

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

du

MARDI 5 JUIN 2012

Après-midi

---

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 5 JUNI 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.

**01** **Vraag van de heer Stefaan Vercamer aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "kinderopvang in het station Oudenaarde" (nr. 11979)**

**01** **Question de M. Stefaan Vercamer au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'accueil de la petite enfance dans la gare d'Audenaarde" (n° 11979)**

**01.01** **Stefaan Vercamer** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb al eens een vraag gesteld over kinderopvang in het station van Oudenaarde. Het gaat hier om een pilootproject in de stations van Luik en Oudenaarde waar men kinderopvang zou organiseren.

U hebt mij ondertussen laten weten dat Partena de uitverkoren partner is die de gunning heeft gekregen.

De keuze voor de uitbating van een kinderdagverblijf in het oud stationsgebouw in Oudenaarde blijft, zowel voor de stad zelf als voor de sector, vragen oproepen.

In Oudenaarde is er voldoende dagopvang, zoals uit verschillende onderzoeken blijkt. 76 % van de ouders met jonge kinderen zou van kinderopvang gebruikmaken. In Oudenaarde beschikt men nu over 67 % aan opvangplaatsen. Er is dus voldoende opvang in Oudenaarde.

Een bijkomend element is dat er regio's in de omgeving van Oudenaarde zijn die wel nood hebben aan kinderopvang.

In elke gemeente en stad gebeurt lokaal overleg inzake kinderopvang. Ik heb vernomen dat het advies van het lokaal overleg in Oudenaarde negatief was met betrekking tot de inplanting van een kinderdagverblijf in het oude stationsgebouw in Oudenaarde.

In Oudenaarde is wel nood aan flexibele opvang, buiten de gewone uren. Uit de gesprekken met mensen op het terrein blijkt dat daar niet de eerste interesse ligt van de partner die het kinderdagverblijf in Oudenaarde zou uitbaten. Bovendien blijf ik met de vraag zitten wat dat wordt met een aparte subsidieregeling voor de uitbater. Als men op die piste zou doorgaan, belandt men in een zeer eigenaardige situatie in die zin dat men dan eigenlijk oneerlijke concurrentie voert ten aanzien van degenen die vandaag aan kinderopvang doen.

Op welke basis werd Oudenaarde gekozen als locatie voor het pilootproject? Was de vraag naar een bijkomend kinderdagverblijf of de nood aan opvangplaatsen een criterium? Werd er vooraf overleg gepleegd over de nood aan kinderopvang en de financieringsmogelijkheden? Op het terrein blijkt dat immers niet meteen het geval te zijn.

Ik heb begrepen dat er ondertussen overleg is geweest tussen de NMBS, de stad Oudenaarde en Partena. Wat is daarvan het resultaat? Wat is de stand van zaken omtrent de aparte subsidieregeling verbonden aan

de nabijheid van een intermodaal verkeersknooppunt? Het is toch die piste die werd ontwikkeld. Moeten hieruit geen lessen worden getrokken voor eventuele projecten waarmee men in een tweede fase zou starten?

**01.02** Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, er werd een lijst opgemaakt van mogelijke pilootstations voor kinderopvang, waar er op korte of middellange termijn een geschikte ruimte ter beschikking was. Deze lijst bevatte Oostende, Oudenaarde, Antwerpen-Centraal, Mechelen, Brussel-Zuid, Luik en Charleroi. Oudenaarde werd als pilootproject naar voor geschoven ingevolge de vaststelling dat er binnen de reikwijdte van het station van Oudenaarde voldoende nood is aan kinderopvang, de beschikbaarheid van stationsruimte en de mogelijkheid tot aanpassing aan de eisen van Kind en Gezin, alsook ingevolge de besprekingen met Kind en Gezin en toenmalig Vlaams minister van Welzijn Veerle Heeren.

Na een aantal informele gesprekken en mailverkeer vond een eerste overlegvergadering plaats met de stad Oudenaarde, Kind en Gezin en Onroerend Erfgoed Oost-Vlaanderen, op 17 maart 2010. Alle partijen, ook de stad, reageerden positief om in het beschermde stationsgebouw een kinderdagverblijf in te richten.

