommissie.

In eerste instantie zullen alleen de nieuwe Desirostellen worden uitgerust met camera's. Zij zullen trouwens standaard geïnstalleerd zijn op de 305 nieuwe stellen. Op termijn volgt dan een analyse en zal men bekijken of ook andere treintypes in aanmerking komen. De camera's moeten het geweld tegen het treinpersoneel indammen, wat begrijpelijk is.

De beelden zouden niet worden doorgestuurd naar de dispatching maar zouden worden opgeslagen op een harde schijf, en in geval van vandalisme of agressie bekeken worden door de politie.

Ik heb hierover een aantal vragen, mijnheer de minister.

Was al niet eerder beslist de camera's in de Desirostellen te gebruiken? Zij zijn immers ingebouwd. Zo ja, waarom wordt nu pas een aanvraag gedaan bij de privacycommissie? Indien het niet de bedoeling was die camera's als beveiligingsmaatregel te gebruiken, wat was dan wel hun functie? Waarom werden zij dan wel ingebouwd in de Desirostellen?

Waarom wordt ervoor gekozen de beelden niet door te sturen naar een centrale dienst maar ze op een harde schijf te laten staan?

Wat is de voorziene kostprijs van het project?

Ik kijk uit naar uw antwoorden.

*Voorzitter: Jef Van den Bergh.
Président: Jef Van den Bergh.*

10.02 Minister **Paul Magnette**: (...) om de mechanismen en elektrische voorzieningen voor cameratoezicht op de treinstellen te installeren.

De beslissing om de camera's zelf te installeren, werd in 2010 genomen met een uitbreiding van het contract. De bedoelde camera's dienen als bewakingscamera's te worden beschouwd.

In de stellen die in december 2011 en in januari 2012 werden geleverd, wordt het cameratoezicht nu aangebracht, wat ook de reden is waarom de aanvraag bij de privacycommissie pas werd gedaan.

Er werd gekozen voor een systeem met harde schijf, dat zijn efficiëntie al heeft bewezen en dat bovendien door Siemens standaard kon worden aangeboden. Er bestaat bovendien geen hoge-bandbreedtenetwerk om de spoorbeelden *in real time* naar het Security Operations Center te sturen.

De kostprijs van de installatie door Siemens is vijf miljoen euro.

10.03 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw snel en betrekkelijk volledig antwoord.

Ik kan er echter niet bij dat wordt gesteld dat het de bedoeling is om de camera's te installeren en dat zij ook worden besteld. Het gaat per slot van rekening over vijf miljoen euro. Pas daarna, op het ogenblik dat de treinstellen effectief in gebruik zullen worden genomen, wordt een aanvraag bij de privacycommissie gedaan, om na te gaan of het gebruik ervan effectief wel mogelijk is.

Voorzichtigheid is aangewezen. Men had over een dergelijke materie op voorhand met de privacycommissie moeten overleggen, zodat tenminste geen investeringen zouden worden gedaan die misschien niet bruikbaar zijn, of zodat eventuele aanpassingen aan het standaard lastenboek konden worden gemaakt.

Mijnheer de minister, voor de veiligheid van de treinbegeleiders zullen de camera's in elk geval geen slechte zaak zijn.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Steven Vandeput** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wantoestanden bij één van de schoonmaakbedrijven van de NMBS-Holding" (nr. 10667)

- de heer **David Geerts** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de sociale fraude bij Local Cleaning" (nr. 10726)

- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het standpunt van schoonmaakbedrijf Local Cleaning omtrent het reinigen van de stations in Brussel" (nr. 11739)

11 **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 "les dysfonctionnements au sein de l'une des entreprises de nettoyage de la SNCB-Holding" (n° 10667)

- M. **David Geerts** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la fraude sociale chez Local Cleaning" (n° 10726)

- M. **Tanguy Veys** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la position de la société de nettoyage Local Cleaning sur l'entretien des gares bruxelloises" (n° 11739)

11.01 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de Sociale Inspectie heeft een van de schoonmaakbedrijven die in onderaanneming voor de NMBS-Holding werken, op de vingers getikt. Na een controle werden verschillende inbreuken op de sociale wetgeving vastgesteld.

"De twaalf betrokken werknemers moesten 7 op 7 werken en hadden geen recht op overuren, pauze of

verlof. Alleen op weekdays werden de werknemers correct aangegeven, in het weekend werkten ze als schijnzelfstandigen en kregen ze een belachelijk laag loon", aldus de heer Heirman, directeur van de Sociale Inspectie. De Sociale Inspectie liet de firma weten dat ze zich in regel moet stellen.

Het zou gaan om de firma Local Cleaning uit Sint-Stevens-Woluwe, die in onderaanneming werkt voor Gom, de firma die na een openbare aanbesteding door de Holding een vierjarig contract kreeg voor de reiniging van de stations 's nachts. Overdag gebeurt dat door het vast personeel van de NMBS-Holding.

Eerder maakte het weekblad *Vacature* reeds bekend dat Local Cleaning zou werken met illegalen en slachtoffers van mensenhandel, hoofdzakelijk Roemenen. Zij zouden werken aan een uurloon van 10 euro bruto per uur, terwijl het minimumloon in de schoonmaaksector 11,98 euro per uur is.

Mevrouw Uytterhoeven van de NMBS-Holding beloofde dat dit in de toekomst niet meer mogelijk zal zijn: "Wij zullen in de toekomst bijzondere voorwaarden opleggen in de lastenboeken. Zo willen wij niet meer dat bedrijven in onderaanneming gaan werken, moeten ze alle loonvoorwaarden respecteren en niet meer onder het minimumloon van de sector gaan." Men zou nu overwegen om meer eigen personeel in te schakelen voor schoonmaakopdrachten.

Interessant in heel dit verhaal is dat wij opnieuw met een stakingsaanzegging te maken kregen, ditmaal van CGSP Cheminots, die het uitbesteden van de nachtelijke schoonmaak van de stations van Eigenbrakel, Nijvel en een gedeelte van Charleroi-Zuid niet fijn vond. De stakingsaanzegging werd later ingetrokken omdat de NMBS-Holding toegezegd zou hebben om in de eerste plaats een beroep te doen op het eigen personeel.

Mijnheer de minister, wat zijn vandaag de geëigende procedures bij de gunning van schoonmaakopdrachten? Welke voorwaarden worden daarbij opgelegd? Hoe worden die gecontroleerd? Welke bijkomende voorwaarden zullen in de toekomst precies opgelegd worden in die lastenboeken? Ik verwijs naar wat mevrouw Uytterhoeven zei. Op welke manier zal daarop controle worden uitgeoefend? Wat was de inhoud van het akkoord dat met CGSP Cheminots bereikt werd? Wat betekent het concreet als men zegt dat de NMBS-Holding in de toekomst in de eerste plaats een beroep zal doen op eigen personeel? Wil dat zeggen dat daarvoor extra personeel zal worden aangeworven?

11.02 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik ga onmiddellijk over tot mijn vragen. Kunt u toelichting geven bij de aanbesteding die de NMBS-Holding heeft uitgeschreven? Welke modaliteiten in het contract stipuleren dat de onderneming in orde moet zijn met de sociale wetgeving en met de wetgeving omtrent loon- en arbeidsvoorwaarden?

Was er vanuit de NMBS-Holding controle op het functioneren van dat bedrijf? Heeft de NMBS-Holding ooit zelf onregelmatigheden vastgesteld bij de werking van dat schoonmaakbedrijf of bij andere, soortgelijke bedrijven? Welke maatregelen zijn daaromtrent genomen? Wanneer werd u op de hoogte gebracht? Hoe zit het met de uitbesteding van de schoonmaak bij de totale NMBS-Groep? Welke activiteiten inzake de schoonmaak zijn uitbesteed? Welke prijs wordt daarvoor betaald?

11.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, eind februari verscheen in de media het bericht dat een schoonmaakbedrijf uit Sint-Stevens-Woluwe, Local Cleaning, slachtoffers van mensenhandel inzette om stations te reinigen. Er was sprake van werknemers die zeven dagen per week, acht uur per dag, voor 10 euro bruto per uur – het minimumloon in de schoonmaaksector bedraagt 11,98 euro per uur – moesten werken.

In een reactie daarop, na vragen daarover in de commissie voor de Infrastructuur van 7 maart, veroordeelde u die praktijken ten strengste. Ik citeer u: "Deze praktijken zijn onaanvaardbaar en ontoelaatbaar. Dergelijke situaties mogen zich onder geen enkel beding meer voordoen, noch in een overheidsbedrijf noch elders. De personen die dergelijke praktijken opzetten, moeten met alle mogelijke rechtsmiddelen waarover België beschikt, worden vervolgd en deze praktijken moeten ook fel worden bestreden."

Op 15 mei verscheen in de media het bericht dat schoonmaakbedrijf Local Cleaning zelf een procedure opgestart zou zijn tegen een FGTB-secretaris. Mevrouw Dominique Fervaille, FGTB-secretaris van de Algemene Centrale, had in de media namelijk verklaard dat Local Cleaning dergelijke praktijken met illegale zwartwerkers of schijnzelfstandigen had opgezet.

Local Cleaning heeft een procedure gestart tegen de betrokken FGTB-secretaris met als motivatie dat de betichtingen iedere grond missen en een zware aanslag betekenen op de eer en reputatie van het bedrijf. Met de actie wil het schoonmaakbedrijf de waarheid over zichzelf bij het publiek en in de gehele beroepssector herstellen. Local Cleaning wil naast eerherstel ook een schadeloosstelling voor de geleden morele en materiële schade, zoals verloren contracten.

Het bedrijf zegt zijn activiteiten op professionele en transparante wijze uit te oefenen. Het reinigen van de stations in Brussel via onderaanneming werd enkele jaren geleden toegekend via een openbare aanbesteding. De wettelijke informatie werd gepubliceerd op de site van het RIZIV en de Kruispuntbank van Ondernemingen en is gemakkelijk toegankelijk voor het publiek. Een eenvoudige verificatie van de informatie zou mevrouw Fervaille van de FGTB toegelaten hebben te voorkomen dat ze ongefundeerde betichtingen zou uitbrengen tegen Local Cleaning, aldus het bedrijf.

Mijnheer de minister, gelet op het standpunt van Local Cleaning, zou ik van u graag vernemen of u de analyse van Local Cleaning deelt. Zo ja, in welke zin? Zo neen, waarom niet?

Indien het klopt dat Local Cleaning voor het reinigen van de stations in Brussel gebruikmaakte van zwartwerkers of schijnzelfstandigen, zijn dergelijke wantoestanden bij het reinigen van andere stations van de NMBS dan onmogelijk, omdat daar strengere toewijzingscriteria werden toegepast? Zo ja, waarom werden die strengere toewijzingscriteria dan tot voor kort niet toegepast voor de Brusselse stations? Zo neen, waarom zijn dergelijke wantoestanden bij het reinigen van andere stations van de NMBS dan wel mogelijk?

11.04 Minister **Paul Magnette**: Ik onderstreep dat ik dergelijke praktijken totaal onaanvaardbaar vind. Zij mogen in onze bedrijven niet meer gebeuren. Alle mogelijke rechtsvervolgingen moeten worden ingesteld tegen de organisatoren van die praktijken, die door de bedrijven zelf stevig bestreden moeten worden.

In verband met de schoonmaakopdrachten voor de NMBS-Holding verstrek ik u de volgende informatie.

Ten eerste, het ging om een onderhandelingsprocedure met bekendmaking via een Europese publicatie, voor de uitvoering van schoonmaakprestaties die als diensten worden beschouwd. Het gunningscriterium dat hierbij gebruikt werd, was de prijs.

Ten tweede, ik bezorg u de bijlage met de wettelijke verplichtingen inzake de lonen en de arbeidsvoorwaarden.

Ten derde, er gebeuren op meerdere niveaus controles. Een gespecialiseerd onderdeel in de wet op de overheidsopdrachten gaat over de verschillende procedures. Daarbij gelden onder andere conformiteitscriteria, zoals attesten van voorafgaand bezoek aan de werkplek en een attest voor de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid. Er gelden ook conformiteitscriteria voor de uurtarieven, die minstens gelijk moeten zijn aan het gemiddelde uurtarief in de schoonmaaksector, zijnde het tarief van de Algemene Belgische Schoonmaakunie dat 30 kalenderdagen voor de datum van aanbesteding van toepassing was.

Voor de toekomst werd, naar aanleiding van de recente gebeurtenissen, een nieuw typebestek gelanceerd op 21 maart 2012, dat nog strenger is wat de sociale wetgeving betreft. De versie is van toepassing op alle bestaande en toekomstige opdrachten. De belangrijkste bijkomend opgelegde voorwaarden en verbeteringen in het nieuwe typebestek zal ik u schriftelijk bezorgen.

Ten vierde, wat de controles van de bedrijven betreft, Local Cleaning werkt als onderaannemer voor de nv Gom. De NMBS-Holding heeft de interne werking van Local Cleaning niet gecontroleerd.

Eind 2011 werden er onregelmatigheden vastgesteld inzake de prestaties van de schoonmakers van Local Cleaning. Er werden geen gelijkaardige onregelmatigheden vastgesteld bij andere schoonmaakbedrijven die voor de NMBS-Holding werken.

In januari 2012 heeft de Sociale Inspectie de NMBS-Holding gevraagd een grootschalige controle uit te voeren in de stations en de administratieve gebouwen.

Ten vijfde, ik ben begin dit jaar op de hoogte gebracht.

Ten zesde en ten slotte, er werd afgesproken dat het schoonmaakpersoneel van de NMBS-Holding, dat op dit ogenblik een aantal administratieve gebouwen schoonmaakt, in de toekomst zal worden ingezet in de stations Eigenbrakel, Nijvel, en Charleroi-Zuid. Het zal dus niet nodig zijn om extra personeel aan te werven.

11.05 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, misschien is het niet slecht om uw collega Crombez op de hoogte te brengen van het incident. Als de heer Crombez met zijn wetten voortgaat, dan gaat hij rechtstreeks tot bij de NMBS-Holding zelf, die de eindverantwoordelijke is in het verhaal.

Ik blijf een beetje op mijn honger in verband met procedures en de manier waarop dergelijke dingen gecontroleerd worden. Die eigenschap is misschien eigen aan de NMBS-Holding.

11.06 David Geerts (sp.a): We kijken uit naar de bijkomende informatie. Het is belangrijk dat de criteria omtrent de loon- en arbeidsvoorwaarden goed gecontroleerd worden.

De **voorzitter**: De bijkomende informatie is op komst.

11.07 Tanguy Veys (VB): Meneer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Ik blijf het een vreemde zaak vinden dat Local Cleaning zelf zegt dat het recht in zijn schoenen staat en dat er dus geen enkele aanleiding was voor de uitspraken van de betrokken FGVB-secretaris.

U licht niet toe waarom dergelijke wanpraktijken in de stations van Brussel en niet in de andere stations voorkomen.

U zegt dat het enige criterium de prijs was. Dat het belangrijkste criterium de prijs is, belet niet om aan personen die een offerte insturen, te vragen een aantal andere documenten te overhandigen en een aantal contractuele verplichtingen op te leggen. Het lijkt me dat men hier onzorgvuldig te werk is gegaan, zeker wat het onderhoud van de Brusselse stations betreft. Ik weet van andere stations in Vlaanderen dat daar dergelijke praktijken niet mogelijk zijn en dat men daar veel strenger is.

Ik betreur dat dergelijke praktijken, voor zover die kloppen – Local Cleaning is alvast een andere mening toegedaan – toch hebben kunnen plaatsvinden, enigszins door de nalatigheid van de NMBS zelf. Zij kijkt tot op heden onvoldoende toe op de toewijzing van dergelijke onderhoudscontracten. Ik denk dat men daar zorgvuldiger te werk had moeten gaan.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nu al 4 jaar durende leegstand van het oude personeelsrestaurant in het Centraal Station van Antwerpen" (nr. 10824)

12 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'inoccupation depuis 4 ans des locaux de l'ancien restaurant du personnel de la Gare centrale d'Anvers" (n° 10824)

12.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de NMBS-Holding droomt van een restaurant met standing voor het oude personeelsrestaurant in het Centraal Station van Antwerpen. Met de ruimte tegenover brasserie "Le Royal Café" op de eerste verdieping van die spoorwegkathedraal, heeft het station een ideale locatie voor een chef-kok die de uitdaging wil aangaan. De 300 vierkante meter grote zaal werd vóór de jaren zestig gebruikt als wachtruimte voor derde- en tweedeklassereizigers en is een kopie van de zaal voor eerste klasse, waar nu "Le Royal Café" is gehuisvest; ze is dus ook met bladgoud en met een monumentale klok versierd.

De NMBS heeft echter nog steeds geen restauranthouder gevonden voor die prachtige zaal, die dan ook al vier jaar leegstaat. NMBS-woordvoerder Paul Van Aelst verklaarde in de media: "Ik denk dat de investering in een professionele keuken de meeste restauranthouders afschrikt in deze economisch moeilijke tijden, maar de NMBS is bereid om voor een stuk mee te gaan in de kosten, bijvoorbeeld met het verlenen van een langdurige erfpacht. Binnenkort wordt er eindelijk parket gelegd en de toiletten worden uitgebouwd. Maar het

is niet de bedoeling dat wij zelf een winkel of restaurant openen. In afwachting van de komst van een restaurant werd de zaal op een creatieve manier gebruikt voor evenementen of als backstage voor filmploegen die opnames maken in het station. Tijdens de renovatiewerken van de Koningin Elizabethzaal kunnen ook de geplande conferenties daar plaatsvinden."

Mijnheer de minister, welke inspanningen heeft de NMBS-Holding tot op heden geleverd om een geschikte uitbater te vinden voor het oude personeelsrestaurant in het Centraal Station van Antwerpen?

Bent u van oordeel dat er door de NMBS-Holding voldoende inspanningen werden geleverd om een geschikte uitbater te vinden voor het oude personeelsrestaurant in het Centraal Station van Antwerpen? Zo ja, op welke manier? Zo nee, waarom niet? Welke inspanningen moeten er dan bijkomend geleverd worden?

12.02 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer de voorzitter, voor de ingebruikname van het nieuwe bedrijfsrestaurant in Antwerpen-Centraal diende de NMBS-Holding in het oude personeelsgebouw de aftandse keukeninstallatie in een ingebouwde bureauruimte te verwijderen vooraleer de locatie geschikt te maken voor andere initiatieven. Daarna contacteerde de NMBS-Holding potentiële kandidaten, hoofdzakelijk restaurantuitbaters, en werden rondleidingen georganiseerd. Enkele ernstige geïnteresseerden meldden zich nadien, maar tot een uiteindelijke verhuring kwam het niet. Vooral de hoge investeringskosten bleken voor de kandidaten een obstakel te zijn.

Ondertussen werd Antwerpen-Centraal steeds meer een locatie waar evenementen van diverse origine plaatsvinden. De aangehaalde zaal wordt momenteel dan ook regelmatig als evenementenruimte gebruikt volgens de merkfilosofie. Het station is als mobiliteitsknooppunt een leuke ontmoetingsplaats voor reizigers en bezoekers. Het gebruik zal nog toenemen nu de werken aan de Koningin Elizabethzaal binnenkort starten en anderhalf jaar zullen duren. Ten slotte voorziet de NMBS-Holding op de eerste verdieping van het station van Antwerpen-Centraal ruimte voor minstens één grote horecazaak.

12.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Zeker wat deze locatie betreft, blijf ik een beetje op mijn honger over uw visie. Worden er voldoende inspanningen geleverd? Ik heb de indruk dat dit niet het geval is. Men verwijst nu naar werken die in de Koningin Elizabethzaal zullen plaatsvinden, waardoor er regelmatig evenementen zullen zijn. Voor een dergelijke toplocatie, een prachtige zaal waarvoor al investeringen gebeurd zijn en nog gebeuren, zijn dat echter peanuts die men in ruil krijgt. Ik meen dat men extra inspanningen moet leveren opdat een dergelijk concept van zaal kan gebruikt worden en het rendement veel hoger komt te liggen dan nu het geval is. U laat zich wat te gemakkelijk sussen met een aantal randactiviteiten die daar plaatsvinden. Het is een mooie zaal om persconferenties te geven en af en toe een broodjeslunch, maar ik meen dat een dergelijk monument meer verdient en dat de NMBS er meer aan kan verdienen.

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

13 **Question de M. André Frédéric au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "certaines lacunes internes rapportées au niveau de la sécurité ferroviaire" (n° 10868)**

13 **Vraag van de heer André Frédéric aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "bepaalde interne problemen die gemeld werden inzake spoorwegveiligheid" (nr. 10868)**

13.01 **André Frédéric** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, différents témoignages recueillis convergent sur certains problèmes rencontrés en interne au niveau du Groupe SNCB. Certains problèmes sont liés directement ou indirectement à la politique de sécurité au sein de l'entreprise publique. Ainsi, certains règlements généraux de l'exploitation (RGE) seraient ou, du moins, ont été distribués en retard au personnel alors qu'ils étaient déjà censés être d'application. On me parle, par exemple, des RGE 812 et 611.

Pour d'autres règlements, le problème ne résiderait pas dans le retard pris au niveau de la distribution mais bien au niveau de la traduction. Des agents francophones font ainsi état de règlements toujours non traduits ou mal traduits malgré le signalement de ce problème aux responsables compétents. Évidemment, on pourrait se dire que toutes ces imperfections ne sont pas bien importantes sauf qu'il s'agit de documents qui

se trouvent être à la base de la bonne application de mesures de sécurité pour le personnel, notamment celui des cabines de signalisation.

Alors que la commission Buizingen insistait sur l'importance d'une culture de sécurité au sein du Groupe SNCB, il me semble que ces imperfections se doivent d'être rapidement corrigées.

Monsieur le ministre, le Groupe SNCB confirme-t-il des problèmes existants ou passés quant à la bonne distribution ou la bonne traduction des règlements? Le cas échéant, comment le Groupe SNCB compte-t-il améliorer les choses à ce niveau? Ceci ne témoigne-t-il pas d'une problématique plus large, à savoir la multiplication des modifications au sein des règlements? Ces modifications multiples n'entraînent-elles pas également une plus grande complexité de procédure pour le personnel concerné qui doit de plus en plus jongler avec les différents règlements et leurs modifications? Enfin, comme le demandait la commission Buizingen à travers sa recommandation 2.3.5, quand les travailleurs du Groupe SNCB pourront-ils réellement bénéficier d'une réglementation simplifiée et constituant, pour reprendre les mots de cette recommandation, "un ensemble transparent, clair, univoque et indiscutable"?

13.02 Paul Magnette, ministre: Monsieur le président, monsieur Frédéric, les règlements sont publiés formellement par des avis qui portent deux dates: d'une part, la date de publication de l'avis même et, d'autre part, la date d'application des dispositions de cet avis.

Toutefois, pour des raisons pratiques, d'imprimerie par exemple, les règlements sont portés à la connaissance du personnel par la voie d'une circulaire interne, une info mensuelle par exemple, avant que le règlement de base ne paraisse officiellement.

La date d'entrée en vigueur du règlement est naturellement postérieure à la date de publication de l'avis puisqu'il faut un certain temps entre la diffusion et l'application, pour les besoins de la formation du personnel notamment.

Pour le cas qui nous concerne, il y a quelque temps, le règlement général de l'exploitation 616 est effectivement paru après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation. Néanmoins, comme je viens de vous le dire, le personnel concerné avait reçu en temps utile les textes corrigés, en ce compris les traductions correctes, afin de pouvoir travailler en toute sécurité.

Pour ce qui concerne les autres règlements généraux de l'exploitation, dont les 812 et 611 que vous avez cités, aucune lacune n'a été constatée, ni au niveau du moment de la transmission, ni au niveau des traductions des textes concernés.

13.03 André Frédéric (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

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

14 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de eventuele herschikking van de perrons aan de stations van Belsele en Sinaai" (nr. 10867)

14 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 réaménagement éventuel des quais des gares de Belsele et de Sinaai" (n° 10867)

14.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, de plannen voor een groot openbaar park in Belsele, Sint-Niklaas, in het centrum van het dorp, gevormd door het binnengebied Belseledorp-Hof van Belsele, worden steeds concreter. In ruil voor dit groot park wordt in de plannen een groot binnengebied tussen de Heiakker en de Kleemstraat omgevormd tot woongebied. Momenteel is het gebied nog ingekleurd als parkzone.

Door de komst van dit woongebied in het binnengebied tussen de Heiakker en de Kleemstraat zouden er ook nieuwe mogelijkheden ontstaan voor de stationsbuurt. Door de heraanleg van de perrons naar een zogenaamde bajonetligging zou er immers niet meer voor een gesloten overweg moeten worden gewacht telkens er een trein stopt.

Door het perron voor de trein die vanuit Lokeren komt te verleggen naar de andere kant van de overweg in de richting van Sint-Niklaas, zou daardoor heel wat fileleed worden bespaard.

De nieuwe woonverkaveling zou op die manier bovendien worden ontsloten, er zouden extra parkeerplaatsen komen en ook de bereikbaarheid zou worden verbeterd. Dit alles zou mogelijk zijn mits een beperkt aantal onteigeningen. Ook een herschikking van de perrons aan het station van Sinaai in Sint-Niklaas zou wenselijk zijn.

Mijnheer de minister, bent u er voorstander van om de perrons aan de stations van Belsele en Sinaai te herschikken? Zo ja, op welke wijze en in welke planning is voorzien? Zo nee, waarom niet?

14.02 Minister **Paul Magnette**: Sinaai en Belsele hebben momenteel nog lage perrons. Zoals overeengekomen in het beheerscontract zal Infrabel de perrons stelselmatig verhogen met het oog op een betere toegankelijkheid. Infrabel meldt mij dat volgens de huidige planning een perronverhoging in Sinaai en Belsele de eerstvolgende jaren niet is gepland. Zodra ze aan de beurt zijn, zal worden onderzocht of het schranken van het perron mogelijk is, zowel vanuit technisch, financieel als maatschappelijk oogpunt.

14.03 **Tanguy Veys** (VB): Ik betreur dat u niet zegt waarom het niet is gepland, tenzij het is om budgettaire redenen. Het is een ideale opportuniteit, gelet op de plannen in Belsele voor die woonzone. Op die manier kan men de voordelen combineren, zowel voor de treingebruikers, voor de ontwikkelaars van die wijk als voor de personen die dagelijks voor de overgang wachten tot de trein voorbij is. Infrabel mag toch iets verder dan een paar jaar kijken. Men moet die kans aangrijpen. U zegt zelf dat het verhogen van de perrons deel uitmaakt van een van de doelstellingen van Infrabel. Het is een gemiste kans. Ik hoop dat men er snel werk van maakt.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

15 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het rendement van de reclame in de stations en de nood om een dertigjarig contract te optimaliseren"** (nr. 10883)

15 **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 rentabilité de la publicité dans les gares et le besoin d'optimiser un contrat datant de 30 ans"** (n° 10883)

15.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, in de krant *De Tijd* van 11 februari verscheen een interview met Jean-Charles Decaux van het bedrijf JCDecaux, een multinational miljardenbedrijf dat zich richt op reclamdragend stadsmeubilair, dat actief is in meer dan 50 landen verspreid over zowat de hele wereld en dat 10 300 personeelsleden telt, dus toch een bedrijf om u tegen te zeggen.

Jean-Charles Decaux verklaarde hierbij: "De overheden moeten begrijpen dat wij ze een gratis dienst bieden, inclusief onderhoud en schadeherstel door vandalisme. Crisis of niet, de steden moeten beseffen dat ons model ze enorm veel voordelen biedt. De overgrote meerderheid heeft dat wel begrepen. Aan de andere kant bestaat het omgekeerde ook. Soms laten de overheden de weegschaal in hun nadeel overhellen. De NMBS zou bijvoorbeeld veel meer rendement kunnen halen uit de reclame in de stations, als het bedrijf een oud, dertigjarig contract zou optimaliseren."

Het is belangrijk dat men eens een studie doet. Op dit moment neemt het dochterbedrijf Publifer dat allemaal onder zijn hoede. Moet dit contract niet herzien worden en opengesteld worden voor andere firma's, zoals JCDecaux?

Er bestaan reeds spanningen. De NMBS-Holding heeft in conflict gelegen met Publifer. Het is misschien toch het moment om die lopende contracten te herzien. Ik zou de zelfbedieningspolitiek waarnaar ik in het verleden reeds verwezen heb, willen vermijden. Niet voor niets zitten in de raad van bestuur van Publifer de directeur-generaal van de NMBS-Holding, de heer Vincent Bourlard, de *general manager* van de NMBS-Holding en verantwoordelijke voor de stations, mevrouw Marleen Verdonck, en de heer Eric Sclep, communicatiemanager van de NMBS-Holding, toch allemaal mensen die een zekere renommee hebben. Die zouden toch ook eens zelf een stap kunnen zetten om te onderzoeken of men dit contract niet zou kunnen herzien.

Mijnheer de minister, deelt u het standpunt van Jean-Charles Decaux in verband met de aanwezigheid van reclame in de stations en een herziening van dit contract?

Zo ja, waarom en welke maatregelen werden er genomen?

Zo neen, waarom niet?

15.02 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer de voorzitter, collega's, vooraleer een antwoord te geven, wil ik toelichten dat de activiteiten gekoppeld aan de publiciteit van de NMBS-Holding buiten de perimeter van de opdrachten van openbare dienst vallen. Als een autonoom bedrijf kan de NMBS dus op haar eigen manier dit soort activiteiten beheren, conform de statuten en de wet.

Nochtans informeert de NMBS-Holding mij dat de Belgische markt inzake *out-of-home advertising* door twee spelers wordt gedomineerd, met name Clear Channel Belgium en JCDecaux.

Clear Channel Belgium is sinds 2011 door opsorping van de More Group Belgium een joint venture partner van de NMBS-Holding in Publifer, de exclusieve houder van het exploitatierecht inzake reclame op het spoorwegdomein krachtens een lange-termijnovereenkomst die destijds werd gesloten tussen Publifer en de vroegere geïntegreerde NMBS.

Binnen deze out-of-home-advertisingmarkt vormen de stations inderdaad een pool die ondanks de economische crisis zijn aantrekkingskracht voor adverteerders niet verliest, hetgeen uiteraard te danken is aan het steeds hoger aantal reizigers en aan de dynamiek die wordt gecreëerd door de stations als mobiliteitsknooppunt in de steden.

Samen met de NMBS-Holding speelt Publifer hierop in door met onder meer nieuwe vormen van reclame, zoals het digitaal netwerk dat enkele maanden geleden werd geïntroduceerd, de stations nog aantrekkelijker te maken voor adverteerders. Op grond van de beschikbare informatie zijn er dan ook geen elementen voorhanden die het standpunt van de heer Decaux zouden staven.

Ook al is het niet evident om een betrouwbare benchmarking inzake rendement te doen met de omliggende landen, gezien de specificiteit van elk land en de confidentialiteit die er bestaat omtrent de commerciële voorwaarden, toch blijkt uit een vergelijking met publiek beschikbare informatie over reclame in de Franse treinstations dat het rendement van de reclamadragers in de Belgische treinstations hoger ligt.

Bovendien beheert en evalueert de NMBS-Holding haar bestaande overeenkomst met Publifer als een goede huisvader, hetgeen er onder meer toe heeft geleid dat de concessievergoeding die de NMBS-Holding ontvangt op het zakencijfer van Publifer in 2008 structureel werd verhoogd.

15.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het is een beetje vreemd dat u verwijst naar de autonomie van de NMBS-Holding om dergelijke contracten te beheren, terwijl het gaat om contracten die al veel langer dan vandaag bestaan en die zijn ontstaan op een moment dat de NMBS nog geen autonoom bedrijf was, toen het bedrijf rechtstreeks ressorteerde onder de overheid. Ik denk toch dat in de studie van het Rekenhof aan het licht zou komen welke rol Publifer daarin speelt op het vlak van rendement.

Ik heb nog een laatste bedenking. U zegt dat er aanwijzingen zijn dat dit een goed contract is en dat het een meerwaarde betekent, zeker op basis van benchmarking en van voorbeelden in het buitenland.

Ik zal nagaan op basis van welke argumenten men eventueel toch tot de conclusie zou kunnen komen dat dit contract alsnog aan een optimalisatie of actualisatie toe is. Mogelijk kom ik hierop in de nabije toekomst nog terug.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

16 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de kostprijs en omvang van het geplande**

station in Beernem" (nr. 10889)

16 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 coût et la taille du projet de gare de Beernem" (n° 10889)

16.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, het station van Beernem is een spoorwegstation langs spoorlijn 50A Brussel-Oostende in de gemeente Beernem. Het huidige stationsgebouw dateert uit 1890 en betreft het standaardtype 1881, dat vooral eind 19^e eeuw massaal door de overheid werd opgetrokken, meestal ter vervanging van eerdere stationsgebouwen. Beernem telt twee perrons, die met elkaar verbonden zijn door een voetgangerstunnel.

Om de aanleg van een derde en vierde spoor mogelijk te maken, zodat het treinverkeer tussen Gent en Brugge in de toekomst vlotter kan verlopen, gaat het huidige stationsgebouw van Beernem in 2012 tegen de vlakte en tegen 2016 moet een nieuw gebouw in gebruik genomen worden. De bouw van het nieuw stationsgebouw zou samen starten met de werken aan het derde en vierde spoor voor de zone Beernem in het voorjaar van 2012.

Naar aanleiding van die werken worden ook vier spoorwegovergangen in Beernem en Oostkamp afgeschaft. Ze worden vervangen door een brug, een tunnel of een langsweg.

Een bouwaanvraag werd ingediend in het najaar van 2010, samen met de aanvraag voor een derde en vierde spoor in de zone Beernem. De kostprijs van de werken wordt geraamd op 11 miljoen euro.

Infrabel laat intussen weten dat op 12 mei gestart werd met de aanleg van dat derde en vierde spoor tussen Beernem en Oostkamp. Voor de start van de werken zou er in april in Beernem nog een infomarkt worden gehouden voor de omwonenden, waarbij de plannen van de werken geconsulteerd kunnen worden.

Uit reizigerstellingen blijkt dat het station van Beernem in 2010 dagelijks zo'n 701 opstappende reizigers – 708 in 2009 – telde op weekdagen. In het station Beernem zijn de loketten enkel 's ochtends open.

Mijnheer de minister, gelet op die grote, ingrijpende en dure plannen, wil ik u erop wijzen dat er stations zijn met meer opstappende reizigers, die nochtans gesloten zullen worden en dus slechts een stopplaats zullen worden. Daar wordt geen nieuw stationsgebouw gepland en evenmin grote infrastructuurmaatregelen. Ik dacht dat de norm was dat per dag 100 tickets in een station moesten worden verkocht. Ik heb de indruk dat men in Beernem bijna uitsluitend te maken heeft met abonnees en gratis reizigers.

Mijnheer de minister, waarop heeft men zich gebaseerd om dergelijke ingrijpende infrastructuurwerken alsnog uit te voeren voor het station van Beernem, dat zo weinig gebruikers telt? Ik pleit daarmee niet voor het terugdringen van de dienstverlening, maar ik vraag mij wel af in welke mate een nieuwbouw van een dergelijke omvang en met een dergelijk kostenplaatje verantwoord is.

16.02 Minister Paul Magnette: Mijnheer Veys, voor de ontwikkeling van de stationsomgeving en het stationsgebouw van Beernem heeft de NMBS-Holding in een budget voorzien van 1,77 miljoen euro. De situatie is vergelijkbaar met die van Asse, waar in een budget van 1,97 miljoen euro is voorzien voor het station en de stationsomgeving.

16.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, u vergelijkt met Asse, maar ik breng ook verschillende parameters in rekening, die toegepast worden op de stations. Volgens mij komt men in Beernem niet aan de norm van 100 verkochte tickets per dag. Hoe verantwoordt u een dergelijke investering, gelet op het beperkt gebruik van dat station? Voor een dergelijk nieuwbouwproject zou toch vereist mogen zijn dat het gaat over voldoende bezoekers die daar een ticket kopen, want anders is dat toch weggegooid geld?

Ik hoor van u geen enkel argument.

Ik kan er natuurlijk een verzinnen: niet voor niets woont de baas van Tuc Rail, geen onbekende bij de NMBS, in Beernem. Ik heb de indruk dat men daar op kosten van de NMBS een gebouw zet, waarvan later enkel de gemeente Beernem de vruchten zal plukken. Als Beernem extra gebouwen wil, dan moet ze daar zelf in investeren. Dat kan niet op kosten van de NMBS. Het is een foute keuze. Men moet consequent zijn met eerder genomen maatregelen.

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

17 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het eventueel aanbieden van de dienstregeling van de NMBS op Google Maps" (nr. 10946)

17 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 possibilité de proposer les horaires de la SNCB sur Google Maps" (n° 10946)

17.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, Google Maps biedt wereldwijd al enkele jaren de dienstregeling van openbaar vervoer aan. Dit hulpmiddel is drempelverlagend en levert duidelijke en efficiënte reisinformatie op maat.

Sinds kort kan men, wanneer men een reis uitstippelt, ook de dienstregeling van bus en tram van De Lijn via Google Maps raadplegen en heeft men ook de mogelijkheid om de haltes, routes en reistijden van trams en bussen van De Lijn te kiezen.

Mijnheer de minister, bent u er voorstander van dat ook de NMBS zijn dienstregeling via Google Maps aanbiedt? Zo ja, welke maatregelen werden genomen? Zo nee, waarom niet?

17.02 Minister **Paul Magette**: De mogelijkheid om de uurregelingen van de treinen van de NMBS op Google Maps aan te bieden, wordt momenteel onderzocht. Zo zijn er momenteel contacten tussen Google en de spoorwegsector op Europees vlak, via de Community of European Railway and Infrastructure Companies en de Union of European Railways, en ook op nationaal vlak met de NMBS-Groep.

17.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Ik ben al blij dat men bereid is om dit te onderzoeken, maar ook hierbij plaats ik toch de bedenking dat men dat al vroeger had kunnen doen en dat men veel sneller tot een beslissing had kunnen komen.

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

De **voorzitter**: Aan de agenda zijn de samengevoegde vragen nrs 10349 van de heer Joseph Arens, 10951 van de heer Tanguy Veys, 11238 van de heer Steven Vandeput en 11285 van mevrouw Linda Musin. Maar er zijn er ondertussen drie van ingetrokken. De vraag van de heer Tanguy Veys over de overname van de activiteiten van NMBS Logistics door de NMBS blijft over.

17.04 **Tanguy Veys** (VB): Ik denk dat al die vragen vervallen; alle vragen werden reeds gesteld, ook mijn vraag.

18 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de eventuele bouw van een nieuw treinstation in Dendermonde" (nr. 10947)

- mevrouw Leen Dierick aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de werken aan het station in Dendermonde" (nr. 11375)

- mevrouw Leen Dierick aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de werken aan het station in Dendermonde" (nr. 11376)

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'éventuelle construction d'une nouvelle gare ferroviaire à Termonde" (n° 10947)

- Mme Leen Dierick au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles,

adjoint au premier ministre, sur "les travaux de la gare de Termonde" (n° 11375)

- Mme Leen Dierick au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les travaux de la gare de Termonde" (n° 11376)

De **voorzitter**: Ik heb mevrouw Dierick proberen te contacteren, maar ik heb haar niet kunnen bereiken.

18.01 Tanguy Veys (VB): Naar aanleiding van de viering "175 jaar Spoorweg in Dendermonde" rijst de vraag naar de bouw van een nieuw treinstation in Dendermonde. Met meer dan 6 000 reizigers per dag staat de stad in de top 20 van de belangrijkste Belgische stations.