De stad Oudenaarde die het gebouw van de NMBS-Holding huurde ging er trouwens mee akkoord om haar huurcontract te beëindigen om de nodige plaats in het gebouw vrij te maken. Op 7 november 2011 werd de stad uitgenodigd om zich kandidaat te stellen als mogelijke uitbater van het kinderdagverblijf. De stad was geen kandidaat.

Na afronding van de selectieprocedure vond overleg plaats met de stad op 10 en 25 mei jongstleden. De conclusies van de vergaderingen worden geformaliseerd in een brief aan burgemeester en schepenen, die op 30 mei werd verstuurd naar de stad Oudenaarde. De burgemeester zal dit agenderen op de gemeenteraad zodat de stad Oudenaarde een officieel standpunt kan innemen dat aan de NMBS-Holding en de kandidaat-uitbater zal worden meegedeeld.

De kandidaat-uitbater heeft aangegeven dat hij wenst in te spelen op de specifieke noden van de stad Oudenaarde inzake openingsuren en inclusieve opvang. Tevens viseert de kandidaat-uitbater kinderen van pendelaars uit regio's rond Oudenaarde binnen de reikwijdte van het station. Dit versterkt de centrumfunctie van de stad Oudenaarde.

Op 18 april werd op het kabinet van Vlaams minister van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin, de heer Vandeurzen, overleg gepleegd met Kind en Gezin. Het voorstel werd besproken om, naar analogie van de afspraken met Wallonië, in een aparte subsidieregeling te voorzien voor kinderopvang in de nabijheid van intermodale verkeersknooppunten. De huidige subsidieregeling houdt immers enkel rekening met de inwoners van de stad en niet met de mobiliteit van burgers in omliggende gemeenten met andere behoeften qua kinderopvang. De huidige subsidieregeling houdt evenmin rekening met mobiliteitsaspecten en met de ruime aantrekkingskracht van intermodale verkeersknooppunten zoals stations. Tot op heden is er bij Kind en Gezin en minister Vandeurzen geen opening gebleken voor een dergelijke regeling.

De erkenning en het ter beschikking stellen van subsidies is geen bevoegdheid van NMBS-Holding. De gekozen kandidaat is op de hoogte van de bestaande subsidieregeling en erkent het risico. Hij heeft dan ook te kennen gegeven dat hij bereid is dit te dragen. Het is aan de bevoegde minister om deze piste te bewandelen of te verlaten. Wij kunnen uit het pilootproject zeker lessen trekken voor volgende opvangprojecten.

**01.03** **Stefaan Vercamer** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw omstandig antwoord. Wij zullen opvolgen hoe de stad Oudenaarde zal reageren en welk standpunt zij zal innemen.

Er is in elk geval absoluut geen nood aan een dergelijk initiatief maar wel aan andere soorten opvang. Misschien bestaat de mogelijkheid dat men op die andere soorten opvang kan inspelen.

Wat de subsidiëring betreft, dat is inderdaad uw bevoegdheid niet. Het zou echter al te gek zijn mocht men oneerlijke concurrentie organiseren door een aparte subsidiëring in te stellen voor dergelijke projecten.

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

**02** Question de Mme Karine Lalieux au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les alternatives proposées par la Région bruxelloise à l'élargissement de la jonction Nord-Midi" (n° 11983)

**02** Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de door het Brussels Gewest voorgestelde alternatieven voor de uitbreiding van de Noord-Zuidverbinding" (nr. 11983)

**02.01** **Karine Lalieux** (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, à l'occasion de la médiatisation de la première ébauche du plan pluriannuel d'investissement, vous avez été interrogé à de nombreuses occasions sur les projets jugés prioritaires, mais aussi sur les dossiers non considérés comme prioritaires. Au départ, la jonction Nord-Midi n'était pas prioritaire.

Comme vous l'avez expliqué, rien n'est encore figé et le plan pluriannuel d'investissement présenté est une base qui doit être discutée, réfléchie, amendée et améliorée, notamment en concertation avec les Régions. Je souhaiterais revenir sur un projet majeur de la mobilité ferroviaire de notre pays: la jonction Nord-Midi.

Je ne retracerai évidemment pas tout l'historique de cette jonction; je ne reviendrai pas sur les différents scénarii envisagés ou étudiés qui permettraient, soit en surface soit sous terre, de résoudre la saturation de cette jonction. Cependant, si une majorité des parties prenantes accordait sa préférence à un long tunnel sous la capitale, il est évident que le coût d'une telle solution risque de peser lourdement sur le futur plan d'investissement du Groupe SNCB.

La Région bruxelloise, par le biais de son ministre-président, a récemment présenté à la presse une alternative à ce scénario budgétivore. En synthèse, le gouvernement régional bruxellois estime qu'en investissant moins, il est possible d'organiser les chemins de fer de façon plus satisfaisante pour les navetteurs, mais aussi pour les Bruxellois, ce qui me paraît fondamental.

À cette fin, il propose d'instaurer une desserte ferroviaire via l'est et l'ouest de Bruxelles, d'augmenter le nombre de gares prévues dans le cadre du RER – avec un minimum de 48 gares –, mais aussi de renforcer la complémentarité entre le rail et les autres transports en commun. La jonction suivrait ainsi un rayonnement en étoile plutôt qu'un développement linéaire. Bref, il s'agirait d'une meilleure répartition des chantiers et d'un ensemble élargi d'offres plutôt que d'un investissement colossal unique.

Monsieur le ministre, où en est-on exactement dans cet important dossier du doublement de la jonction Nord-Midi?

Quels sont les scénarii encore envisagés par le Groupe SNCB à ce sujet?

Quelle est la réaction du Groupe SNCB face à cette proposition de la Région bruxelloise?

Des contacts entre le Groupe SNCB et le gouvernement bruxellois ont-ils déjà été établis?

Une concertation permanente à ce sujet avec la Région bruxelloise est-elle prévue?

**02.02** **Paul Magnette**, ministre: Madame Lalieux, la jonction Nord-Midi, qui constitue un maillon essentiel de la mobilité ferroviaire belge, va en effet atteindre un plafond d'utilisation dans les toutes prochaines années. Or nous savons qu'il est absolument indispensable dans toutes les Régions. Il faut donc y apporter une réponse.

Dans l'avant-projet de plan pluriannuel d'investissement 2013-2025, qui m'a été transmis par la SNCB Holding via le comité d'investissement, on ne voit pas de solution de désengorgement pour la jonction. C'est pourquoi j'ai demandé à la Holding d'y réfléchir. Dans la lettre d'accompagnement du plan pluriannuel, le président du CA et le CEO me font part de leur très sérieuse préoccupation quant à la capacité de la jonction. Ils me signalent que, malgré les incertitudes techniques et financières, une solution doit être activement recherchée.

En ce qui concerne les aspects plus techniques, mon cabinet a rencontré des responsables d'Infrabel pour prendre connaissance des différentes solutions envisagées. Aucune décision n'a évidemment été prise à ce stade. Dans les prochains jours, des rencontres sont encore prévues avec les représentants des Régions pour entamer une concertation portant sur l'avant-projet de plan pluriannuel d'investissement. La Région de Bruxelles-Capitale est, bien entendu, invitée à débattre du contenu du plan. L'objectif est de déboucher sur

une solution qui lui agréée et qui se conforme aux moyens budgétaires disponibles de la SNCB.

À ce stade, je ne puis vous donner plus de détails relatifs à la solution qui sera retenue, mais nous savons que les projets qui avaient été initialement proposés par Infrabel sont infaisables financièrement et urbanistiquement parlant. Mais il est certain que nous devons trouver une solution pour cette jonction.

**02.03 Karine Lalieux (PS):** Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse. Je vais me répéter, mais je parle au nom de plusieurs communes bruxelloises, la jonction Nord-Midi a défiguré la Région bruxelloise avant même qu'elle n'existe. Par conséquent, celle-ci ne pouvait se défendre, puisqu'il s'agissait d'une décision de l'État central. Je rappelle aussi que la gestion de la Gare du Midi et de ses alentours par la SNCB a été et reste catastrophique.

Aucune commune n'est prête à revivre le scénario qui fut mis en application voici quelques dizaines d'années. Il est donc temps de chercher d'autres solutions – et il en existe dans d'autres pays. La route linéaire ne constitue pas une réponse moderne. Il faut en trouver d'autres. Encore une fois, le RER peut en faire office, mais cela fait trop longtemps qu'on nous l'annonce. J'espère qu'il pourra enfin être opérationnel dans les années à venir.