Bent u voorstander van een nieuw station in Dendermonde? Zo ja, volgens welke planning? Zijn er al maatregelen genomen? Zo neen, waarom niet?

18.02 Minister **Paul Magnette**: Op vraag van de stad Dendermonde, de Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn, Infrabel en de NMBS-Holding werd in 2009 een masterplan en een haalbaarheidsstudie opgemaakt en afgerond.

De NMBS-Holding kon zich vinden in dit masterplan dat onder meer naast de bouw van een parkeergebouw, een fietsenstalling en een projectontwikkeling op de oude goederenkoer, ook in de bouw van een nieuw stationsgebouw voorziet, met aansluiting op de passerelle boven de sporen.

In een eerste fase zal de halfondergrondse pendelparking van 800 parkeerplaatsen in het parkgebied tussen de Sint-Gillislaan en de Stationsstraat gerealiseerd worden. Voor de effectieve uitvoering hiervan dienen nog heel wat stappen te worden doorlopen, zoals de declassering van het parkgebied en de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan. De stad Dendermonde heeft de aanvraag voor de declassering in 2011 ingediend.

Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.

Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.

18.03 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. U verwijst naar het masterplan 2009, waarin reeds een aantal initiatieven en plannen werden vastgelegd.

Over de bouw van een nieuw treinstation hoor ik u in heel beperkte mate spreken. Gelet op het aantal gebruikers en de noodzaak dat een dergelijke investering gebeurt, moet men daarin toch nu reeds voorzien en de nodige plannen maken. Het is namelijk ook geen plan dat van vandaag op morgen zal worden gerealiseerd. Ik had graag gehad dat u met een duidelijkere of concretere planning op de proppen kwam.

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 eventuele boete van 19,7 miljoen euro wegens inbreuken van ABX Logistics in de periode 2002-2007 op de concurrentiewetgeving in het wegvervoer" (nr. 10952)

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 "l'amende éventuelle de 19,7 millions d'euros pour des infractions à la réglementation relative à la concurrence dans le transport routier commises par ABX Logistics au cours de la période 2002-2007" (n° 10952)

19.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, drie jaar na de verkoop van ABX Logistics dreigt spoorwegmaatschappij NMBS voor haar voormalige transport- en logistiekdochter nog een boete van 19,7 miljoen euro te moeten betalen.

De Italiaanse concurrentieoverheid zou immers de nieuwe eigenaar van ABX, de Deense groep DSV, in juni 2011 een boete van 23,6 miljoen euro hebben opgelegd. Die boete zou er zijn gekomen wegens inbreuken op de concurrentiewetgeving inzake het wegvervoer, die ABX Logistics in de periode 2002-2007 zou hebben gepleegd.

DSV vocht de beslissing voor de Italiaanse rechtbank aan. De rechter verminderde de boete intussen al tot 19,7 miljoen euro. DSV zou de boete echter ook op de NMBS kunnen verhalen, zoals bepaald in het verkoopcontract van ABX Logistics.

Het staat nog niet vast dat de NMBS de boete zal moeten betalen. Zowel DSV als de Italiaanse overheid kan nog tegen de beslissing van de Italiaanse rechter in beroep gaan.

Mijnheer de minister, in welke mate bent u van oordeel dat de NMBS aansprakelijk is voor de eventuele boete van 19,7 miljoen euro wegens inbreuken op de concurrentiewetgeving inzake het wegvervoer, die door ABX in de periode 2002-2007 zijn begaan?

Zo ja, welke financiële gevolgen heeft dat?

Heeft men er in de feiten sowieso al rekening mee gehouden dat de boete op de kap van de NMBS zou kunnen komen? Een boete van 19,7 miljoen euro is immers niet min. Anderzijds lijkt het mij logisch dat DSV moeilijk verantwoordelijk kan worden gesteld voor daden of inbreuken die door ABX Logistics zijn begaan in een periode dat DSV niks over ABX Logistics te zeggen had.

Zo ja, welke financiële gevolgen heeft de boete? Welke maatregelen werden nu reeds genomen?

Zo neen, waarom is de NMBS niet aansprakelijk?

19.02 Minister **Paul Magnette**: Mijn voorgangster, mevrouw Vervotte, gaf reeds een antwoord op deze vraag op 6 juli 2011 in de commissie voor de Financiën en de Economische Aangelegenheden op de vraag van de heer Bert Anciaux.

Tot op heden heeft de NMBS-Holding nog steeds geen vraag tot terugbetaling van DSV ontvangen. Omdat de NMBS-Holding geen partij was in het onderzoek door de Italiaanse mededingingsautoriteiten of in de daaropvolgende beroepsprocedure kan zij tot op heden dan ook geen gefundeerde uitspraken doen over de grond van dit dossier.

Indien DSV in de toekomst toch een schadevergoeding van de NMBS-Holding zou vorderen, zal deze uiteraard al het nodige doen en zich laten bijstaan om haar belangen in deze aangelegenheid te vrijwaren.

19.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Zolang men zelf niet wordt geconfronteerd met de eis tot betalen, kan men inderdaad moeilijk reageren.

Ik heb bij bpost gezien dat men rekening hield met het feit dat men een boete moest betalen. Ik ga ervan uit dat ook de NMBS voldoende maatregelen heeft genomen om in de nodige budgetten te voorzien als men alsnog tot die boete wordt veroordeeld.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

20 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **David Geerts** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Noord-Zuidas" (nr. 10939)

- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de uitbreidingsmogelijkheden voor de Brusselse Noord-Zuidas" (nr. 10953)

- de heer **Steven Vandeput** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de uitbreiding van de Noord-Zuidverbinding" (nr. 10998)

- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de plannen voor de uitbreiding van de Brusselse Noord-Zuidverbinding" (nr. 11112)

20 **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'axe nord-sud" (n° 10939)

- **M. Tanguy Veys** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les possibilités d'extension de la jonction Nord-Midi à Bruxelles" (n° 10953)

- **M. Steven Vandeput** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'extension de la jonction Nord-Midi" (n° 10998)

- **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 projets d'extension de la jonction bruxelloise Nord-Midi" (n° 11112)

20.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, wij hebben in het verleden in deze commissie al gediscussieerd met uw voorganger, mevrouw Vervotte, over de uitbreidingsmogelijkheden voor de Brusselse Noord-Zuidas. Dit is toch de achilleshiel van het Belgische treinverkeer. De zes beschikbare sporen zijn volledig verzadigd en het kleinste incident heeft dan ook grote gevolgen voor de dienstregeling.

De raad van bestuur van Infrabel, de infrastructuurbeheerder van de spoorwegen, heeft daarom een studie laten uitvoeren naar de uitbreidingsmogelijkheden van de Brusselse Noord-Zuidas. Daarin gaat de voorkeur naar een lange, diepe tunnel onder de hoofdstad. De investering wordt geschat op 5,2 miljard euro. Er zou sprake zijn van drie mogelijke oplossingen: een lange tunnel met zes afzonderlijke tunnelkokers van Schaarbeek tot Vorst (kostprijs: 5,2 miljard euro), een uitbreiding van het aantal sporen ter hoogte van het station Brussel-Centraal van zes naar tien sporen (kostprijs: 3,6 miljard euro) en een uitgebreide lokale uitbreiding met twee nieuwe tunnels (prijskaartje: 3,8 miljard euro).

In een reactie hierop heeft de Brusselse regering al laten weten dat zij geen voorstander is van een capaciteitsverhoging van de Noord-Zuidverbinding. Zij beweert dat, nu de NMBS gaat inzetten op treinen op het volledig Brussels grondgebied, een dergelijke capaciteit pas tegen 2025 zal worden bereikt. Dat zal volgens hen niet alleen de Brusselaars, maar ook de pendelaars ten goede komen. Zij zien ook meer toekomst in de bus, de tram en de metro.

Los van de visie van de Brusselse regering is het toch wel nuttig om ook uw visie ter zake te kennen, vooral omdat dit toch wel de achilleshiel is van het hele Belgische spoorwegnet. Gelet op het prijskaartje moet hierover de nodige duidelijkheid komen.

Heeft u reeds kennisgenomen van de studie naar de uitbreidingsmogelijkheden voor de Brusselse Noord-Zuidas? Zo ja, welke oplossing draagt uw voorkeur weg? Wat is de motivatie voor die optie? In welke timing is voorzien? Welke maatregelen werden genomen? Zo neen, welke oplossing schuift u naar voren die ervoor moet zorgen dat de Brusselse Noord-Zuidas niet langer verzadigd raakt?

20.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, de vraag is ondertussen enigszins gedateerd en toch ook weer niet. In het investeringsplan van de Groep was de uitbreiding van de Brusselse Noord-Zuidverbinding blijkbaar oorspronkelijk niet opgenomen. Ondertussen hebt u dat plan teruggestuurd om de mogelijkheid te bekijken om die toch weer wel op te nemen. Dit blijft dus relevant.

In elk geval is de Brusselse Noord-Zuidverbinding verzadigd en leidt elk incident tot allerlei opstoppen en vertragingen. Dat is ook eigen aan de structuur van ons spoorwegnet. Zo'n 90 % van alle treinen in ons land moet die Noord-Zuidverbinding passeren. Ik overdrijf wellicht een beetje. De vraag is dan ook of de voorgestelde pistes wel haalbaar zijn. Gezien de financiële situatie – waarover we het straks nog zullen hebben – en de budgettaire ruimte van de overheid, meen ik dat dit van weinig realisme getuigt. De voorstellen die zijn gedaan variëren in prijs van 3,6 tot 5,2 miljard. De vraag is ook of Brussel wel bereid is om nogmaals het oude litteken van de werken aan de Noord-Zuidverbinding terug open te rijten. Zijn deze plannen dus wel realistisch?

Zijn er wel genoeg alternatieven onderzocht? Er zijn alternatieven dichtbij, namelijk op het Brussels grondgebied, onder meer via de nieuwe verbinding Schuman en via het Weststation. Ook een hertekening van ons spoorwegnet op grotere schaal, over het hele grondgebied van het land, zou er mogelijk voor kunnen zorgen dat er minder treinen dwars door Brussel moeten rijden. Men zou ook aan pistes kunnen denken waarbij bijvoorbeeld de L-treinen niet meer per se van Brussel-Noord naar Brussel-Zuid moeten rijden, maar waarbij personen in Brussel-Noord een vlotte overstap op hetzelfde perron op een IR-trein kunnen krijgen. Wij stellen ons dus de vraag of dergelijke alternatieven voldoende zijn onderzocht. Wat is de

stand van zaken met betrekking tot deze mogelijke investering? Wanneer zal de knoop worden doorgehakt in dit dossier?

20.03 Minister **Paul Magnette**: Infrabel maakt een uitgebreide studie over de toekomst van de Brusselse Noord-Zuidverbinding en heeft zich in eerste instantie geconcentreerd op de toekomstige evolutie van de mobiliteitsbehoeften, op de te verwachten vraag naar treinaanbod en op de spoorcapaciteit die daarvoor nodig is.

Heel wat capaciteitsuitbreidingen worden onderzocht. Het gaat op dit moment om meer dan drie pistes, maar is het nog te vroeg om bepaalde alternatieven als vaste keuzes te beschouwen.

Infrabel heeft vergelijkende studies gemaakt op basis van meer dan 130 criteria, met telkens een diepgaand onderzoek naar iedere optie.

De studies omvatten meerdere evaluaties van de nodige bijkomende capaciteit, afhankelijk van een aantal veronderstellingen, onder andere de verschillende pistes waarbij het spoor telkens een ander aandeel heeft in de mobiliteit van de toekomst. Deze pistes zijn sterk verschillend, en een samenvatting in een paar woorden zou een karikaturaal beeld van de inhoud geven.

Er is nog niets beslist. Het is dus nog te vroeg om te spreken over een planning of om bedragen te vermelden. De huidige bereikte resultaten worden nog verder geëvalueerd. Het is dan ook te vroeg om deze openbaar te maken. Dat zou tot verwarring kunnen leiden. Dit dossier kan niet worden gescheiden van de totale beschouwing van de toekomstige evolutie van de spoorwegen en is dus onder andere gelinkt aan de uitwerking van het meerjareninvesteringsplan van de NMBS-Groep, dat nog in voorbereiding is.

De kalender van de beslissingen volgt dezelfde logica.

De NMBS-Groep onderzoekt de financieringsscenario's. De evaluaties daarvan zijn aan de gang.

Het aantal treinen dat per dag door de Noord-Zuid-verbinding reed, bedroeg in 2003 1 123 en in 2012 1 156. Het aantal treinen dat per uur in de spits door de Noord-Zuidverbinding reed, bedroeg in 2003 86 en in 2012 96.

20.04 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Ik begrijp dat u zegt dat een standpunt voorbarig is, zowel over de keuze van de oplossing als over de kostprijs daarvan.

Blijkbaar worden er echter wel al cijfers gelect. Die komen niet uit de lucht vallen. Zij komen van de raad van bestuur van de NMBS-Groep. Het is duidelijk dat u, als minister, daar ook door gevat wordt. Het heeft er u bijvoorbeeld niet van weerhouden om, toen het investeringsplan van 25 miljard euro bekend werd, te reageren en te zeggen dat er ook in een budget moest worden voorzien voor de Noord-Zuidverbinding in Brussel. Ook u reageerde toen op zaken die voorbarig waren, en waarover nog niets beslist was, laat staan dat zij zeer concreet waren.

Ik heb van u geen reactie gehoord op het standpunt van de Brusselse regering, die zegt dat de NMBS niet enkel moet inzetten op de Noord-Zuidverbinding maar op een aanbod voor het hele Brusselse gebied. De Brusselse regering ziet de stad natuurlijk niet graag opengegooid worden voor toch zeer ingrijpende infrastructuurwerken zoals de ondertunneling. Zij stelt trouwens alternatieven voor, zoals de verbinding Brussel-Zuid-Schaarbeek via het station Brussel-West, en een aantal andere, kleinere werkzaamheden aan het Brusselse Noord- en Zuidstation, om de kruisingen van sporen te verminderen.

Men moet ook die pistes onderzoeken om te komen tot een goede oplossing die deze problematiek in elk geval in de toekomst ontmijnt en die misschien ook minder kost.

20.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik vind het vooral belangrijk dat het onderzoek van Infrabel duidelijk meer scenario's heeft opgeleverd dan de drie die in de kranten werden beschreven. Ik ga ervan uit dat ook de nuloptie is bestudeerd, namelijk geen investeringen in de Noord-Zuidas maar wel een andere uitwerking van de structuur van de treinverbindingen in ons land. Ik hoop dat ook die pistes werden onderzocht.

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

21 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **David Geerts** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het spoorongeluk te Melsele op donderdag 12 april 2012" (nr. 10940)

- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het spoorongeluk te Melsele" (nr. 10958)

21 **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'accident de train survenu à Melsele le jeudi 12 avril 2012" (n° 10940)

- **M. Tanguy Veys** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'accident de train de Melsele" (n° 10958)

21.01 **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de ontsporing van een goederentrein met 29 wagons op de drukke spoorlijn tussen Gent-Sint-Pieters en Antwerpen-Centraal in Melsele op 12 april heeft grote schade aan de sporen, de bovenleiding en mogelijk aan de wissels aangericht. Ook het spoorverkeer op een deel van het traject lag gedurende verschillende dagen stil.

De goederentrein ontspoorde rond 18 u 15 op het traject tussen Beveren en Zwijndrecht. De trein was op weg van Zeebrugge naar Antwerpen, was niet geladen met gevaarlijke producten en niemand raakte gewond. De trein kwam met slechts negen wagons tot stilstand, het gedeelte daarachter was afgebroken en enkele ontspoorde wagons hadden een enorme ravage aangericht. Vrij snel bleek dat de oorzaak zeker geen koppelingsbreuk was; naar alle waarschijnlijkheid was het een verzakking, waarop een wagon ontspoorde, bijvoorbeeld een wissel die stuk was.

Mijnheer de minister, mogelijk zult u opnieuw zeggen dat het onderzoek nog loopt en dat u nog niet kunt antwoorden, maar graag had ik het volgende geweten.

Weet men reeds wat aan de basis lag van dit treinongeval?

Heeft men naar aanleiding van het ongeval, ongeacht de oorzaak, bijkomende maatregelen genomen om in de toekomst dergelijke ongevallen te vermijden op deze locatie of in deze omstandigheden?

21.02 Minister **Paul Magnette**: Op 12 april 2012 omstreeks 18 u 12 ontspoorde de goederentrein E 31283. Als gevolg hiervan stond de IC 3018 Antwerpen-Centraal - Gent-Sint-Pieters om 18 u 00 geblokkeerd tussen Zwijndrecht en Beveren. Ook trein P 8293 met vertrek in Antwerpen-Berchem naar Sint-Niklaas kwam tot stilstand ter hoogte van Zwijndrecht. De 23 reizigers van de IC 3018 werden om 19 u 28 geëvacueerd naar het perron van het station Melsele. Van daaruit werden bussen ingelegd en konden ze hun reis voortzetten. De reizigersdispatching en Traffic Control van Infrabel hebben onmiddellijk een alternatief transportplan opgesteld. Een navette spoordienst werd ingelegd tussen Antwerpen en Zwijndrecht. Tussen Zwijndrecht en Sint-Niklaas reden er bussen. Er werden treinen omgelegd via lijn 50 Brussel-Noord - Gent, lijn 53 Leuven-Mechelen en lijn 27 Brussel-Noord - Antwerpen.

Bij dit incident verliep de communicatie met de reizigers volgens de voorziene procedure. De informatie over het incident en de aangepaste treindienst wordt door Traffic Control verspreid aan de hand van infomails naar, onder meer, de seinposten. Vanuit de seinposten wordt deze informatie gebruikt als input voor de aankondigingen van de speaker en de overzichtsschermen, PIDAAS. Vanuit Traffic Control worden ook de crisismonitoren in de grote stations aangestuurd en de *banner* op de Railtimewebsite. De reizigersdispatching verspreidt deze informatie op haar beurt naar de treinbegeleiders en het stationspersoneel. Sms'jes werden op regelmatige basis verstuurd, met de evolutie van het ongeval en het treinverkeer.

De precieze omstandigheden en de oorzaak worden momenteel onderzocht door (...) bij Infrabel. Momenteel kunnen dus nog geen definitieve conclusies worden getrokken. De lijn 59 Antwerpen/Sint-Niklaas is nog niet met TBL1+ uitgerust. Volgens de eerste resultaten van het onderzoek heeft de ontsporing hiermee niets te maken. De kosten aan de sporen en de bovenleiding worden voorlopig geschat op ongeveer 150 000 euro. Dergelijke installaties zullen los van de reeds geplande periodieke schouwingen versneld worden nagezien. Sinds 2012 zijn er al extra budgetten vrijgemaakt voor onderhouds- en

vernieuwingswerken aan sporen en spoortoestellen. Het technisch onderzoek van het ongeval in Melsele zal moeten uitwijzen of daarbovenop nog extra specifieke maatregelen nodig zijn.

21.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik kijk uit naar de resultaten van het onderzoek. Ik besef dat een dergelijk voorval voor de nodige overlast heeft gezorgd en dat de NMBS heeft geprobeerd om de hinder te beperken.

Ik heb vernomen dat de betrokken bestuurder niet te snel reed. Men mag daar 40 km/uur rijden. Er was even sprake van dat er 60 km/uur zou zijn gereden, maar uit de T-Logband blijkt dat hij 38 km/uur reed. Het feit dat hij dergelijke snelheid had, kwam onder meer door de ontroesting van het spoor. Ik vermoed dat men in andere richtingen moet zoeken naar de oorzaak van het ongeval.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n°10926 de Mme Galant est reportée.