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

**03 Samengevoegde vragen van**

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het voorstel om de lonen van overheidsmanagers te beperken" (nr. 11989)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het voorstel aan het kernkabinet om de lonen van toplui van overheidsbedrijven af te toppen" (nr. 11991)

- de heer André Frédéric aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de vergoedingen van de CEO's van de autonome overheidsbedrijven" (nr. 12050)

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de verloning van overheidsmanagers" (nr. 12069)

**03 Questions jointes de**

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la proposition de plafonnement des salaires des dirigeants d'entreprises publiques" (n° 11989)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la proposition faite au cabinet restreint concernant le plafonnement des salaires des dirigeants des entreprises publiques" (n° 11991)

- M. André Frédéric au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "un plan de rémunération pour les patrons des entreprises publiques autonomes" (n° 12050)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la rémunération des patrons d'entreprises publiques" (n° 12069)

**03.01 Steven Vandeput (N-VA):** Mijnheer de minister, op vrijdag 25 mei bent u naar het kernkabinet getrokken met een idee over de toekomstige lonen van overheidsmanagers. De grote lijnen daarvan waren in de media te vernemen: CEO's van overheidsbedrijven zouden in de toekomst in totaal maximaal 290 000 euro bruto mogen verdienen, waarvan 200 000 euro vast loon, 60 000 euro in boni en maximaal 30 000 euro in onkostenvergoedingen. Het voorstel zou niet gelden voor de huidige CEO's van overheidsbedrijven.

Ik heb de volgende vragen.

Hebt u daarover overleg gepleegd met verschillende managers van overheidsbedrijven? Waarom denkt u enkel daaraan voor de toekomst en niet voor de CEO's van vandaag? Voor sommigen van hen is het

contract voor verlenging of hernegotiatie vatbaar. Geldt de beperking van 290 000 euro in totaal, of 200 000 euro vast loon, ook voor managers die geen CEO van een bedrijf zijn? Hoeveel mensen binnen elke entiteit van de overheidsbedrijven verdienen het vooropgestelde maximum van 200 000 euro vast loon? Ik heb het niet alleen over de CEO's, maar ook over eventuele directeurs-generaal, op allerhande niveaus, binnen allerhande overheidsbedrijven. Op welke termijn zou dat plan worden geïmplementeerd? Hoeveel zou hiermee bespaard worden voor onze nationale kas?

**03.02 Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, de lonen van de CEO's van een aantal overheidsbedrijven die onder uw verantwoordelijkheid vallen, Belgacom, bpost, de NMBS, Infrabel en de NMBS-Holding, zijn een bijzonder aandachtspunt. Zij waren dat niet alleen in het regeerakkoord.

Het loon van Didier Bellens bedraagt 2,1 miljoen euro, dat van Johnny Thijs 1,1 miljoen euro, dat van Marc Descheemaeker 470 000 euro, dat van Luc Lallemand 480 000 euro en dat van Jannie Haek 497 000 euro per jaar. Als men dat vergelijkt met wat premier Di Rupo jaarlijks vangt, dan stelt men vast dat er een schril contrast is. Dat is er ook als men kijkt naar het loon van de gewone personeelsleden van de betrokken organisaties.

Wij hebben het regeerakkoord van december 2011 en ook in uw beleidsnota stelt u dat de loonkloof tussen de laagste en de hoogste inkomens redelijk moet zijn en dat u daartoe de nodige initiatieven zou nemen.

In de commissie voor de Infrastructuur van 28 februari 2012 hebt u verklaard dat u een juridische studie zou laten uitvoeren om de regering raad te geven in de keuze van wetgevende maatregelen om het regeerakkoord uit te voeren met betrekking tot de bezoldiging van die gedelegeerd bestuurders en de leden van het directiecomité van overheidsbedrijven. Een andere vraag handelt over de toepasbaarheid van de maatregelen op lopende contracten. Het advocatenkantoor werd gevraagd om een analyse te maken van het bestaande Belgische juridische kader en van de maatregelen die in andere landen werden genomen. Op basis daarvan moet het wetgevende maatregelen voorstellen in overeenkomst met het regeerakkoord. De voorstellen van deze studie zouden midden mei verwacht worden, waarna u het dossier aan de regering zou voorleggen. Vóór het parlementair reces moet er een akkoord zijn en bij het begin van het nieuw parlementair jaar zou aan het Parlement een wetsontwerp worden voorgelegd.

Wat dat parlementaire reces betreft, zal dat, met een beetje geluk, bijzonder kort zijn en zullen wij dus heel snel op de bal kunnen spelen. Zoals collega Vandepuut heeft gesteld, hebt u op 25 mei met het kernkabinet een eerste voorstel in dit dossier afgetoetst.

Ik verneem graag van u, en niet alleen van de kranten of uit reacties van uw collega's, waaruit het voorstel bestaat dat aan het kernkabinet werd voorgelegd. In welke mate geldt dit voorstel ook voor de lopende contracten? Is differentiatie mogelijk?

Wat differentiatie betreft, wil ik erop wijzen dat er bijvoorbeeld bij de NBMS toch tien directeurs-generaal zijn die meer dan 290 000 euro per jaar verdienen – ongeveer 34 000 euro per maand – en dat hun contract pas in 2010 of werd afgesloten of verlengd. De media spitsten zich toe op de kopstukken, maar ik denk dat wij toch een trapje lager moeten kijken en zeker de directeurs-generaal binnen de NMBS-structuren zouden toch onder de loep moeten worden genomen.

Ik heb nog een bijkomende vraag in verband met het voorstel dat u op het kernkabinet hebt gedaan en in welke mate wordt gekeken naar de verloning van andere directieleden. Welke maatregelen werden naar aanleiding van dit voorstel genomen? In welke planning is voorzien? Wordt de planning die u hebt gecommuniceerd in de commissie van 2 mei behouden? Zal er dus nog vóór het reces een definitief voorstel zijn?

Wat zijn de conclusies van de juridische studie om de regering raad te geven in de keuze van wetgevende maatregelen om het regeerakkoord uit te voeren met betrekking tot de bezoldiging van de gedelegeerd bestuurders en de leden van het directiecomité van overheidsbedrijven?

Ik ga ervan uit dat, als u met een voorstel naar het kernkabinet komt, de resultaten van die studie een handleiding voor u zijn om tot een juist voorstel te komen. Ik meen dus dat het nuttig zou zijn daarvan in kennis te worden gesteld.

Mijn laatste vraag, wat zijn de conclusies van de analyses van het advocatenkantoor met betrekking tot het

bestaande Belgische juridische kader en tot de maatregelen die in andere landen werden genomen?

**03.03 André Frédéric (PS):** Madame la présidente, monsieur le ministre, je rejoins les questions qui vous sont posées.

La hauteur des rémunérations de certains patrons atteint parfois des sommets qui ne peuvent rivaliser qu'avec l'indécence et ce, tant dans le public que dans le privé... Des salaires qui s'égrènent en millions d'euros parfois, des salaires annuels qui sont quelquefois plus élevés que ce qu'un travailleur méritant ne pourra gagner en une seule carrière!

Qu'est-ce qui peut justifier de tels montants? Qu'est-ce qui peut justifier qu'un patron, aussi talentueux soit-il, puisse gagner 40, 60 voire 100 fois plus qu'un de ses employés? C'est ce qui est incompréhensible: ce genre d'écart salarial montre bien que ces montants ne recouvrent aucune réalité et sont donc complètement injustifiés.

En ces temps de crise où l'on n'entend plus que les mots rigueur, où certains ne savent plus que se vouer à l'austérité, que des salaires pareils puissent encore exister, tant dans le public que dans le privé d'ailleurs, dépasse l'entendement!

Monsieur le ministre, le secteur public peut et doit montrer l'exemple, et vous avez pris l'initiative de proposer à vos collègues un plan de rémunérations pour les patrons des entreprises publiques autonomes qui impose un plafonnement pour le salaire à 200 000 euros brut par an.

Quelles sont les lignes de force de votre plan? Des initiatives similaires sont-elles adoptées dans d'autres pays européens? Existe-t-il des obstacles juridiques à une application immédiate de ce plafonnement? Pourrait-on étendre ce système au secteur privé?

**03.04 David Geerts (sp.a):** Mijnheer de minister, de collega's hebben de context al geschetst. Het is ook niet de eerste keer dat wij hierover van gedachten wisselen. Wij hebben eens gevraagd naar de loonspanning tussen de top van het bedrijf en de laagste niveaus, en de verschillen waren hallucinant. Soms ging dat over een verschil van 1 tegenover 32. Dat valt moeilijk te verdedigen. Ik denk dat het belangrijk is dat u met een voorstel naar de Ministerraad bent gegaan, zodat het debat effectief kan worden gevoerd.