22 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanschaf van een spoorabonnement van de Nederlandse Spoorwegen" (nr. 10956)

22 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 "l'acquisition d'un abonnement de train des chemins de fer néerlandais" (n° 10956)

22.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, om een abonnement van de Nederlandse Spoorwegen aan te kopen, is een Nederlandse bankrekening nodig. Bent u van oordeel dat dit het grensoverschrijdend reizigersvervoer per spoor tussen België en Nederland onnodig belemmert en soms onmogelijk maakt, in het bijzonder voor de inwoners uit de grensregio's?

Is deze administratieve formaliteit niet in strijd met de Europese regels inzake vrijheid van verkeer van personen en diensten? Bent u eventueel bereid om contact op te nemen met uw Nederlandse collega omtrent dit probleem voor een aantal mensen?

22.02 Minister Paul Magnette: Volgens de NMBS klopt deze informatie niet. Het is voor Belgische inwoners namelijk mogelijk om een OV-chipkaart aan te kopen in Nederland.

De automatische heroplading van deze kaart is momenteel echter nog niet mogelijk met een Belgische bankrekening. De NS heeft echter aangegeven aan dit probleem te willen werken.

Los van de automatische heroplading kan een Belgische inwoner echter perfect reizen met de Nederlandse chipkaart.

De NMBS heeft als doel om het grensverkeer verder te blijven vereenvoudigen en promoten. Daarbij wordt er steeds aan gewerkt om zo veel mogelijk barrières weg te nemen.

De NS heeft eveneens aangegeven werk te willen maken van een aantrekkelijk grensaanbod, wat positieve vooruitzichten voor de toekomst schetst.

Meerdere werkgroepen werden al opgericht om in een Euregionale context de verschillende chipkaarten van de NMBS, de NS en Deutsche Bahn met elkaar te laten communiceren.

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

23 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en

Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanpak van zwartrijders op de trein" (nr. 10835)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanpak van zwartrijders op de trein" (nr. 11332)

23 Questions jointes de

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la lutte contre les resquilleurs dans les trains" (n° 10835)

- 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 lutte contre les resquilleurs dans les trains" (n° 11332)

23.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, een treinreiziger die geen geldig vervoerbewijs aan de treinbegeleider kan voorleggen, moet, afhankelijk van de situatie, boven op zijn ticket een toeslag betalen van 3 euro maakloon of van 7,70 euro administratiekosten, die kan oplopen tot 200 euro, in geval van niet-betaling, of van 12,50 euro, "voorgestelde regeling", of van 30 of 60 euro, afhankelijk van de leeftijd, "vaststelling van een onregelmatige reiziger", die kan oplopen tot 200 euro in geval van niet-betaling.

Aan wie geen geldig vervoerbewijs kan voorleggen, niet kan betalen in de trein, noch zijn identiteit en adres kan bewijzen, zal de treinbegeleider 'vragen' in het volgende station uit te stappen. Hij kan zelfs de hulp van de politie inroepen. Bij de vaststelling van zwartrijders in de trein wordt door de treinbegeleider telkens een document opgemaakt, een zogenaamde C170 of een vaststelling van een onregelmatige reiziger, via de draagbare IBIS-toestellen, met onder meer de vermelding van het traject van de reiziger, de klasse van het treinvoertuig, het treinnummer en daardoor ook het uur en de datum van de overtreding.

Aangezien de vaststellingen van personen zonder geldig vervoerbewijs in de trein ook digitaal worden verwerkt en dus gecentraliseerd, is de NMBS er perfect van op de hoogte op welke trajecten en tijdstippen veel zwartrijders worden vastgesteld. Veel gevallen van agressie tegen NMBS-personeel gebeuren nochtans juist bij die vaststellingen van zwartrijders in de trein. Onder meer ACOD Spoor wil daarom, in het kader van de aanpak van de agressie tegen het NMBS-personeel, dat treinbegeleiders voortaan per twee op pad gaan.

Een tweede treinbegeleider zou zeker noodzakelijk zijn op de grote trajecten, zoals Oostende-Luik, Charleroi-Antwerpen en Namen-Brussel-Bergen, zeker tijdens de spitsuren en voor en na grote sportieve en culturele manifestaties. De vraag rijst echter of ook in een tweede treinbegeleider moet worden voorzien op de tientallen kleinere trajecten, zoals Gent-Eeklo, Gent-Zottegem-Geraardsbergen, Brugge-Zeebrugge, Aalst-Burst en de kleinere trajecten in Wallonië.

Mijnheer de minister, bent u er voorstander van om treinbegeleiders voortaan per twee op pad te sturen? Zo ja, in welke mate en volgens welke planning? Zo nee, waarom niet? Wat is de evolutie en de analyse van het aantal vastgestelde gevallen van personen zonder geldig vervoerbewijs in de trein, per type? Werden er bijkomende maatregelen genomen om de gevallen van personen zonder geldig vervoerbewijs aan te pakken? Zo ja, welke en met welk resultaat? Zo nee, waarom niet?

Worden, van een persoon die geen geldig vervoerbewijs kan voorleggen, steeds de identiteitsgegevens vastgelegd, zodat eventuele recidive kan worden vastgesteld? Zo nee, waarom niet? Wat is de evolutie en de analyse van de recidive bij de vastgestelde gevallen van personen zonder geldig vervoerbewijs in de trein, per type? Werden er bijkomende maatregelen genomen om de recidive bij de vastgestelde gevallen van personen zonder geldig vervoerbewijs in de trein aan te pakken? Zo ja, welke en met welk resultaat? Zo nee, waarom niet?

Wat is de evolutie en de analyse van het aantal gevallen waarin een persoon zonder geldig vervoerbewijs door de treinbegeleider gevraagd wordt – ik leg nogmaals de klemtoon op het "wordt gevraagd" – om in het volgende station uit te stappen, waarbij zelfs de hulp van de politie wordt ingeroepen?

Wordt aan een persoon die geen geldig vervoerbewijs kan voorleggen, niet kan betalen en ook geen adres- of identiteitsbewijs kan voorleggen, gevraagd om in het volgende station uit te stappen? Zo neen, waarom wordt hem dat dan niet gevraagd?

Wordt voor een persoon die geen geldig vervoerbewijs kan voorleggen, niet kan betalen en ook geen adres- of identiteitsbewijs kan voorleggen, steeds de hulp van de politie ingeroepen? Zo neen, waarom wordt de hulp van de politie niet ingeroepen?

Op welke trajecten en tijdstippen worden de meeste gevallen van personen zonder geldig vervoerbewijs vastgesteld? Werden er bijkomende maatregelen genomen om die zwarte trajecten aan te pakken? Zo ja, welke en met welk resultaat? Zo neen, waarom niet?

Is er een correlatie tussen de trajecten waarop de meeste gevallen van personen zonder geldig vervoerbewijs op de trein worden vastgesteld en de gevallen van agressie tegen NMBS-personeel? Zo ja, in welke mate? Zo neen, waarom niet?

Wat is, ten slotte, de evolutie en de analyse van het aantal vastgestelde gevallen van fraude met het vervoerbewijs per type? Werden bijkomende maatregelen genomen om de fraude met het vervoerbewijs aan te pakken? Zo ja, welke en met welk resultaat? Zo neen, waarom niet?

23.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): We hebben over het probleem van het zwartrijden op de trein al gesproken in de plenaire vergadering van 19 januari en in de commissievergadering van 7 februari. Dat gebeurde naar aanleiding van de aankondiging dat voortaan gerechtsdeurwaarders zouden ingeschakeld worden om de boetes van zwartrijders te innen.

U heeft toen ook verwezen naar nog andere maatregelen die de NMBS treft om het zwartrijden te bestrijden. Zo zou het eenvoudiger worden voor de reizigers om een ticket aan te kopen alvorens in de trein plaats te nemen. Bovendien is er beslist om de bestaande automaten te vervangen door performantere modellen die in de loop van dit jaar geplaatst zouden worden en dat het aantal automaten sterk uitgebreid zou worden. Al deze investeringen zouden ervoor moeten zorgen dat op termijn de verkoop aan boord evolueert naar een secundair verkoopkanaal en zelfs ontraden wordt.

Ik zou u vandaag nog de volgende vragen willen stellen. Ten eerste, wat is de stand van zaken met betrekking tot het initiatief om gerechtsdeurwaarders in te schakelen voor het innen van de boetes van zwartrijders? Welke resultaten werden reeds geboekt? Ten tweede, wat is de stand van zaken in verband met de aangehaalde andere maatregelen, bijvoorbeeld de vervanging van bestaande automaten door meer performante modellen. Ten derde, overweegt u, naast de vermelde maatregelen, nog andere maatregelen om het fenomeen van het zwartrijden te bestrijden?

23.03 Minister Paul Magnette: Voor het inzetten van de tweede treinbegeleider verwijs ik naar mijn antwoord in deze commissie op 25 januari 2012. Ik bezorg u een tabel van de NMBS met de verhoudingen tussen de verschillende types van vaststellingen van onregelmatigheden.

De ticketcontroleteams die uit drie of vier treinbegeleiders bestaan, voeren meer controles uit met meerdere teams samen. Door deze werkwijze kunnen treinen op kortere trajecten volledig worden gecontroleerd.

Als een persoon die in de trein geen geldig vervoerbewijs kan voorleggen, onmiddellijk betaalt, worden er geen identiteitsgegevens opgenomen. Enkel wanneer de reiziger niet in de trein betaalt, wordt een dossier met zijn gegevens opgesteld. Deze gegevens worden door de klantendienst van NMBS Mobility bijgehouden.

In 2011 werden 486 000 dossiers opgesteld waarvan 92 % voor reizigers zonder geldig vervoerbewijs. Elk dossier wordt bij niet-betaling binnen de zes weken aan een gerechtsdeurwaarder bezorgd. Deze werkwijze wordt sinds november 2011 toegepast. Het is dus te vroeg om over cijfers te communiceren.

Indien een reiziger niet in het bezit is van een geldig vervoerbewijs en zich niet wenst te identificeren, wordt hij verzocht in het volgende station de trein te verlaten en wordt in voorkomend geval via het Security Operations Center van Securail of aan een politiedienst gevraagd om tussenbeide te komen. Het Security Operations Center kreeg de meeste oproepen voor onregelmatige reizigers op de trajecten Brussel-Noord - Antwerpen-Centraal, Brussel-Zuid - Oostende en Brussel-Noord - Liège-Guillemins.

In overleg worden op basis van de dagelijkse monitoring van de gemelde feiten op het SOC bepaalde treinen voorzien van versterkt toezicht. De avondspits is het populairst, als ik dat zo mag zeggen.

Als men de meest gevoelige trajecten voor onregelmatige reizigers vergelijkt met deze waarop zich de meeste agressies voordoen, dan blijkt dat twee lijnen uit de top drie van zwartrijders terug te vinden is in de top drie van de lijnen met de meeste agressies, namelijk de lijnen 75 en 63. Dit kan betekenen dat er een verband is tussen deze twee feiten, maar het betekent niet automatisch een causaal verband.

In de stations waar zich verkoopautomaten bevinden, voorziet de NMBS in de vervanging van de huidige automaten door een groter aanbod van modernere en gebruiksvriendelijkere automaten en dit voor het einde van 2012. In de loop van 2013 voorziet de NMBS bovendien in de plaatsing van automaten in al de andere stations, net zoals in alle stopplaatsen.

23.04 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ook al wenst u hier niet te bevestigen dat er een causaal verband is tussen die lijnen waar veel agressie is tegenover het NMBS-personeel en die lijnen waar er veel zwartrijders zijn, ik denk dat het wel degelijk zo is.

Vandaar ook de terechte vraag van ACOD en het spoorwegpersoneel om op die gevoelige lijnen voor voldoende treinbegeleiders te zorgen.

Men moet er ook voor zorgen dat voor de problematiek van de zwartrijders, wat vaak de aanleiding is voor geweld en agressie, een soort van zerotolerantie wordt ingesteld. Op die manier kan men op die gevoelige lijnen op een afdoende manier reageren.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

24 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de schadevergoedingsaanvragen vanwege de NMBS na ongevallen of zelfmoord(pogingen)" (nr. 10901)

24 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 "les demandes d'indemnisation de la SNCB à la suite d'accidents ou de (tentatives de) suicides" (n° 10901)

24.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, het is zo dat de NMBS bij ongevallen of zelfmoordpogingen een schadevergoeding kan vragen aan de slachtoffers of nabestaanden. Die vergoeding betreft geleden schade aan treinen en sporen, en is soms ook van toepassing voor de vertraging die treinen erdoor oplopen.

Ik zou u willen vragen hoe bepaald wordt of een schadeclaim bij een ongeval of zelfmoordpoging ingediend moet worden. Wat zijn de criteria daarvoor?

Ten tweede, heeft u cijfers over het aantal pogingen in 2010 en 2011, en werd toen al dan niet een schadeclaim ingediend? Welke bedragen werden gevraagd? Konden die bedragen nadien worden geïnd?

Ten derde, overweegt u wijzigingen aan de werkwijze?

24.02 Minister Paul Magnette: Alle dossiers met betrekking tot ongevallen of zelfmoord en zelfmoordpogingen worden afzonderlijk onderzocht. De juridische dienst beslist geval per geval of een dossier geklasseerd wordt, of dat er tot terugvordering wordt overgegaan. Daarbij houdt de juridische dienst rekening met de situatie van het slachtoffer of zijn rechthebbenden. De dienst baseert zich daarvoor op het dossier zelf, op informatie van het gerecht of op specifieke informatie van de Dienst Slachtofferhulp of andere sociale diensten.

Het financieel verlies in euro van de NMBS, voor het rollend materieel, de opgelopen vertragingen enzovoort, bedroeg in 2009 652 421 euro, in 2010 583 000 euro en in 2011 379 000 euro. Dat laatste cijfer is een voorlopig bedrag. Tot op heden zijn de gerecupereerde schadebedragen in euro als volgt: in 2009 434 000 euro, in 2010 286 000 euro en in 2011 64 000 euro. De overgrote meerderheid van de gerecupereerde bedragen wordt gerecupereerd via de burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering privéleven.

Wat de opmerking over de rechtsvordering van de gesubrogeerde verzekeraars tegenover de erfgenamen betreft, wenst de NMBS te verduidelijken dat wanneer een verzekeraar een schadevergoeding uitkeert, dat

in het merendeel van de gevallen gebeurt zonder voorbehoud. De juridische dienst van de NMBS heeft ook geen kennis van rechtsvorderingen die de verzekeraar op deze basis zou hebben ingesteld.

In het verleden, tot het einde van de jaren '90, vaardigde de juridische dienst een inspecteur af die een persoonlijk bezoek bracht aan de familie om de schade die de NMBS geleden had, te proberen recupereren. Die aanpak werd soms als te agressief beschouwd en door de verbetering van de communicatiemiddelen wordt deze methode van dossierbeheer niet langer toegepast. Indien de familie dat wenst, kan nog steeds een vertegenwoordiger van de juridische dienst van de NMBS langsgaan.

24.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Ik dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

25 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de uitbetaling aan huis van pensioenen en uitkeringen door bpost" (nr. 10902)

25 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le paiement à domicile des pensions et allocations par bpost" (n° 10902)

25.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, deze vraag bouwt verder op een schriftelijke vraag aan de hand waarvan ik cijfers verkregen heb over de pensioenbedragen die nog uitbetaald worden aan huis.

Sinds 2008 is er geen tweede aanbieding wanneer de betrokkene het pensioen of de uitkering niet bij de eerste aanmelding in ontvangst kan nemen. Zo wilde men vermijden dat de postbodes alle dagen geld bij zich hebben en wilde men hen beter beschermen. Dat is dus een veiligheidsaspect.

Het is wel zo dat mensen die op die manier hun pensioen ontvangen geen gevolmachtigde kunnen aanstellen, met het risico dat ouderen soms zonder pensioen vallen, als ze op het moment van de aanbieding niet thuis zijn, maar bijvoorbeeld in het ziekenhuis zijn opgenomen.

Uit de cijfers die ik van u verkregen heb, blijkt dat gemiddeld 10 % van de pensioenen en de uitkeringen bij de aanbieding aan huis niet uitbetaald kan worden. Het probleem rijst dus voor ongeveer 13 500 mensen, vaak uit een kwetsbare en minder mondige groep.

Sensibiliseringscampagnes leiden ertoe dat deze betalingswijze minder frequent geworden is. Toch zijn het vaak nog de oudere gepensioneerden die per assignatie blijven uitbetaald worden, evenals gepensioneerden die weinig of niet vertrouwd zijn met de werking van een bankautomaat.

Misschien is een gedifferentieerde aanpak daarom aangewezen. Nieuwe gepensioneerden hebben niet zo veel problemen, zijn meer vertrouwd met bankrekeningen en kunnen bijgevolg wanneer noodzakelijk een gevolmachtigde op een rekening aanstellen. Nieuwe gepensioneerden kunnen er echter nog steeds voor opteren om hun pensioen aan huis te laten uitbetalen.

Aangezien een tweede aanbieding niet in aanmerking komt, overweegt u andere initiatieven om tegemoet te komen aan dit probleem voor die bijna 13 000 personen die af en toe de betaling niet kunnen ontvangen?

Wat is de evolutie in het aantal pensioenen en uitkeringen dat aan huis wordt aangeboden?

Dan is er nog het veiligheidsaspect. Hebt u cijfers die staven dat postbodes minder onderworpen zijn aan risico's, minder overvallen worden? Of moeten er ook hiervoor nog maatregelen genomen worden?

25.02 Minister Paul Magnette: Mevrouw de voorzitter, bpost wenst zich te houden aan de werkwijze die in 2008 met de Rijksdienst voor Pensioenen en met de FOD Sociale Zaken werd overeengekomen. Die werkwijze wil het gebruik van de zichtrekening bij de uitbetaling van pensioenen en uitkeringen aanmoedigen. Zo werden uitbetalingen via een zichtrekening de regel en werd de mogelijkheid tot een tweede aanbieding geschrapt.

Hiermee werd de uitbetalingsmethode van de federale instellingen beter in overeenstemming gebracht met de reële leefwereld van de betrokken burgers. Bovendien is deze methode veel veiliger omdat de aanwezigheid en manipulaties van baar geld in het postale circuit sterk verminderen.

Op het vlak van veiligheid leidde deze aanpak tot resultaat. In 2009 werden zes postbodes en in 2010 vier postbodes overvallen. In 2011 werd melding gemaakt van slechts één geval van agressie met diefstal.

Het aantal uitbetalingen aan huis is ook sterk gedaald, van ongeveer 123 000 uitbetalingen in februari 2010 tot ongeveer 85 000 in februari 2012. Bpost is van mening dat met deze aanpak een evenwicht werd gevonden tussen een noodzakelijke openbare dienstverlening en de veiligheid van klanten en personeelsleden. Bpost wenst deze aanpak aan te houden en overweegt geen andere initiatieven.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

26 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het langdurig blokkeren van naar schatting 3.000 reizigers door een brand aan een tractieonderstation in Lier" (nr. 11054)

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de spoorchaos tijdens de avondspits richting Kempen op 18 april 2012" (nr. 11073)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de chaos op het spoor van woensdagavond 18 april 2012" (nr. 11236)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de spoorproblemen op 18 april 2012" (nr. 11277)

26 **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 "près de 3.000 voyageurs longuement bloqués à la suite d'un incendie dans une sous-station de traction à Lierre" (n° 11054)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le chaos sur le rail en direction de la Campine durant l'heure de pointe du soir le 18 avril 2012" (n° 11073)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le chaos sur le rail dans la soirée du mercredi 18 avril 2012" (n° 11236)

- 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 problèmes survenus sur le réseau ferroviaire le 18 avril 2012" (n° 11277)

26.01 **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, een brand aan de draden van een tractieonderstation, dat ter hoogte van Lier de bovenleiding van stroom moet voorzien, zorgde tijdens de avondspits van 18 april 2012 voor ernstige hinder aan het spoorverkeer tussen Antwerpen en de Kempen.