Mijnheer de minister, op basis van welke criteria bent u tot uw voorstel gekomen? In de krant wordt door sommigen beweerd dat maatschappelijke relevantie, logica en realisme ook criteria zijn. Zijn dat de criteria die u daadwerkelijk hanteert? Zijn er nog andere? Is er een piste onderzocht om een onderscheid te maken tussen een beursgenoteerd overheidsbedrijf en andere overheidsbedrijven? In dat geval, wat is het gemiddelde loon van een CEO van een BEL20-bedrijf? Is dat een benchmark? Zijn er benchmarks uit het buitenland geanalyseerd? Wat de timing betreft, wanneer denkt u effectief met een voorstel tot matiging naar buiten te kunnen komen?

**03.05 Minister Paul Magnette:** Op vrijdag 25 mei legde ik de kern een aantal voorstellen voor die de bezoldigingen van de CEO's en de directieleden van de overheidsbedrijven moet kaderen. In de context van de huidige crisis die Europa treft, geeft het regeerakkoord van december 2011 mij inderdaad de opdracht een reeks bindende regels voor te stellen om de loonkloof tussen de hoogste en de laagste bezoldigingen te verkleinen. Verschillende Europese landen hebben op dat vlak onlangs regels vastgelegd, zoals Nederland en Spanje, en nog een aantal landen zullen binnenkort hetzelfde doen, zoals Frankrijk en Finland.

De belangrijkste voorstellen die ik de kern heb voorgelegd, zijn de volgende: ten eerste, het brutojaarsalaris van de bestuurders van overheidsbedrijven zal worden beperkt tot 290 000 euro. Dat maximaal jaarsalaris zal bestaan uit een vast maximaal deel van 200 000 euro, wat overeenkomt met de bezoldiging van een FOD-voorzitter, en een variabel deel dat overeenkomt met maximaal 30 % van het vaste deel – bij het behalen van alle vooropgestelde doelen – en andere voordelen zoals onkosten, wagen, pensioen, enzovoort, naar het voorbeeld van de voordelen toegekend aan de FOD-voorzitters, zolang ze niet meer bedragen dan 15 % van het vaste deel.

Ten tweede, de bezoldiging in aandelen en aandeeLOPTIES, de *stock options*, zal worden verboden. De vertrekvergoedingen zullen worden beperkt tot 12 maanden basissalaris en zullen worden verboden in geval van vrijwillig vertrek. Indien de begunstigde niet voldaan heeft aan de prestatiecriteria of wanneer het bedrijf zich in ernstige financiële moeilijkheden bevindt, moeten de vergoedingen in elk geval door de algemene

aandeelhoudersvergadering worden goedgekeurd.

De bezoldiging via een managementvennootschap wordt verboden, zowel in autonome overheidsbedrijven als in instellingen van openbaar nut en bij rechtspersonen waar de federale Staat een overheersende invloed uitoefent.

Op de vraag over de toepasselijkheid van de maatregel op de bestaande contracten, kan ik antwoorden dat de omkadering van de bezoldigingen en de maatregelen tot beperking van de bezoldigingen na de inwerkingtreding van de wet op de gesloten contracten zullen worden toegepast, teneinde een gerechtvaardigd bezwaar op basis van een inbreuk op de rechtszekerheid te voorkomen. De wetgever kan in principe immers geen afbreuk doen aan de rechten die door het sluiten van een contract zijn verworven.

Concreet zullen de salarissen van CEO's van overheidsbedrijven bij de vernieuwing van de mandaten gevoelig dalen. In 2013 zal zulks gebeuren voor de NMBS, in 2014 voor bpost en in 2015 voor Belgacom. De bezoldigingen van de leden van het directiecomité zullen op soortgelijke wijze worden gewijzigd, met name stapsgewijs in functie van de indiensttreding van nieuwe leden.

Toutefois, certains aspects de la réforme pourraient entrer en vigueur de manière anticipée, sous réserve de l'avis du Conseil d'État. La limitation des indemnités de départ, l'interdiction de la rémunération sous forme d'actions et d'options sur actions pourront être appliquées à tous les contrats en cours.

Pour ce qui concerne l'interdiction des sociétés de management, l'avant-projet de loi rédigé par mon cabinet prévoit que l'interdiction d'être payé par le biais d'une société de management s'appliquera à partir du premier jour du quatrième mois qui suit la publication de la loi, afin que les entités concernées aient un délai raisonnable pour se mettre en conformité.

L'accord de gouvernement se limite aux entreprises publiques autonomes et aux sociétés anonymes de droit public. Pour autant, les principes de ce projet de loi liés notamment à l'écart salarial, aux parachutes dorés et aux sociétés de management sont des principes de saine gestion et ils pourraient être – ils devraient l'être, selon moi – appliqués à toutes les entreprises, en particulier dans le contexte de crise que nous connaissons aujourd'hui.

Pour ce qui concerne l'encadrement des rémunérations, les prochaines étapes sont les suivantes. L'objectif est d'avoir un projet de loi rédigé par mon cabinet et la chancellerie du premier ministre pour adoption par le Conseil des ministres avant les vacances parlementaires. L'avis du Conseil d'État sera demandé pendant les vacances parlementaires, qui ne sont pas les vacances des membres du Conseil d'État. Le projet de loi finalisé sera déposé à la Chambre à la rentrée parlementaire, afin d'être adopté avant la fin de l'année.

Quant à l'interdiction des sociétés de management, les groupes de travail sont d'ores et déjà penchés sur le texte qui a été préparé par mon cabinet et l'avant-projet sera soumis au Conseil des ministres, puis au Conseil d'État, afin de le déposer à la Chambre dans les meilleurs délais.

**03.06 Steven Vandeput (N-VA):** Mijnheer de minister, ik heb één heel grote bedenking bij dit verhaal. Ik kan u begrijpen, en als het echt ideologisch gestuurd zou zijn, zou ik zelfs respect hebben voor het feit dat u denkt een wet te moeten maken om lonen van overheidsmanagers aan banden te leggen. Er zit echter fundamenteel iets zwaar fout in heel het verhaal als daarvoor wetten nodig zijn, als het nodig is dat er op uw kabinet mensen wetten maken, als wij hier in het Parlement wetten moeten bespreken en goedkeuren om uiteindelijk iets te regelen dat gewoon bij uw bevoegdheden hoort, met name het onderhandelen over een gerede betaling voor de diensten die geleverd worden door de overheidsmanagers. Er zit iets zwaar fout als daarvoor wetten moeten worden gemaakt. Ik vind dit eigenlijk een brug te ver. Als wij alles dat boven het publieke fatsoen gaat in wetten moeten gieten, dan hebben wij de komende jaren nog wel wat werk hier in het Parlement.

Daarnaast ben ik er ook niet van overtuigd dat het voorstel dat u doet, namelijk alles over dezelfde kam scheren, het voorstel is dat de overheidsbedrijven het meeste nodig hebben. Mijn bekommernis is vooral dat er een goed management aan het hoofd van de overheidsbedrijven staat, dat deze overheidsbedrijven daar brengt waar ze moeten zijn.

Ik begrijp dat er een referentie wordt gezocht, eventueel bij de FOD's. Maar ook daar zien wij dat bij een FOD waar 10 000 mensen werken de voorzitter hetzelfde verdient als bij een FOD waar 200 mensen werken

en waarvan de impact op de maatschappij veel kleiner is.

Mijnheer de minister, als u dit effectief gaat uitwerken in wetten, zullen wij hierover nog kunnen discussiëren hier in het Parlement. Ik kijk uit naar die discussies. Ik denk echter dat het belangrijk is na te gaan wat een gereede betaling is voor diensten die worden gevraagd van een bepaalde persoon of bedrijf.

En dan moet er gekeken worden hoe die verloning kan worden gekoppeld aan de resultaten die effectief bereikt worden, niet alleen met boni, maar vooral ook met mali. Iemand die niet presteert moet maar vertrekken of moet bijdragen in negatieve zin.

Ik kijk uit naar de discussie, alhoewel, en ik blijf bij het eerste gedeelte van mijn repliek, ik begrijp dat u met voorstellen komt, maar ik begrijp absoluut niet waarom er wetten moeten gemaakt worden om dat soort dingen te regelen, want dit zijn alledaagse regelingen waarvoor geen wetten nodig zouden mogen zijn.

**03.07 Tanguy Veys (VB):** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben blij dat er al een voorstel op tafel ligt. Wij zullen wel zien wat er concreet uit de bus komt.