De brand ontstond rond 17 u 45 en had volgens Infrabel een externe oorzaak. Vermoedelijk ging het om een blikseminslag.

Aangezien de brand zich net voor de aftakking tussen de lijnen Lier-Aarschot en Lier-Herentals bevond, werd het treinverkeer op beide trajecten onmogelijk. Ook op de lijn Lier - Heist-op-den-Berg werd het treinverkeer een tijdlang gestaakt, om het station van Lier niet te overbelasten.

Een tijdelijke, technische oplossing voor het probleem werd gevonden, door enkele andere tractieonderstations uit de omgeving stroom te laten leveren. Er moest echter wel met ernstige vertragingen rekening worden gehouden.

In de zone waar de kabels vuur hadden gevat, reden de trein met hun stroomafnemers omlaag, waardoor zij niet tegen een normale snelheid reden.

Bovendien zaten sinds 17 u 45 naar schatting drieduizend reizigers vast, verspreid over vijf treinen. De reizigers op de geblokkeerde treinen mochten bovendien om veiligheidsredenen niet worden geëvacueerd. Pas toen het treinverkeer na 20 uur opnieuw werd opgestart, konden zij hun reis voortzetten.

De NMBS startte na het incident meteen een overleg met De Lijn op, om in vervangende bussen te voorzien. Door de drukte tijdens het spitsuur lag zulks echter bijzonder moeilijk. Slechts enkele bussen konden worden ingezet.

Mijnheer de minister, ik weet ook dat men niets kan doen aan de weersomstandigheden waarmee men wordt geconfronteerd. Ik blijf mij echter verwonderen over een aantal veiligheidsaspecten. Wanneer 3 000 reizigers van 17 u 45 tot na 20 uur in een trein zijn geblokkeerd, stel ik mij de vraag of niet op een andere manier met hen kan worden omgegaan, zodat de overlast beperkt of binnen de perken blijft. Ik kan begrijpen dat de verantwoordelijken gedurende een uur of anderhalf uur reizigers in een trein laten vastzitten. Het moet niettemin mogelijk zijn om sneller of met minder ernstige gevolgen ervoor te zorgen dat de betrokken reizigers niet gedurende bijna drie uur op een trein vastzitten.

Daarom had ik graag het volgende vernomen.

Hoe komt het dat de betrokken reizigers zolang hebben vastgezet?

Bent u van oordeel dat de geblokkeerde reizigers sneller hadden moeten worden geëvacueerd? Zo ja, welke maatregelen werden er getroffen? Zo neen, waarom meent u dat het dan maar zo moet gebeuren?

Kunnen er geen betere afspraken met De Lijn worden gemaakt, om bij dergelijke incidenten meer vervangende busdiensten in te leggen?

26.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, het spoorprobleem op 18 april en de panne van de stroomcabine in Lier leiden weer tot een vraag over crisisbeheer en crisiscommunicatie. Drieduizend reizigers kwamen tweeënhalve uur vast te zitten. Verschillende reizigers deden hun beklag over de manier waarop ze werden opgevangen. Er was blijkbaar opnieuw onvoldoende communicatie. Reizigers bleven te lang in het ongewisse over een mogelijke oplossing en de aangeboden alternatieven bleken niet te bestaan.

Een en ander doet denken aan de spoorproblemen van 27 juni vorig jaar, die leidden tot het warmterapport dat we hier onlangs nog bespraken. De FOD Mobiliteit heeft toen een onderzoek gestart en legde verschillende pijnpunten bloot. Onder andere de organisatie van de communicatie kon heel wat beter. Er zijn ook geen noodplannen voor incidenten, enkel voor ongevallen. We vernamen ook dat het intragroepsprotocol over crisiscommunicatie dat door de drie entiteiten moest worden uitgewerkt, nog niet gerealiseerd kon worden door meningsverschillen. De NMBS-Groep liet in een reactie weten bezig te zijn met een groot deel van de aanbevelingen uit dat zogenaamde warmterapport.

Mijnheer de minister, biedt het noodplan dat de NMBS heeft uitgewerkt in november 2011 een afdoende antwoord voor de opvang en het ter plaatse brengen van gestrande reizigers? Wat is er precies bepaald? Heeft dit goed gewerkt op 18 april? Zullen er aanpassingen gebeuren?

Ten tweede, zijn er fouten gebeurd of tekortkomingen vastgesteld bij de doorstroming van informatie en het verstrekken van communicatie bij de spoorwegproblemen op 18 april?

Ten derde, welke aanpassingen die aangebracht zijn sinds 27 juni 2011 hebben een positieve bijdrage geleverd aan het opvangen van de problemen op 18 april? Welke aanbevelingen van de FOD Mobiliteit zullen prioritair worden doorgevoerd om onder andere communicatie- en informatieproblemen in de toekomst te vermijden?

Ten vierde, hoever staan de besprekingen met betrekking tot het oprichten van een lokale crisiscel bij zwaar verstoord verkeer?

Ten vijfde, wat is er fout gelopen bij het uitwerken van het intragroepsprotocol over de crisiscommunicatie? Wat kan er gebeuren om binnen een kortere termijn tot oplossingen te komen wanneer de verschillende entiteiten niet tot een vergelijk kunnen komen? De FOD Mobiliteit zou nu ingrijpen. Wanneer zullen zij tot resultaten komen?

Tot slot, kan en zal de minister in de toekomstige beheerscontracten in een grotere invloed van de FOD Mobiliteit op de NMBS-Groep voorzien, vooral met betrekking tot die crisiscommunicatie, waarop we helaas telkens weer moeten terugkomen?

26.03 Minister **Paul Magnette**: De brandweer en de technische en operationele diensten die de veiligheid en de coördinatie van het treinverkeer verzekeren, werden onmiddellijk opgeroepen, door Traffic Control van Infrabel. Het noodinterventieplan van de NMBS werd onmiddellijk in werking gesteld door de reizigersdispatching en uitgevoerd door de Regelaar Operaties Regio, op het ogenblik van de melding van de feiten om 17 u 50.

Het noodzakelijke interventiepersoneel werd onmiddellijk opgeroepen en ter plaatse gestuurd. Vanaf 18 u 10 werden 25 busmaatschappijen waarmee afspraken lopen voor tussenkomsten bij dergelijke incidenten gecontacteerd. Enkel De Lijn en één privébusmaatschappij hadden bussen ter beschikking. Er werd eveneens gebruikgemaakt van bussen van de gemeente Nijlen.

Een eerste bus kwam aan in Herentals om 19 uur. De reizigers werden, op bevel van de directeur van de brandweer, geëvacueerd om 19 u 33. Om 20 u 30 waren alle reizigers geëvacueerd. Op het vlak van de informatie werden kaderleden specifiek belast met het informeren van de reizigers.

26.04 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ik vind dat u nogal vlot gaat over de beschrijving van de feiten. De overlast is toch van een bepaald grote mate geweest. Ik doel niet zozeer op het technisch aspect, op het optreden naar aanleiding van de brand zelf of op het registreren, maar wel op de gestrande reizigers. Wat de reizigers daarover verklaard hebben, is toch niet min. Viermaal werd hen beloofd dat de brandweer hen zou evacueren. Viermaal werd dat plan veranderd, omdat men toch nog eens wilde proberen om de trein aan de praat te krijgen.

Ik denk dat de mensen zich enorm geërgerd hebben en geconfronteerd werden met non-communicatie van de NMBS. Men leert niet uit de fouten van het verleden. Ik verwijs naar het warmterapport van incidenten die al bijna een jaar geleden gebeurd zijn. Men rolt van het ene incident in het andere, zonder dat de juiste conclusies getrokken worden of maatregelen worden genomen.

Zeker bij incidenten is communicatie belangrijk. Daarstraks hebben we nog gesproken over Godinne. De NMBS blijft ernstig in gebreke en leert niet uit haar fouten.

26.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, bedankt voor het relaas van de avond daar. Ik zou niet zo kort door de bocht willen gaan door te stellen dat de NMBS niet leert uit de fouten, want ik denk dat er wel degelijk stappen in de goede richting worden gezet. Men moet er echter waakzaam voor blijven, want het kan zeker nog beter. Op zulke momenten is het ergste voor de reizigers namelijk de onwetendheid over wat er gaat gebeuren, wanneer dat gaat gebeuren, wanneer zij de trein zullen kunnen verlaten en zo meer. Dat is essentieel op dergelijke crisismomenten.

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

27 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de NMBS-camera's aan het station van Halle" (nr. 11058)**

27 **Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les caméras de la SNCB à la gare de Hal" (n° 11058)**

27.01 **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in België zijn momenteel 92 stations uitgerust met camera's. Het totale bedrag van de onderhoudskosten bedroeg in 2010 zo'n 1 026 000 euro.

In antwoord op een schriftelijke vraag zei u als minister van Overheidsbedrijven "dat het indijken van problemen inzake sociale veiligheid in een aantal stations voor een deel te danken is aan de ontradende aanwezigheid van camera's. Ook lijken de camera's een gunstige invloed te hebben op de subjectieve veiligheid in en rond de stations."

De kans bestaat echter dat er in Halle door het stadsbestuur zelf beveiligingscamera's worden geplaatst aan het station. Het stadsbestuur bekijkt de mogelijkheden om vaste en mobiele camera's aan te kopen. Zo'n verplaatsbare camera zou immers in de stationsomgeving kunnen worden ingezet, onder meer in de strijd tegen bromfiets- en fietsdieven. Vergeleken met 2010, steeg namelijk het aantal fietsdiefstallen van 172 naar 196. De meeste fietsen werden gestolen in de stationsomgeving, te weten 47 op het Stationsplein en 34 langs de Vandenpeereboomstraat.

Nochtans hangen er reeds camera's van de NMBS aan het station van Halle, maar volgens de korpschef van Halle, Johan Vanwezer, deugen die totaal niet: "De camera die er hangt levert nauwelijks bruikbare beelden op; daarop kan je je eigen vader of moeder nog niet herkennen." Tot zover het citaat van iemand die zou moeten weten waarover het gaat.

Mijnheer de minister, bent u van oordeel dat de beelden van de camera's van de NMBS aan het station van Halle van voldoende kwaliteit zijn? Zo ja, waarom? Zo nee, welke maatregelen werden genomen?

27.02 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, de NMBS-Holding is in 2006 gestart met het vierde luik van het MALAGA-project, dat tot doel heeft om camera's te plaatsen in de stations op basis van een risicoanalyse. Zes jaar later plaatst de maatschappij nog steeds nieuwe camera's, maar vervangt zij ook stapsgewijs het materiaal dat op het einde van zijn levenscyclus is gekomen. De camera's die in 2007 in het station van Halle geplaatst zijn, vormen het bewijs dat de NMBS-Holding steeds veel aandacht had voor de veiligheid in het station van Halle. De toenmalige technologie is natuurlijk minder doeltreffend dan deze die nu door de NMBS-Holding gehanteerd wordt. Niettegenstaande dat, zijn die camera's duidelijk beter dan camera's die men kan zien in tal van andere publieke ruimtes.

De NMBS-Holding is van oordeel dat de kwaliteit van de beelden de Corporate Security Service perfect in staat stelt om zijn opdracht van openbare dienst, en in het bijzonder de telebewaking van de spoorweginfrastructuur, uit te voeren.

De NMBS-Holding benadrukt dat de camera's een hulpmiddel zijn en dat ze niet mogen beschouwd worden als een doel op zich. Enkel de aanwezigheid van de camera's zal op zich niet leiden tot een daling van de criminaliteit, als die niet vanuit een ruimer perspectief benaderd wordt. Voor deze reden ontwikkelt de Corporate Security Service sinds enkele jaren samenwerkingsverbanden met de lokale en federale overheden in elke stad waar een station gesitueerd is. Deze akkoorden beogen in een eerste fase de situatie te analyseren, rekening houdend met het belang van alle vastgestelde fenomenen, en vervolgens een actieplan ad hoc te ontwikkelen. De overheden te Halle werden aangemoedigd om dit systeem te onderschrijven.

27.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Het volstaat echter duidelijk niet om camera's te plaatsen. Ze moeten ook werken en ze moeten ook hun nut hebben. Ik weet wel dat de camera's die in 2006 zijn geplaatst ondertussen technologisch verouderd zijn. De technologie staat niet stil. Wij willen dat de camera's een blijvend effect hebben.

U merkt zelf ook terecht op dat niet alleen de camera's tellen. In antwoord op een schriftelijke vraag zei u zelf dat er ook een positieve invloed is op de subjectieve veiligheid in en rond de stations. Wat is het nut echter van het plaatsen van camera's in en rond de stations, als men de beelden niet kan bekijken.

Ik dring erop aan, gelet op de veiligheidsproblematiek, dat ook aan het station van Halle zo snel mogelijk werk wordt gemaakt van het plaatsen van camera's waarvan de beelden wel bekeken kunnen worden, zodat ze een nuttig element kunnen worden in de bestrijding van de criminaliteit aldaar.

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

La **présidente**: La question n° 11126 de M. Destrebecq est transformée en question écrite.

28 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het jaarverslag 2011 van de ombudsman

voor de treinreizigers" (nr. 11235)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het jaarverslag 2011 van de ombudsman voor de treinreizigers" (nr. 11267)

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het jaarverslag van de ombudsman van de NMBS" (nr. 11279)

- de heer André Frédéric aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het jaarverslag 2011 van de ombudsman voor de treinreizigers" (nr. 11284)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het jaarverslag van de ombudsman van de NMBS" (nr. 11329)

28 Questions jointes de

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le rapport annuel 2011 du médiateur pour les voyageurs ferroviaires" (n° 11235)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le rapport annuel de 2011 du médiateur pour les voyageurs ferroviaires" (n° 11267)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le rapport annuel du médiateur de la SNCB" (n° 11279)

- M. André Frédéric au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le rapport annuel 2011 du médiateur pour les voyageurs ferroviaires" (n° 11284)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le rapport annuel du médiateur de la SNCB" (n° 11329)

28.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, uit het rapport van de ombudsman voor de treinreizigers voor 2011 blijkt dat de ombudsdienst in 2010 in totaal 6 402 klachten behandelde. Dat is een daling van 11 % in vergelijking met 2010. Wij zouden dus misschien optimistisch kunnen zijn.

Daarnaast werd de ombudsdienst minstens 12 000 keer telefonisch gecontacteerd. Die oproepen duurden gemiddeld langer. Uit die oproepen blijkt dat de reizigers vooral hun ongenoegen kwijt willen, maar dat zij geen klachtenprocedure willen starten.

Ombudsman Guido Herman stelde bij de voorstelling van het rapport: "De daling is er vooral gekomen omdat er een zekere klachtenmoeheid bij de reizigers optreedt." Vandaar mijn beperkte euforie bij die daling. "De motivatie om een klachtenprocedure te starten verkleint, omdat de aanhoudende problemen met de stiptheid het geloof in de aangekondigde verbeteringen aantasten."

Ondanks een lichte verbetering van de stiptheid en een aantal kortetermijnmaatregelen beantwoordt volgens de ombudsman de dienstverlening van het spoor nog niet aan de verwachtingen van de reizigers. Een aantal structurele problemen raakt immers niet opgelost. Het hoeft dan ook niet te verbazen dat vooral over de treindienst geklaagd wordt: vertragingen 2 083 klachten, afgeschafte treinen 585 klachten, en de samenstelling van de treinen 284 klachten.

In totaal zijn klachten over de treindienst goed voor 53,1 % van alle klachten. Op het vlak van de stiptheid werd een lichte vooruitgang geboekt, maar verre van voldoende om van een goede stiptheid te kunnen spreken. De andere bekende problemen bleven aanhouden. Klachten over vervoerbewijzen vormen, met 22,9 %, het tweede grootste klachtenpakket. In de dossiers die intussen afgehandeld zijn, kregen negen op tien reizigers een antwoord dat geheel of gedeeltelijk voldoening schonk.

Volgens de ombudsman verwijt de reiziger de NMBS-Groep ook dat er vaak nog te veel met cijfertjes geschermd wordt, zonder de realiteit op het terrein te willen erkennen. De dagelijkse ervaring toont aan dat de coördinatie tussen de spoorwegdiensten nog zeer vaak te wensen overlaat. Juist daar wringt het schoentje en blijkt het eigen personeel ook vaak de informatie te moeten gaan zoeken.

De ombudsman toont zich wel optimistisch over de investeringen in infrastructuur, nieuwe stations en nieuw materieel, met het oog op een toekomstgericht openbaar vervoer. Hij wacht tot slot de veranderingen af, beloofd voor eind 2013: "De spoorweggroep kan zich niet veroorloven deze afspraak te missen. De spoorweggroep heeft al te vaak beloftes niet gerespecteerd."

Mijnheer de minister, wij hebben, als lid van deze commissie, allemaal het lijvige document met alle individuele klachten gekregen. Sommige zijn wel zeer pijnlijk voor de NMBS. Wij konden lezen hoe de NMBS soms met de vele reizigers omgaat. Men is wel trots op die vele reizigers, zeker als zij betalen, maar zij worden soms aan hun lot overgelaten. Daarom zou ik graag van u vernemen in welke mate u de analyse en conclusies van de ombudsman voor de treinreizigers voor het jaar 2011 deelt. Welke maatregelen hebt u genomen op basis van het rapport van de ombudsman voor de treinreizigers voor 2011?

28.02 André Frédéric (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, le rapport annuel du médiateur pour les voyageurs ferroviaires a été présenté lors d'une conférence de presse le 24 avril dernier. Je souhaiterais vous interroger globalement sur les principales tendances soulignées. La diminution des plaintes semble être une information positive, du moins dans un premier temps. Cependant, le médiateur attribue cette diminution à la lassitude des navetteurs à porter plainte.

Monsieur le ministre, comment le Groupe SNCB interprète-t-il cette diminution? Constate-t-on également une diminution du nombre de demandes au Service Central Clientèle ou au bureau Irrégularités de la SNCB? Les causes principales des récriminations ou des plaintes arrivant directement à la SNCB sont-elles les mêmes que celles relevées par le médiateur (retards, suppressions de trains, etc.)? Concrètement, comment le Groupe SNCB utilise-t-il ce rapport annuel en vue d'améliorer la qualité de ses services?

28.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, wat is uw reactie op het jaarverslag?

28.04 Paul Magnette, ministre: Madame la présidente, le rapport annuel du service de médiation fera, dans les semaines à venir, l'objet d'une analyse approfondie par le Groupe SNCB. Néanmoins, ledit Groupe m'a déjà donné quelques éléments de réponse.

D'abord, depuis sa création, le médiateur adresse à la SNCB toutes les réactions qui lui sont transmises, y compris celles où le plaignant n'a accompli aucune démarche auprès de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire ferroviaire concerné pour tenter d'obtenir satisfaction par lui-même.

Parmi les pistes d'amélioration sur lesquelles la SNCB se penche, il faut en retenir deux en particulier. Premièrement, le score de la satisfaction globale des voyageurs est largement influencé par la ponctualité. L'amélioration de celle-ci doit rester la priorité des priorités. L'audit mené par la firme A. D. Little a permis de dégager un plan d'action visant à améliorer la ponctualité réelle. Toutefois, au stade actuel, la succession des différentes mesures et leur impact ne sont pas encore suffisamment ressentis par les clients. L'amélioration de la perception du client à propos de la ponctualité consécutive aux mesures prises en la matière se fera, elle aussi, avec un certain retard. Sur ce point, 2013 constitue toujours une date charnière.

Tot slot wil ik de objectiviteit van de observaties van de ombudsdienst inzake de kwaliteit van de dienstverlening aan de klanten benadrukken. Ik wil graag het werk van de ombudsman eren, die een sterke band schept tussen de burgers en hun verwachtingen op het vlak van mobiliteit, en de spoorweggroep die daarvoor moet instaan.

28.05 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Ik begrijp dat de NMBS zich nog moet beraden voordat zij hieraan conclusies verbindt. Ik betreur wel dat de mensen eerst naar de ombudsman moeten stappen, dat hij de klacht moet onderzoeken, dat die dan moet worden opgevolgd, dat alles in een jaarverslag moet staan, en dat de NMBS zich pas daarna gaat beraden hoe zij erop zal reageren. Zo keert men de rollen om. De NMBS moet, zodra zij kennis heeft van een probleem, daarop reageren, ongeacht of de betrokkene naar de ombudsdienst gestapt is of niet. Diverse klachten zijn evenwel gelijklopend. Men had dan ook veel sneller voor een oplossing moeten zorgen.

Als men de jaarverslagen naast elkaar legt, ziet men verschillende problemen die jaar na jaar terugkomen, maar de NMBS slaagt er blijkbaar niet in op afdoende wijze te reageren. Ik vind dat bijzonder pijnlijk voor deze onderneming, die weliswaar zeer succesvol is, maar dan niet zozeer omdat men tevreden is over de dienstverlening maar omdat men geen alternatief heeft. Ik vind dat bijzonder pijnlijk. Het getuigt van cynisme

dat de NMBS op die manier omgaat met de treinreiziger.

28.06 André Frédéric (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

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

Collega's, misschien is het een goed idee om de ombudsman in onze commissie eens te aanhoren. Dat kunnen wij plannen voor dit najaar. Het is al heel lang geleden dat de ombudsman nog in de commissie voor de Infrastructuur geweest is. Daarom stel ik voor om in het najaar een hoorzitting met de ombudsman te agenderen, met de mogelijkheid om met hem in debat te gaan.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vragen nrs 11237 en 11514 van de heren Vandeput en Vercamer zijn omgezet in schriftelijke vragen.

29 Vraag van mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de taalwetgeving in de PostPunten" (nr. 11244)

29 Question de Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la législation linguistique dans les Points Poste" (n° 11244)

29.01 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, artikel 19 van de samengevoegde wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken bepaalt dat iedere plaatselijke dienst van Brussel-Hoofdstad in zijn betrekkingen met een particulier de door hem gebruikte taal gebruikt, voor zover die taal het Nederlands of het Frans is.

De Vaste Commissie voor Taaltoezicht krijgt op regelmatige basis klachten binnen over de niet-naleving van deze taalwetgeving in PostPunten in Brussel-Hoofdstad, vaak omdat een eerdere klacht bij de Ombudsdienst voor de postsector de klachten niet afdoende behandelt.

De Ombudsdienst zou ervan uitgaan dat de plaatselijke PostPunten niet onder de geldende taalwetgeving vallen omdat de personeelsleden van de winkel aan wie de taken zijn uitbesteed niet onder de bevoegdheid van bpost vallen.

Nochtans leveren deze PostPunten diensten, zoals het verkopen van postzegels, die onder de universele dienstverlening vallen.

Mijnheer de minister, ik heb twee vragen. Bent u van oordeel dat de plaatselijke PostPunten van bpost onverkort onderhevig zijn aan de taalwetgeving in bestuurszaken? Indien ja, bent u van plan stappen te ondernemen om de toepassing ervan af te dwingen?

29.02 Minister Paul Magnette: Mevrouw Van Eetvelde, in de handelszaken waar een PostPunt is gevestigd, moet enkel bij het verlenen van postdiensten de wetgeving op het gebruik van de landstalen in bestuurszaken worden gerespecteerd. De naleving van deze wetgeving maakt trouwens deel uit van de toekenningsvoorwaarden en de overeenkomst die bpost afsluit met de uitbater van een PostPunt. Controle op de naleving van deze bepaling gebeurt via *mystery shopping*.

29.03 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik vind het heel belangrijk dat er duidelijkheid komt. De Ombudsdienst en de Vaste Commissie voor Taaltoezicht zitten immers op een ander spoor. Zij geven een totaal verschillende interpretatie aan deze situatie. Ik meen dat de wetgeving duidelijk is. Artikel 36 van de wet inzake de overheidsbedrijven bepaalt dat ook de dochterondernemingen van overheidsbedrijven, waarin het belang en het kapitaal van de overheid meer dan 50 % bedragen, onderworpen zijn aan de taalwetgeving. Het wordt volgens mij dan ook dringend tijd dat de Ombudsdienst dit erkent.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 11245 van de heer Vandepuut wordt uitgesteld.

30 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de plannen om de arbeidsomstandigheden van postbodes te optimaliseren" (nr. 11331)

- mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het onderzoek naar de fysieke lasten voor de postbodes" (nr. 11436)

30 **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 "les projets pour améliorer les conditions de travail des facteurs" (n° 11331)

- Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'enquête sur les charges physiques chez les facteurs" (n° 11436)

30.01 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de minister, geregeld horen wij klachten van postbodes in verband met de hoge werkdruk. Sommigen zouden genoodzaakt zijn om regelmatig overuren te kloppen, omdat zij er niet in slagen hun poststukken binnen de vooropgestelde tijdspanne te bestellen. Een en ander zou ook gevolgen voor het ziekteverzuim kunnen hebben.

Daarom vroeg ik via een schriftelijke vraag de cijfers op over het aantal postbodes dat minstens een dag afwezig is wegens ziekte of een arbeidsongeval. Die cijfers blijven relatief stabiel: 7 op 10 postbodes is om die reden minstens een dag afwezig.

In uw antwoord gaf u onder andere aan dat bijvoorbeeld de ergonomie voor bpost steeds een prominent aandachtspunt is geweest. Sinds 2004 is er een Ergoplan om ziektes die verband houden met het bewegingsapparaat preventief te verhelpen. Dat plan wordt jaarlijks bijgestuurd en geëvalueerd. Zo voorzag het Ergoplan 2011 in een specifieke opleiding voor medewerkers van sorteercentra.

Mijnheer de minister, kunt u een korte evaluatie geven van de verschillende ergoplannen die sinds 2004 jaarlijks worden opgemaakt? Welke maatregelen overweegt u om de arbeidsomstandigheden voor postbodes te optimaliseren?

30.02 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, bpost heeft de VUB een onderzoek laten doen naar de fysieke lasten die een postbode ondervindt bij het uitvoeren van zijn job. Bpost deed dat om de haalbaarheid van de op til zijnde hervormingen te bekijken. De resultaten van het onderzoek gaven onder andere aan dat het ronddragen van post niet specifiek als fysiek lastig moet worden bestempeld. Voor sommige rondes of specifieke jobs is bijvoorbeeld wel een aanpassing van het vervoersmiddel noodzakelijk, of moet een rustpauze worden ingevoerd.

Wat waren de gedetailleerde conclusies van dit onderzoek? Kunnen de leden van deze commissie een kopie van het onderzoek krijgen?

Welke aanpassingen aan de op til zijnde hervormingen zal bpost doorvoeren om de job van postbode draaglijk te houden, rekening houdend met het gevoerde onderzoek?

Op welke manier wordt de timing van de hervormingen door deze studie en door de nodige aanpassingen beïnvloed?

30.03 **Minister Paul Magnette**: Collega's, de ergoplannen zijn een onderdeel van de jaaractieplannen van de dienst voor preventie en bescherming op het werk. Met deze jaaractieplannen werd de vermindering van het aantal arbeidsongevallen een permanent aandachtspunt. De voornaamste elementen uit deze actieplannen zijn preventie en sensibilisering, bijvoorbeeld via de STOP-campagne, die op een thematische manier via affiches en werkvergaderingen de veiligheid op het werk permanent in de aandacht houdt.

Gedetailleerde statistieken en een analyse van elk incident ondersteunen het veiligheidsbeleid. Het terugdringen van het aantal arbeidsongevallen is een meetbare doelstelling voor het lijnmanagement en is een onderdeel van de jaarlijkse evaluatie. Bpost evalueert dit beleid als positief. Inderdaad, sinds 2007 zijn het aantal ergonomiegebonden arbeidsongevallen en het aantal dagen werkonbekwaamheid gedaald met meer dan 60 %. Bpost wil in de eerste plaats dit preventiebeleid voortzetten. Tegelijk wil bpost ook anticiperen op de nieuwe werksituaties die zullen ontstaan als gevolg van de evolutie van de postvolumes en de verdere automatisering. Een onderzoek naar de fysieke inspanningen en belasting van de postbode is daarvan een voorbeeld.

30.04 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Ik weet niet of het mogelijk is om een kopie van dat onderzoek van de VUB te krijgen?

30.05 Minister Paul Magnette: Ik zal bpost vragen of het mogelijk is.

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

La **présidente:** Madame Gerkens, avez-vous des nouvelles de M. Balcaen?

30.06 Muriel Gerkens (Ecolo-Groen): Il était présent à l'instant.

La **présidente:** Nous devons l'attendre pour votre question jointe.

31 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het project van projectontwikkelaar 'de Zilvercorens' op de terreinen van de NMBS-Holding in Poperinge" (nr. 11431)

31 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le projet du promoteur 'de Zilvercorens' concernant les terrains de la SNCB-Holding à Poperinge" (n° 11431)

31.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, er is een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd om op de terreinen van de NMBS-Holding in Poperinge een project Zilvercorens te realiseren. Het gaat om 48 flats in drie appartementsgebouwen. Er is intussen al een informatiemoment georganiseerd.

Heeft de Holding haar terreinen verkocht aan die ontwikkelaar? Zo ja, tegen welke voorwaarden en prijs?

Vond er vooraf een marktconsultatie plaats? Zo ja, in welke vorm? Zo neen, waarom niet?

Achtenveertig bewoonde flats net achter het station betekenen meteen ook even veel of meer mogelijke klachten over geluidsoverlast. Is hiermee rekening gehouden?

Kan de realisatie van het project gevolgen hebben voor de toekomst van het reizigersstation?

Wat is de strategie van de NMBS-Holding inzake vastgoed dat niet langer noodzakelijk is voor de spoorwegexploitatie?

Stapte de Holding eerder al in private bouwprojecten? Zo ja, welke?

31.02 Minister Paul Magnette: De NMBS-Holding meldt mij dat zij op 28 oktober 2011 met de projectontwikkelaar een overeenkomst gesloten heeft, die leidt tot recht van opstal met de optie tot aankoop onder de opschortende voorwaarde van het verkrijgen van een definitieve bouwvergunning. De verkoop werd conform de delegatie van bevoegdheden goedgekeurd. De verkoopprijs werd na onderhandeling vastgesteld. Zij is 90 % hoger dan de officiële schattingsprijs van de FOD Financiën, het Comité tot Aankoop van Onroerende Goederen.

De NMBS-Holding zette de grond niet zelf in de markt, maar werd door de promotor benaderd met de vraag tot verkoop van de betrokken grond. De promotor heeft zelf de nodige stappen gezet om de betrokken overheden ertoe aan te zetten de bestemming van de grond te wijzigen. Gezien de interesse van de

promotor en het feit dat geen enkele andere promotor ooit enige interesse voor de grond had getoond, was de NMBS-Holding van oordeel dat zij die opportuniteit moest benutten.

Er is slechts een trein per uur die aankomt en vertrekt in het station van Poperinge. Men kan daarom moeilijk spreken van geluidsoverlast. De afstand tussen de nieuwe flats en het dichtstbijzijnde spoor bedraagt 19 meter. Langs vele bestaande spoorlijnen is er dicht bij het spoor bebouwing zonder dat er noemenswaardige klachten zijn wegens geluidsoverlast. De realisatie van het woonproject heeft geen gevolgen voor de toekomst van het station in Poperinge.

Het beleid van de NMBS-Holding inzake het beheer van vastgoedprojecten valt buiten haar opdrachten van openbare dienst. Dat beleid is gericht op het realiseren van meerwaarde zonder dat zij ondoordachte risico's neemt. De vastgoedprojecten kunnen gerangschikt worden van risicoloos tot risicovol. Naarmate het risico toeneemt, stijgt ook het mogelijke rendement. De NMBS-Holding realiseert zelf geen private bouwprojecten. Dat behoort niet tot haar kerntaken. Om het risico af te zonderen, maakt de NMBS-Holding gebruik van aparte juridische entiteiten wanneer het vastgoedrisico toeneemt. De rol van iedere entiteit die betrokken is bij de vastgoedontwikkeling, is duidelijk gedefinieerd.

31.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Ik dank u voor het antwoord.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

32 Questions jointes de

- M. Olivier Destrebecq au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan d'investissement du Groupe SNCB" (n° 11298)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les 25 milliards d'euros demandés par le Groupe SNCB" (n° 11318)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan d'investissement 2013-2025 du Groupe SNCB" (n° 11324)

- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan pluriannuel d'investissement du Groupe SNCB" (n° 11325)

- Mme Muriel Gerkens au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan d'investissement pluriannuel du Groupe SNCB" (n° 11491)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan d'investissement 2013-2025 du Groupe SNCB" (n° 11831)

32 Samengevoegde vragen van

- de heer Olivier Destrebecq aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het investeringsplan van de NMBS-Groep" (nr. 11298)

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de vraag van de NMBS-Groep voor 25 miljard euro" (nr. 11318)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep" (nr. 11324)

- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het meerjareninvesteringsplan van de NMBS-Groep" (nr. 11325)

- mevrouw Muriel Gerkens aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het meerjareninvesteringsplan van de NMBS-Groep" (nr. 11491)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep" (nr. 11831)

32.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, toutes mes excuses pour mon absence de quelques minutes.

Monsieur le ministre, dans le cadre de la discussion de votre note de politique générale, je vous avais interrogé sur l'état d'avancement du plan pluriannuel d'investissement (PPI). À l'époque, malgré ce qui est prévu par la loi, vous n'aviez pas encore reçu ce projet de PPI de la part du Groupe SNCB. Aujourd'hui, il semblerait que ce soit chose faite. Si l'on en croit la presse, il est fait état d'un montant total de 24,9 milliards d'euros pour rencontrer les besoins d'investissement du Groupe.

Monsieur le ministre, quel est l'état d'avancement du calendrier? Il est apparu à un moment donné que ce PPI était en fait plus qu'un projet et qu'il était déjà une décision finale. S'agit-il, dès lors, du projet approuvé par toutes les instances du Groupe SNCB? Ce texte fait-il l'objet d'un accord du gouvernement et a-t-il été concerté avec les Régions?

Si nous en sommes encore au stade du projet et de la négociation, comme j'ai pu le comprendre, pouvez-vous me préciser si ce projet a aujourd'hui été approuvé par toutes les entités du Groupe SNCB? Le montant total des investissements cité par la presse est-il bien le montant retenu? Quel est le scénario de croissance du trafic "passagers" prévu à ce stade? Je fais notamment référence aux prévisions du Bureau du Plan en termes d'accroissement de la demande de mobilité.

Pouvez-vous également nous préciser le calendrier de négociation et de concertation de ce PPI avec les Régions, qui, pour certaines d'entre elles, ont élaboré des projets pour le rail, en prévision de la mise en œuvre de ce nouveau plan pluriannuel d'investissement.

Par ailleurs, le projet, tel qu'il semble vous avoir été adressé, est accompagné d'un courrier qui stipule bien que trois projets importants ne sont pas repris dans ce PPI. Il s'agit du deuxième accès au port d'Anvers, de la gare de Gosselies et de la jonction Nord-Midi. Quelle est votre position quant à la nécessité de trouver une solution pour ces trois projets?

32.02 Muriel Gerken (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, le 25 avril 2012, la presse nous communiquait des informations sur le plan d'investissement. Parmi les projets cités, on relevait l'acquisition programmée de 50 rames de trains légers, offrant 15 000 places, ces trains légers étant également qualifiés de "trams-trains" dans cet article.

Monsieur le ministre, je souhaiterais avoir quelques précisions sur ce sujet. De quel type de matériel est-il question? Parle-t-on de trains légers, c'est-à-dire d'un matériel léger moins cher à exploiter et circulant uniquement sur le réseau Infrabel? Ou bien s'agit-il de "trains-trams", c'est-à-dire d'un matériel capable de circuler à la fois sur les voies Infrabel et sur les voies de tram.

Si on se concentre sur l'hypothèse la plus simple, celle des trains légers appelés à circuler uniquement sur le réseau Infrabel, j'aurais aimé que vous m'éclairiez sur l'utilisation prévue pour ce nouveau matériel roulant, attendu de longue date. Je suppose que si le Groupe SNCB planifie une telle acquisition, c'est à l'appui d'une exploitation spécifique et d'une offre différente des services offerts aujourd'hui. Par sa légèreté, ce type de train offre pour principal avantage des accélérations et décélérations rapides. Selon moi, ce type de train est donc plutôt destiné à des services urbains et suburbains, marquant des arrêts fréquents.

Monsieur le ministre, le contrat de gestion imposait la remise au gouvernement d'une étude relative au développement de réseaux suburbains autour de Gand, Anvers, Liège et Charleroi. Ces études vous ont-elles été remises? Je ne vous surprendrai pas en insistant sur le caractère prioritaire du développement de tels réseaux ferroviaires autour des grandes agglomérations. En ce qui concerne Liège, nombreuses sont les études sur la mobilité qui pointent le potentiel et la nécessité d'une telle offre. Si ces études vous ont été remises, serait-il possible d'en disposer? Quel est le lien entre les propositions issues de ces études et l'utilisation future de ces trains légers? Quand pouvons-nous attendre la mise en place d'une telle offre ferroviaire d'agglomération?

32.03 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de NMBS-Groep zou op basis van het investeringsplan 2013-2025 aan de overheid 25 miljard euro vragen, alleen al om het bestaande spoorwegnet de komende dertig jaar te renoveren en om treinmaterieel te vernieuwen en bij te kopen.

Ruim 8,7 miljard euro moet dienen om het bestaande klassieke spoorwegnet te renoveren en minimaal uit te breiden. Voor de vernieuwing van stations en parkings wordt ruim 3 miljard euro uitgetrokken en voor het Gewestelijk ExpresNet ook bijna 1,3 miljard euro. Het gaat bijna louter om investeringen waarover vóór dit plan reeds beslist was.

In het treinmaterieel wil de groep ruim 4 miljard euro pompen. Ruim de helft daarvan is bestemd voor de aankoop van nieuw treinmaterieel om de reizigersgroei op te vangen. Om het spoorwegnet en het treinmaterieel helemaal 'veiligheidsproof' te maken, is de komende dertig jaar nog eens bijna 5,2 miljard euro nodig. In dat bedrag zitten niet eens nieuwe spectaculaire infrastructuurwerken, ook al zullen die onvermijdelijk zijn.

Zo wijst de NMBS-Groep erop dat infrastructuurwerken, zoals aan de Brusselse Noord-Zuidverbinding, die tussen 2017 en 2024 helemaal zal dichtslippen, moeten aangepakt worden. In het plan is echter geen sprake van investeringen om dit probleem aan te pakken. Het investeringsplan 2013-2025 zou eind april 2012 voorgelegd zijn aan de verschillende raden van bestuur.

U hebt als toezichthoudend minister van Overheidsbedrijven begin deze maand verklaard dat in het investeringsplan 2013-2025 drie grote infrastructuurwerken ontbreken: de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven, de Brusselse Noord-Zuidverbinding en het station bij de luchthaven van Charleroi in Gosselies.

Wat is de stand van zaken van dat investeringsplan 2013-2025? Wat is het totale kostenplaatje? Uit welke grote onderdelen bestaat dit plan?

Op welke wijze werden investeringen geselecteerd en wat is hiervoor de motivatie? Op welke wijze zullen deze investeringen gefinancierd worden? Welke investeringen werden niet gekozen en wat is hiervoor de motivatie?

Wat is uw standpunt als minister omtrent het investeringsplan en op basis van welke argumenten komt u tot een dergelijk standpunt?

Waarom vindt u dat die drie infrastructuurwerken ontbreken in het plan? Waarom precies die drie werken? Hoe bent u tot die prioriteiten gekomen?

Tot slot, welke maatregelen werden genomen op basis van dit investeringsplan 2013-2025?

32.04 Paul Magnette, ministre: Madame la présidente, chers collègues, le plan d'investissement actuel s'étend sur la période 2011-2012. Le contrat de gestion prévoit que les trois sociétés du Groupe SNCB rédigent une proposition pour un nouveau plan d'investissement à long terme pour la période 2013-2025.

Le document qui m'a été transmis, en avril dernier, est un document de la SNCB Holding. Cette proposition a été faite sur la base d'un premier tour de discussion. Mais nous n'en sommes certainement pas aux décisions définitives, ni aux montants définitifs qui seront affectés, ni à la liste des projets qui seront déterminés. Ce plan est celui de la Holding. Il n'a même pas été approuvé par Infrabel et la SNCB. Ces derniers en ont pris acte. Ils l'ont analysé; ils ont fait un certain nombre d'observations. Il faut donc considérer ce plan comme un premier brouillon, une première ébauche à retravailler.

En concertation avec les services de la SNCB, j'organise, à mon tour, une concertation afin de vérifier en détail si toutes les demandes sont bien nécessaires, si certaines choses ne peuvent être réalisées à des conditions moins onéreuses. Les experts du SPF Mobilité et Transports rédigent également une analyse critique des propositions. La première version du plan d'investissement évoluera donc bien encore dans les mois à venir. Je tiens à faire remarquer ici que j'aurai une série de consultations informelles avec des acteurs de la société civile ainsi qu'une concertation plus formelle avec les Régions.

Comme je l'ai dit lors de ma prise de fonction, mes priorités sont claires. Elles correspondent à l'accord de gouvernement. Il y a, tout d'abord, la sécurité et la ponctualité. Ce sont là les deux maîtres-mots de nos investissements. Aucune économie ne sera faite sur la sécurité du rail et des trains. Par ailleurs, le réseau ferroviaire existant doit continuer à être maintenu dans un bon état. Dès lors, il faudra prévoir un budget de maintenance significatif. Nous devons voir, par la suite, comment la croissance attendue du trafic, qui est positive pour la mobilité et l'environnement, peut être absorbée.

L'accord de gouvernement prévoit que notre pays mettra en œuvre une politique ferroviaire ambitieuse. Je consulterai le gouvernement fédéral au sujet des ressources financières qui pourront être libérées pour la période 2013-2025 pour cette politique ferroviaire ambitieuse. Le contexte budgétaire restreindra les possibilités pour les premières années, à savoir jusqu'en 2015. Mais il devrait être possible de réaliser plus de choses après cette date de retour à l'équilibre dans le cadre de notre trajectoire budgétaire.

Le débat européen souligne de plus en plus qu'une stratégie de croissance est nécessaire pour sortir de la récession. En raison de leurs effets multiplicateurs importants, les investissements dans les infrastructures de base, notamment ferroviaires, sont aussi essentiels dans une optique de croissance.

Dans le même temps, je consulterai largement les Régions qui sont responsables de la mobilité, de l'aménagement du territoire et de l'environnement, qui apportent une contribution importante au débat sur le développement du rail dans notre pays. L'accord de gouvernement prévoit, en particulier, que les Régions peuvent, par ailleurs, cofinancer certains projets d'investissement. Nous concluons des accords à ce sujet.

Door mij zijn ontwerp van plan door te geven, heeft de raad van bestuur van de NMBS-Holding de formele toezegging herhaald die in 2005 in het overlegcomité genomen werd voor de aansluiting van de luchthaven van Gosselies. De raad van bestuur is van oordeel dat de verbintenis nagekomen moet worden door deze in het meerjarenplan op te nemen. De raad van bestuur vraagt dat er actief gezocht zou worden naar een oplossing om de capaciteitsproblemen op de Noord-Zuidverbinding op te lossen.

Ten slotte vraagt hij om bijzondere aandacht voor de tweede toegang tot de Antwerpse haven en voor de reactivering van de IJzeren Rijn, twee investeringen die nodig zijn voor de ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor.

Het gaat in dit stadium dus heel duidelijk om een werkdocument dat nog aanzienlijk aangepast moet worden, met name na de evaluatie door mijn ploeg, door de regering en na overleg met de Gewesten.

L'offre de trains sera, quant à elle, déterminée par le futur plan de transport qui est en cours d'élaboration au sein de la SNCB et qui ne m'a pas encore été présenté.

La Belgique n'étant pas une île, notre système ferroviaire doit s'intégrer dans les grands réseaux de transport européen, dans les lignes à grande vitesse et les corridors de fret. Les investissements qui préparent notre réseau ferroviaire à la dimension européenne et qui raccordent les grandes villes, les ports et les aéroports pourront aussi compter sur un soutien financier de l'Union européenne.

Vous remarquerez que nous sommes aujourd'hui à l'aube d'une période pendant laquelle un vaste dialogue sera mené avec de nombreux partenaires, ce qui impliquera inévitablement des choix. Je ferai tout ce qui est en mes moyens pour mener un dialogue constructif basé sur des données objectives et pour parvenir à un résultat final équilibré pour la fin de l'automne.

32.05 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Merci, monsieur le ministre, pour vos réponses. Je m'étonne d'entendre de votre part qu'il ne s'agit, pour certaines entités du Groupe, que d'une prise d'acte. J'avais cru comprendre le contraire de certains contacts.

Cela remet en cause, madame la présidente, les discussions que nous devons avoir au sein de la commission Infrastructure; en effet, nous avons prévu de les mener une fois le document approuvé par l'ensemble des entités. Si elles n'ont fait qu'en prendre acte, il sera quelque peu gênant de rester en marge de cet important débat mené à l'heure actuelle.

Monsieur le ministre, j'insiste sur le fait que ce sont d'abord les besoins des voyageurs qui doivent primer en termes de sécurité, de ponctualité, d'amélioration de la fréquence, d'amplitude de l'ouverture ou de la réouverture de nouvelles lignes, de matériel roulant, d'accueil dans les gares et les points d'arrêt.

Les investissements viennent après. On a peut-être parfois eu tendance, au niveau de la SNCB, à voir d'abord les investissements et, ensuite, dans quelle mesure ils répondaient aux besoins et aux attentes des voyageurs.

J'espère que cette fois, avec le SPF Mobilité et Transports, avec le gouvernement et d'autres acteurs, il sera

possible de convaincre la SNCB de prendre en compte d'abord les attentes et les besoins des voyageurs.

32.06 Muriel Gerkens (Ecolo-Groen): Madame la présidente, il est possible que j'aie eu un moment d'absence mais il me semble que je n'ai pas obtenu de réponse à mes questions.

L'étude prévue dans le contrat de gestion imposant la remise au gouvernement d'une étude sur le développement de réseaux suburbains autour de Gand, Anvers, Liège et Charleroi a-t-elle été remise?

Si oui, dispose-t-on de documents et peut-on y avoir accès? Si non, des sanctions ont-elles été appliquées pour non-respect de clauses du contrat de gestion?

Je trouve assez inadmissible que des éléments faisant partie d'un contrat de gestion, donc des obligations, ne soient pas respectés.

J'espère donc que le prochain contrat de gestion en négociation prévoira des mesures pour sanctionner la SNCB en cas de non-respect de ses engagements.

Je repose la question: l'étude a-t-elle eu lieu ou pas?

Même s'il ne s'agit que d'un brouillon de projet élaboré par le Holding et analysé actuellement, il m'aurait intéressé de savoir s'il y est question de train léger, de train-tram ou des deux, en fonction des lieux et de leur utilisation. Le choix pourra toujours être décidé par la suite.

32.07 Paul Magnette, ministre: Je n'ai pas préparé les réponses à vos questions; j'y reviendrai donc.

32.08 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Vaak is hetgeen in de krant verschijnt een beetje voorbarig. Ik heb dat in het verleden ook al opgemerkt. Dergelijke zaken verschijnen natuurlijk met een bepaald doel in de krant, om een ballonnetje op te laten, om te zien hoe men daarop reageert en soms ook om bepaalde plannen te kelderen.

Ik denk echter dat u in dezen te gemakkelijk zegt dat het allemaal nog voorlopig is en dat wij het verloop wel zullen zien. Volgens de berichten in de media zouden de raden van bestuur — mijn partij heeft het geluk om niet in die raden van bestuur te zetelen en ik ben daar ook trots op, wij hebben ook geen boter op ons hoofd — eind april reeds een aantal beslissingen ter zake hebben genomen. U zegt echter dat het allemaal voorbarig en voorlopig is, en dat het gaat om sneuvelteksten en denkoefeningen. Welnu, ook al gaat het om denkoefeningen en sneuvelteksten, u was er wel als de kippen bij om begin mei te reageren en te zeggen dat er nog bijkomende projecten moeten zijn. De vraag is waarom precies die projecten en andere niet? Uit welke projecten had u de keuze? Welke opties hebt u genomen om sommige wel te selecteren en andere niet?

Ik stel de keuze van de Noord-Zuidverbinding in Brussel, het station in Gosselies en de ontsluiting van de Antwerpse haven niet in vraag, maar ik denk dat het goed zou zijn, mochten wij het volledige plaatje kennen en mochten we weten welke projecten niet in aanmerking komen, zodat wij ook weten of het een gezonde, logische en consequente beslissing is.

32.09 Muriel Gerkens (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, quand vous dites que vous y reviendrez, c'est que vous ne disposez pas des réponses?

32.10 Paul Magnette, ministre: Effectivement, je constate qu'il n'y a pas d'éléments de réponse à votre question; j'en suis désolé. Je vais rechercher le plus vite possible ces éléments.

32.11 Muriel Gerkens (Ecolo-Groen): Vous me les enverrez par mail ou courrier?

32.12 Paul Magnette, ministre: Bien sûr, si vous le désirez.

32.13 Muriel Gerkens (Ecolo-Groen): D'accord. Je vous remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

33 Question de M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la vente de billets Eurostar à destination de Lille et Calais" (n° 11321)

33 Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de verkoop van Eurostartickets met bestemming Rijsel en Calais" (nr. 11321)

33.01 **Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, depuis quelques mois, la question de la libre circulation des voyageurs qui empruntent l'Eurostar entre Bruxelles, Lille et Calais est au centre du débat en raison des pressions exercées par la Grande-Bretagne en matière de sécurité. Si, comme l'a annoncé Mme la secrétaire d'État Maggie De Block le 17 avril dernier en commission de l'Intérieur, la suppression pure et simple des arrêts en gare de Lille-Europe et Calais-Fréthun ne semble plus figurer à l'ordre du jour, il est toujours très difficile, voire impossible, d'acheter un ticket Bruxelles-Lille, Bruxelles-Calais, Lille-Bruxelles ou Calais-Bruxelles pour les voyageurs qui ne disposent pas d'un abonnement.

Mme la secrétaire d'État indiquait "récemment" – même si ma question date du 26 avril... - qu'à la suite d'une rencontre entre les trois pays concernés, des propositions avaient été soumises à la direction d'Eurostar et que celle-ci examinait la faisabilité de différentes pistes pour trouver une solution à ce problème qui dure depuis trop longtemps.

Monsieur le ministre, êtes-vous associé à la négociation en cours? Avez-vous pris contact personnellement avec vos homologues français et britannique? Pourriez-vous me préciser quelles sont les pistes soumises à Eurostar? Pouvez-vous confirmer que les arrêts de l'Eurostar en gares de Lille et Calais ne seront pas supprimés? Quand reviendra-t-on à une situation normale? En d'autres mots: quand les voyageurs pourront-ils à nouveau réserver librement leurs billets Eurostar et ainsi avoir la possibilité de circuler librement entre ces trois destinations de l'espace Schengen, et ce sans devoir subir des contrôles britanniques qui ne semblent pas justifiés?

33.02 **Paul Magnette**, ministre: Monsieur Balcaen, il s'agit d'un dossier relatif à des questions de migration et de mobilité. La négociation avec Eurostar International Limited est menée par la secrétaire d'État Maggie De Block en collaboration avec le secrétaire d'État à la Mobilité Melchior Wathelet et la ministre de l'Intérieur Joëlle Milquet. N'étant pas moi-même associé à cette négociation, il ne m'appartient pas de contacter mes homologues français et britannique.

Les trains Eurostar sont exploités par Eurostar International Limited, qui est une entreprise ferroviaire indépendante de droit britannique, dont le siège social est installé à Londres. C'est donc cette société qui détermine les conditions d'accès à ses services ainsi que sa politique d'arrêts. À cet égard, la SNCB, qui en est actionnaire à hauteur de 5 %, m'indique que, d'après ses informations, les arrêts en gare de Lille et Calais seraient maintenus, mais que la vente de billets serait limitée aux clients abonnés et seulement via le site internet eurostar.com.

À Bruxelles-Midi, les couloirs de contrôle Schengen et hors Schengen sont séparés. Les clients à destination de Lille ne sont donc pas contrôlés par les agents de UK Border Authorities.

Le retour à une situation normale dépendra principalement d'un accord entre les instances des trois pays.

33.03 **Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour les éléments de réponse que vous m'apportez, mais qui semblent montrer qu'il n'y a toujours pas de solution en vue. Ce problème peut être perçu comme anodin, mais il complique fortement la vie de nombreuses personnes qui empruntent l'Eurostar pour se rendre à leur travail et doivent, pour ce faire, traverser la frontière belgo-française. J'espère par conséquent que des solutions seront trouvées.

Je ne puis que vous encourager, en votre qualité de ministre en charge de la SNCB, actionnaire d'Eurostar à raison de 5 %, d'aboutir à une solution et donc d'insister auprès de vos collègues.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

34 Question de M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression des trains transfrontaliers" (n° 11326)

34 Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de afschaffing van de grensoverschrijdende treinen" (nr. 11326)

34.01 **Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, il me revient certaines informations du Nord-Pas-de-Calais dans le cadre de la suppression des trains transfrontaliers décidée l'année dernière.

Parmi les 193 trains à supprimer dans le cadre de la réduction des dépenses imposée à la SNCB l'année dernière, l'opérateur avait retenu 23 trains transfrontaliers à supprimer pour la fin 2013 (entre Lille et Courtrai, entre Lille et Tournai, entre Erquelinnes et Jeumont, notamment).

Si je regrette la décision qui a été prise, il me revient que la SNCB a entamé des négociations avec la SNCF afin de supprimer ces trains dès 2012, contrairement à la décision initiale, du moins celle qui nous avait été communiquée en commission de l'Infrastructure. Pouvez-vous me confirmer cette information?

34.02 **Paul Magnette**, ministre: Monsieur Balcaen, le conseil d'administration de la SNCB a accepté la suppression des trains dont les recettes commerciales ne couvrent pas leur facture d'énergie de traction et qui ne transportent pas plus de quarante voyageurs, seuil en dessous duquel le bus et même la voiture ont un coût économique et écologique moindre.

Pour les relations entre Lille et Courtrai et entre Lille et Tournai, le Groupe SNCB me communique qu'en application de la décision du conseil d'administration, la suppression des trains suivants est envisagée à partir de décembre 2013: le train Tournai-Lille du samedi (départ de Tournai à 06 h 21, arrivée à Lille-Flandres à 06 h 50) qui comptait onze voyageurs, le train Courtrai-Lille du dimanche (départ de Courtrai à 07 h 29, arrivée à Lille-Flandres à 07 h 58) qui comportait trente voyageurs et le train Lille-Flandres-Courtrai du dimanche (départ de Lille à 08 h 08, arrivée à Courtrai à 08 h 35) qui comportait trente-six voyageurs.

En ce qui concerne la relation Erquelinnes-Jeumont, le Groupe SNCB m'indique qu'une suppression est à l'étude, en collaboration avec la SNCF à partir de décembre 2012 vu que cette relation a une occupation maximale de quatre voyageurs.

34.03 **Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je constate qu'une partie des décisions qui avaient été communiquées n'a pas été respectée. Dans le cadre de la question sur le plan pluriannuel, vous parliez d'investissements. Vous disiez que nous ne sommes pas sur une île et que nous sommes effectivement au centre d'un réseau beaucoup plus large. Au-delà des grandes lignes européennes, il y a aussi la communication et la mobilité transfrontalières. Je peux vous dire qu'au sein de l'Eurométropole Lille-Courtrai-Tournai, la question de la mobilité par le chemin de fer est un élément essentiel du projet dans lequel la SNCB semble ne pas vouloir assumer ses responsabilités.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

35 Vraag van mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de begrotingscontrole en de effecten hiervan bij bpost" (nr. 11434)

35 Question de Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le contrôle budgétaire et ses effets chez bpost" (n° 11434)

35.01 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Mijnheer de minister, bij de recentste begrotingscontrole werd een aantal begrotingsposten herzien.

Bij de initiële begrotingsopmaak 2012 werden al besparingen ingeschreven, onder andere bij de overheidsbedrijven.

Bij de begrotingscontrole in maart kwam daar nog een eenmalige maatregel bij. Op vraag van de Europese Commissie moet bpost immers een deel van de ontvangen staatssteun terugbetalen.

De Europese Commissie heeft hierover al kritische opmerkingen geformuleerd. Europees commissaris Olli Rehn heeft vragen bij die eenmalige maatregel.

Daarnaast werden volgens persberichten tijdens de begrotingscontrole een aantal posten bevroren en andere ontdooid.

Mijnheer de minister, hoeveel wordt bij bpost concreet bespaard naar aanleiding van de begrotingscontrole en op welke precieze posten? Hoe zal die besparing concreet verlopen om die doelstellingen te bereiken?

Wat is het bedrag dat in uw departement aan bevrozing is onderworpen? Op welke manier wordt die bevrozing opgevangen? Hoe zult u de ontevredenheid van de Europese Commissie beantwoorden?

35.02 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw Van Eetvelde, bpost zal op meerdere manieren tot de begroting van 2012 bijdragen, allereerst door de niet-fiscale inkomsten van 270 miljoen euro. Dat bedrag komt uit de terugvorderingen van staatssteun, die door de Commissie onwettelijk werden verklaard voor de periode 1992-2010, uit de uitkering van een interim-dividend op het einde van het derde kwartaal 2012, onder voorbehoud van een positief resultaat van het bedrijf, en uit een vermindering van de wettelijke reserve. Dan zijn er nog de belastinginkomsten van 19 miljoen euro. Dat bedrag wordt verkregen uit de verlaging van de wettelijke reserve en een terugname van voorzieningen, waarop een belasting van 33 % wordt toegepast.

De uitgaven van bpost worden niet bevroren en het interim-dividend van bpost wordt voor de volgende jaren verlengd. Die terugkerende maatregel is dus geen oneshotmaatregel, maar een structurele maatregel.

35.03 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Dank u wel voor uw antwoord, mijnheer de minister. Ik zal dat antwoord nog eens grondig doornemen.

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

36 **Vraag van mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de staking bij de transportafdeling van bpost" (nr. 11435)**

36 **Question de Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la grève survenue à la division transport de bpost" (n° 11435)**

36.01 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, op 7 maart was er amper postbedeling in Oost- en West-Vlaanderen. De reden was een stakingsactie van de nachtploeg van de transportafdeling in Gent. Hierdoor was er bijna geen aan- en afvoer van post, bestemd voor Oost- en West-Vlaanderen. De wilde staking brak uit nadat de directie een nieuwe dienstregeling had aangekondigd. De werkdag zou voortaan langer duren en de extra gewerkte tijd zou later gerecupereerd worden. Volgens de stakers zou hun sociaal leven hierdoor aan kwaliteit inboeten.

Mijnheer de minister, ik kom tot mijn vragen.

Ten eerste, welke aanpassing aan de dienstregeling voert bpost uit? Wat is het effect daarvan voor de werknemers?

Ten tweede, wat is de reden voor deze aanpassing van de dienstregeling? Werd de aanpassing al voorgelegd aan het personeel van de andere sorteercentra? Zo ja, wat was daar de reactie? Zo nee, wat zal bpost doen, en wat zult u doen om dergelijke acties in de andere sorteercentra te voorkomen?

Ten derde, wat was de totale impact van de wilde staking op de dienstverlening en de werking van bpost?

Ten vierde, welke initiatieven nam of neemt u om wilde stakingen in overheidsbedrijven als bpost aan banden te leggen?

36.02 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw Van Eetvelde, bpost meldt mij te werken aan een testfase om een nieuwe werkregeling voor de chauffeurs in te voeren. Bpost wil dus voor de chauffeurs van de industriële mailcenters een nieuwe werkregeling invoeren. De bedoeling van bpost is de opstart van een stapsgewijze transformatie naar een meer dynamisch organisatiemodel, waardoor de totale, dagelijkse prestatie de klassieke 7.36 uur kan overstijgen. Bpost verzekert echter dat de gemiddelde, wekelijkse arbeidstijd op 38 uur behouden blijft.

Bijvoorbeeld, een titularis-chauffeur heeft een dagprestatie die om 22 u 00 begint en om 06 u 00 eindigt. Hij werkt dagelijks 8 uur gedurende vijf dagen per week. Hij heeft een weekprestatie van 40 uur. De 2 uur die hij extra presteert, worden binnen een periode van 16 weken gecompenseerd.

Voor plaatsvervangers geldt ook een grotere flexibiliteit. Zij nemen immers de dienst van een titularis over, meestal voor een week. Het kan de ene week gaan om een dienst van 22 u 00 tot 07 u 00 en de andere week kan het een dienst zijn van 12 u 00 tot 20 u 00.

Er moet met de vakbonden overleg plaatsvinden, om alle aspecten te bespreken.

Een en ander gaf aanleiding tot een stakingsactie in het industrieel mailcenter te Gent, waarna werd afgesproken de beslissing op nationaal niveau af te wachten. De actie werd beëindigd.

Bpost is nog bezig met de testfase. Ik verneem dat er lokaal overleg was met de vakbonden. Het overleg werd na de staking echter bevroren in afwachting van het overleg met de vakbonden op nationaal niveau op 15 maart.

De actie was vooral voelbaar in de provincies Oost- en West-Vlaanderen. De zendingen werden gesorteerd, maar geraakten niet in de plaatselijke kantoren. Zij konden dus niet worden bedeed. Elders in het land waren er minder gevolgen. Daar kon normaal worden bedeed. Enkel de post die van de provincies Oost- en West-Vlaanderen afkomstig was, liep er vertraging op.

De impact van de actie werd overigens de daaropvolgende werkdag volledig weggewerkt.

36.03 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is echter niet het eerste geval in korte tijd. Er was onlangs ook in Oostende een staking omwille van de ontevredenheid van het personeel over de gang van zaken.

Naar mijn aanvoelen is er behoorlijk veel sociale onrust in de postsector, wat nefast is. De mensen en de bedrijven mogen niet lijden onder de manke dienstverlening als gevolg van ontevredenheid onder het personeel.

Er moet meer worden ingezet op het aan banden leggen van wilde stakingen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

37 Questions jointes de

- M. Anthony Dufrane au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les Thalys empruntant la dorsale wallonne" (n° 11445)

- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les menaces qui pèsent sur les Thalys qui empruntent la dorsale wallonne" (n° 11836)

37 Samengevoegde vragen van

- de heer Anthony Dufrane aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Thalystreinen die op de Waalse as rijden" (nr. 11445)

- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de onzekerheid betreffende de Thalystreinen op de Waalse as" (nr. 11836)

37.01 Anthony Dufrane (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, durant cet hiver, plusieurs Thalys de la dorsale wallonne reliant Liège à Paris ont été supprimés. Les causes évoquées pour justifier ces suppressions sont des travaux de maintenance et le grand froid qui a touché notre pays une partie de cet hiver.

Étonnamment, ces suppressions n'ont pas été annoncées ou, à tout le moins, pas suffisamment, puisque de nombreux navetteurs en ont été informés le jour même dans la gare d'embarquement. De plus, il semblerait qu'il ait été décidé de supprimer le Thalys de la dorsale wallonne du 14 juillet au 25 août prochains.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me dire si les informations concernant la suppression du Thalys sur la dorsale wallonne durant cet été sont correctes? Le cas échéant, quelles en sont les raisons? Les navetteurs ont-ils été informés de ces mesures? Les suppressions de cet été remettent-elles en cause la pérennité du Thalys sur la dorsale wallonne à court ou long terme? D'autres tronçons belges du Thalys seront-ils également supprimés?

37.02 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, début de ce mois, vous apportiez une réponse à ma question sur la disparition probable du Thalys 9487 qui dessert Paris au départ des gares de Liège, Namur, Charleroi et Mons, et du Thalys 9406 dans l'autre sens.

Depuis, confirmant les craintes récoltées à plusieurs sources sur le terrain, Thalys International a pris une série de décisions. "En raison de travaux de maintenance approfondis sur les rames Thalys, la dorsale wallonne sera momentanément indisponible, du 14 juillet au 25 août 2012", peut-on lire sur le site de l'opérateur. Le même sort est réservé aux Thalys empruntant la dorsale flamande, sans parler de la diminution de fréquence entre Bruxelles et Paris durant la même période. C'est donc un coup dur pour les utilisateurs réguliers ou non de cette ligne.

Cet été, période propice aux voyages en train, les voyageurs seront obligés de transiter par Bruxelles en prenant un billet Toutes gares belges (TGB), ce qui augmentera fortement le prix total comparé aux prix les plus bas encore pratiqués il y a peu. Bruxelles-Paris est plus cher que, par exemple, Charleroi-Paris et il faut y ajouter le prix du billet Charleroi-Bruxelles (9 euros car il est impossible de réserver un TGB sur le site Thalysthecard.com ou dans une gare française, voire de le coupler avec l'offre d'été à 22 euros).

En outre, le temps de parcours d'un Charleroi-Paris, par exemple, passe de 1.50 heure en juillet-août 2011 à 2.30 heures l'été prochain. Derrière les justifications techniques, on se demande s'il n'y a pas tout d'abord la volonté de décourager les utilisateurs de cette ligne, considérée comme peu rentable.

Dès lors, monsieur le ministre, une compensation sera-t-elle offerte aux voyageurs via une offre de prix équivalente à la situation actuelle durant la période estivale?

Pouvez-vous être affirmatif quant à l'existence à long terme de l'offre Thalys sur la dorsale wallonne, ne fut-ce qu'à l'approche de Mons 2015?

Êtes-vous en contact – mais je connais déjà votre réponse – avec votre homologue français à ce sujet?

37.03 Paul Magnette, ministre: Madame la présidente, chers collègues, vous connaissez la réponse au dernier élément. Nous attendions évidemment sa désignation. À présent, nous pourrions prendre des contacts.

En ce qui concerne le changement d'horaire effectué en décembre 2011, en septembre 2011, le gestionnaire d'infrastructure en France (RFF) signalait que, suite à des travaux, étaient apparus des conflits de sillons avec des trains domestiques français.

La SNCB, conjointement avec Thalys International, est intervenue à de nombreuses reprises dans le but d'aboutir à une solution positive. Finalement, bien que tardivement, un meilleur sillon permettant aux voyageurs d'arriver à Paris vers 9 heures au lieu de 10 heures fut obtenu. Le temps de parcours fut

cependant allongé de quelques minutes suite à des croisements avec d'autres trains en Belgique et en France.

En ce qui concerne le maintien à long terme, j'ai évidemment des contacts directs avec la SNCB. Je rappelle simplement que la SNCB est actionnaire minoritaire de Thalys International, mais elle m'a indiqué qu'elle estime, sur base des accords actuels, que sa position vis-à-vis de ses partenaires reste de maintenir cette offre qui correspond à un vrai besoin.

Je continuerai bien entendu à plaider dans ce sens. Ayant été pendant dix ans un utilisateur hebdomadaire de ce train, j'y suis très attaché.

37.04 Anthony Dufrane (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, merci pour ces réponses. Je me réjouis d'entendre que Thalys International envisage de maintenir cette jonction. Je resterai pour le moins attentif à l'évolution de ce dossier.

37.05 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, nous militerons avec vous pour le maintien de cette offre et nous en aurons bien besoin. En effet, tout observateur avisé sait que cette ligne est clairement menacée par Thalys International. Il ne faudrait pas qu'à cette ligne ferroviaire succède une offre Ryanair Gosselies-Paris, qui serait écologiquement beaucoup moins acceptable.

Je vous remercie pour votre réponse.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

38 Questions jointes de

- **M. Ronny Balcaen** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le commissaire du gouvernement auprès de bpost" (n° 11494)

- **Mme Miranda Van Eetvelde** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'annulation de la nomination du commissaire du gouvernement auprès de bpost" (n° 11586)

38 Samengevoegde vragen van

- **de heer Ronny Balcaen** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de regeringscommissaris bij bpost" (nr. 11494)

- **mevrouw Miranda Van Eetvelde** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de vernietiging van de benoeming van de regeringscommissaris bij bpost" (nr. 11586)

38.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, *La Libre Belgique* du 4 mai dernier évoquait la situation de blocage dans les nominations dans la fonction publique fédérale. Cependant, j'ai pu comprendre que les choses semblaient évoluer positivement.

Il semblerait que vous ayez cassé la nomination du commissaire de bpost. Cette décision est présentée comme une mesure de rétorsion suite à l'absence de nomination au poste d'administrateur général à l'Office national des Pensions.

Confirmez-vous l'information donnée par le quotidien? Quels sont les éléments objectifs qui vous ont amené à casser la nomination du commissaire du gouvernement auprès de bpost? Quelles sont les conséquences immédiates en matière de représentation du ministre qui a les Entreprises publiques dans ses attributions auprès de bpost et des missions en matière de respect de la loi, des statuts de la société et du contrat de gestion?

38.02 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Mijnheer de minister, recent werd er bericht dat u als reactie op het uitblijven van de benoeming van Jean-Marc Delporte als hoofd van de Rijksdienst voor Pensioenen de eerdere benoeming van Luc Windmolders als regeringscommissaris bij bpost hebt geannuleerd. Achteraf ontkende minister Van Quickenborne dat hij de benoemingsprocedure blokkeert.

Ik heb daarover twee pertinente vragen voor u.

Ten eerste, wat is de stand van zaken van dit dossier? Hebt u effectief de eerdere benoeming van de heer Windmolders per KB geannuleerd? Wanneer zal dit KB gepubliceerd worden?

Ten tweede, hoe zal dit dossier verder worden behandeld? Zal er een nieuwe regeringscommissaris worden aangeduid? Op basis van welke criteria zal dit gebeuren en binnen welke termijn?

38.03 Paul Magnette, ministre: Madame la présidente, je vous confirme qu'il s'agit d'une prérogative du ministre des Entreprises publiques de proposer à la signature du Roi la nomination du commissaire du gouvernement auprès de bpost. Je vous confirme également qu'il s'agit d'une de ses prérogatives de le révoquer. Pour le reste, je n'ai pas signé un tel arrêté.

Ik kan enkel zeggen dat ik een dergelijk koninklijk besluit niet heb ondertekend.

38.04 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, tout irait donc pour le mieux dans le meilleur des mondes au sein de la majorité. C'est formidable!

38.05 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik heb ondertussen ook vernomen dat minister Van Quickenborne een gesprek zal hebben met de heer Delporte.

De regering doet alsof er geen vuiltje aan de lucht is. Ik heb daar vragen bij. Een eerdere benoeming van een Open Vld'er wordt tenietgedaan, omdat een liberale minister weigert om een PS'er te benoemen. Heel die historie bewijst voor mij twee zaken: de oude politieke cultuur van politieke benoemingen is levender dan ooit en de regering hangt als los zand aan elkaar.

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

39 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het rapport van het onderzoeksorgaan omtrent de treinramp in Buizingen" (nr. 11509)

39 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 rapport de l'organisme d'enquête relatif à la catastrophe ferroviaire de Buizingen" (n° 11509)

39.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, wij werden als commissie gevat door de onderzoeksresultaten inzake de treinramp in Buizingen. Enerzijds is er het aspect van het onderzoek zelf, zoals uitgevoerd door de diensten van uw collega, staatssecretaris voor Mobiliteit Wathélet. Toen ons duidelijk werd wat de resultaten waren inzake de treinramp, bleek er een zware verantwoordelijkheid te rusten op de schouders van de NMBS-Groep. Bij de NMBS-Groep dient immers een aantal maatregelen op vlak van veiligheid te worden genomen. In eerste instantie vernamen we reeds een en ander van de betrokken diensten die het onderzoek hebben uitgevoerd. Daarbij werd onder meer geconcludeerd dat, mocht TBL1+ geïnstalleerd zijn, aanvullend op het eveneens afwezige Memorsysteem, de treinramp een beperktere omvang zou hebben gehad of dat er zelfs geen treinramp zou zijn geweest. Inzake de seinen stelde het onderzoeksorgaan vast dat het licht daar minder fel scheen en dus ook minder zichtbaar was. De vraag rijst dan ook of de treinbestuurder het sein wel goed kon zien.

Het onderzoeksorgaan heeft de NMBS en Infrabel, volgens het onderzoek de twee grote boosdoeners, drie maanden tijd gegeven om met een actieplan te komen. Daarbij moesten ze duidelijk maken hoe ze de veiligheid op het spoor sinds het ongeval hebben aangepakt. Als bevoorrechte getuigen van de bijzondere commissie inzake de spoorveiligheid kregen wij diverse malen de verantwoordelijken van de NMBS-Groep over de vloer. Zij zijn op geregelde tijdstippen reeds met concrete stappenplannen naar de commissie gekomen.

Ik zou nu graag vernemen of dit rapport eventueel gevolgen heeft voor de herstructureringsplannen van de minister. Neemt u daaruit elementen mee voor de herstructurering? Zo ja, welke? Welke maatregelen werden specifiek genomen op basis van dit rapport, dus niet op basis van de conclusies van de bijzondere commissie of van de algemene vaststellingen door de NMBS onmiddellijk na de ramp? Heeft dit rapport

alsnog een meerwaarde gehad voor de NMBS om maatregelen te nemen?

39.02 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, collega's, ik wil eraan herinneren dat de veiligheid van het spoor een prioriteit is van de regering.

Daarom is besloten de installatie van het automatische remsysteem te versnellen en alle aanbevelingen van de parlementaire commissie die na de ramp van Buizingen werd opgericht, toe te passen.

Het hervormingsvoorstel van de NMBS-Groep, dat ik binnenkort aan de regering zal voorleggen, zal het mogelijk maken deze doelstellingen te halen.

39.03 **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw bondig antwoord.

Ik hoop dat ook dit rapport u zal toelaten om de juiste beslissing te nemen. Er zitten daarin een aantal elementen die uw visie staven of u kunnen helpen om tot de juiste beslissing te komen.

Bij de bespreking van de resultaten van het rapport werd er een zeker ongenoegen geventileerd. Dit zou om strategische redenen precies nu in de media zijn gekomen, op het moment dat wordt gezegd dat vooral de NMBS en Infrabel boter op het hoofd hebben en dat de NMBS-Holding de dans ontspringt.

Er is ook de discussie in welke richting men moet gaan, of men moet gaan naar een sterke Holding of naar de afschaffing ervan en de oprichting van twee sterke structuren. Ik raad u daarom enige bedachtzaamheid aan.

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

40 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de plannen van het gemeentebestuur van Wetteren aan het stationsplein" (nr. 11510)**

40 **Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les projets de l'administration communale de Wetteren concernant la place de la gare" (n° 11510)**

40.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, anderhalf jaar geleden kocht de gemeente Wetteren het seinhuis aan Stationsplein 3 aan voor 100 000 euro. De gemeente wil daar nu een sociale fietswerkplaats en een sociaal appartement inrichten, en voert daarover gesprekken met de Fietserij uit Aalst en met de NMBS. De gemeente vraagt aan Wetteren een officieel Fietspunt toe te kennen, de Fietserij zou een fietsherstelpunt installeren, de perrons onderhouden en de achtergelaten fietsen controleren.

Mijnheer de minister, is de NMBS het eens met de plannen van de gemeente Wetteren? Zo ja, in welke planning is er voorzien? Zo nee, waarom niet?

40.02 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, de fietspunten in de stations worden uitgebaat door bedrijven uit de sociale economie. De NMBS-Holding kan met deze ondernemingen een overeenkomst sluiten, een zogenaamd *service label agreement*, voor de taken die het fietspunt in opdracht van de NMBS-Holding uitvoert. Het gaat hierbij bijvoorbeeld over het fietsenbeheer, het toezicht op de fietsenstallingen enzovoort.

Andere fietspunten zonder overeenkomst met de NMBS-Holding richten zich vrijwel uitsluitend op verhuur, herstelling en/of fietstoerisme. In 2007 startte de NMBS-Holding deze vorm van samenwerking met de sociale economie via overeenkomsten met fietspunten van acht grote stations in Vlaanderen en Brussel. Gezien het succes volgde in 2009 een tweede fase waarbij overeenkomsten werden gesloten voor de uitbating van een fietspunt in 25 bijkomende stations.

Momenteel bereidt de NMBS-Holding een derde fase voor, waarin een nieuwe uitbreiding in alle streken van het land wordt onderzocht. Wetteren wordt daarbij ook bekeken. Indien de gemeente Wetteren over huisvestingsmogelijkheden beschikt, is dit een positief element in de haalbaarheidsstudie.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

41 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 propos antisémites tenus dans l'interphone d'un train" (n° 11519)

41 Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de antisemitische uitspraken die werden omgeroepen via de intercom op een trein" (nr. 11519)

41.01 **Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, le jeudi 3 mai 2012, en fin de journée, les passagers d'un train Namur-Bruxelles ont entendu une annonce à caractère antisémite faite au micro du train. Je m'abstiendrai de la reproduire ici. L'auteur des faits ne serait pas un membre du personnel de la SNCB, laquelle a condamné fermement ces agissements et a porté plainte.

La SNCB confirme-t-elle qu'il s'agit d'une utilisation abusive du matériel par une personne extérieure à l'entreprise? Comment peut-on expliquer qu'une telle utilisation abusive du matériel soit possible? Quelles mesures sont-elles prises pour éviter de tels faits?

41.02 **Paul Magnette**, ministre: Monsieur Balcaen, il va de soi que, comme vous, je condamne totalement et fermement de tels actes et de telles paroles, qui sont scandaleux et inadmissibles.

La SNCB me confirme toutefois qu'il s'agit d'une utilisation abusive par un tiers des équipements de sonorisation à bord du train. Cette installation employée de manière illicite est située dans les espaces accessibles aux voyageurs, mais se trouve dans une armoire fermée, laquelle nécessite une clef de berne pour être ouverte. En principe, cette armoire ne peut l'être que par du personnel en possession d'une telle clef. Il n'est pas impossible que des personnes étrangères au service aient pu s'en procurer une ou qu'ils aient forcé l'armoire à l'aide d'une pince ou d'un autre objet.

Dans le cas présent, la SNCB a porté plainte et mettra en œuvre tous les moyens disponibles pour aider la justice à identifier et sanctionner les auteurs. Il est malheureusement impossible de se prémunir à 100 % contre les actes de malveillance, mais des mesures sont prises pour les contrer. À titre d'exemple, les serrures des postes de conduite sont actuellement remplacées afin d'éviter un accès non autorisé. Une telle initiative est toutefois difficile à prendre pour le système de sonorisation, car le chef de train doit pouvoir y accéder rapidement et efficacement.

41.03 **Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie de vos réponses.

Ce n'est pas la première fois que cela se produit. Si je me souviens bien, il y avait eu un cas d'ouverture de porte avec ladite clef de berne, qui est en effet un outil standardisé sinon mondialement, du moins au niveau européen. Il est donc sans doute très difficile de se prémunir contre la possession par des tiers de cette clef qui est, somme toute, assez simple à imiter ou à trouver.

En tout cas, j'espère que des solutions pourront être trouvées, afin de prévenir de tels actes.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 19.03 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 19.03 uur.