De dag zelf kon men al merken dat men vanuit CD&V-hoek niet echt gelukkig was met de wijze waarop dit werd gecommuniceerd en met het voorstel zelf. Ik vermoed dan ook dat nog de nodige lippendienst zal worden bewezen om de lonen nog iets op te krikken.

U blijft vrij algemeen in uw antwoord op onze vraag of differentiatie mogelijk is. In de door u voorgestelde timing verwijst u naar de lopende contracten. Het is toch bijzonder pijnlijk om vast te stellen dat de dikste vis het langst zal mogen wachten op een aanpassing van zijn contract. De heer Bellens ontvangt 2,164 miljoen euro per jaar. Hij zal nog verschillende jaren langs de kassa mogen passeren ondanks een paar hoorzittingen met Belgacom. Er zijn nochtans voldoende redenen om dit contract aan te passen.

Op het moment dat deze contracten werden vastgelegd, had men veel proactiever moeten zijn en in een aantal clausules moeten voorzien. Tijdens de regering-Verhofstadt deelde uw partij, samen met Open Vld, de lakens uit. Zij vonden het toen blijkbaar opportuun om dergelijke contracten op deze manier af te sluiten. Wij worden hier nu mee geconfronteerd. Als de bedragen van de contracten moeten worden verhoogd, is er blijkbaar geen wettelijke regeling nodig. Als men de bedragen wil verlagen, is het ineens de schuld van het Parlement en moet het Parlement de problemen oplossen. Dit lijkt mij toch een vreemde manier van werken.

Ik heb nog een laatste bedenking. Ik vroeg u naar de juridische studie waarin de regering raad werd gegeven over de keuze van wetgevende maatregelen om het regeerakkoord uit te voeren op het vlak van de bezoldiging van gedegeleerde bestuurders en leden van directiecomités van overheidsbedrijven. U blijft hierover vrij vaag. Wat u hebt voorgesteld op het kernkabinet heb ik ook in de pers kunnen vernemen. Blijkbaar bent u niet echt communicatief over de resultaten van die juridische studie. Hetzelfde geldt voor de conclusies van de analyse van het advocatenkantoor. U had hierover toch wel wat meer informatie mogen geven.

Ik zou u willen aanraden om de directeurs-generaal mee te nemen in heel die oefening.

**03.08 André Frédéric (PS):** Madame la présidente, monsieur le ministre, vous ne serez pas surpris d'entendre que je me réjouis de la confirmation des intentions. On peut toujours refaire l'histoire ou regarder dans le rétroviseur mais des événements dramatiques au plan international, comme la crise financière de 2008, ont également mis en évidence certains mécanismes. Il est inadmissible pour le public de constater des différences salariales aussi importantes!

L'idée n'a pas l'air complètement mauvaise puisque des réactions de toute nature se sont manifestées. J'ai entendu le ministre-président wallon dire qu'il allait s'en inspirer pour les entreprises publiques wallonnes. J'ai entendu le président du PS, que je respecte beaucoup, appeler à une réflexion sur la limitation des traitements dans le secteur privé. J'ai entendu d'autres réactions selon lesquelles il faut faire attention car on risque de mettre en difficulté nos entreprises publiques, nos fleurons, si on ne rémunère pas suffisamment les grands patrons. Cela veut-il dire qu'en dessous d'un million d'euros, il n'y a que des imbéciles et des incompetents? Je ne le crois pas. Comme n'importe qui, ces gens n'ont que vingt-quatre heures dans une journée; il faut dès lors qu'ils soient payés à la juste mesure du travail effectué.

Monsieur le ministre, je vous encourage à continuer dans ce sens, même si vous allez susciter des



réticences. Certes, les gens n'aiment pas voir diminuer leur traitement mais il faut avoir une vision juste dans le cadre d'une société équitable.

**03.09 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Belangrijk is dat u zegt dat u zich hebt gebaseerd op de lonen van de voorzitters van de FOD. Daarop is al reactie gekomen, onder andere in de kranten. De lonen van de voorzitters van de FOD kunnen een uitgangspunt of criterium zijn, maar wat zou bijvoorbeeld de vergelijking geweest zijn van een beursgenoteerd bedrijf met de BEL20-bedrijven en wat met de benchmark uit het buitenland? Misschien is het interessant dat wij ook over die gegevens kunnen beschikken, zodanig dat wij effectief het verschil kunnen zien en ook de impact kunnen vaststellen op de bestuurders zelf.

Mijnheer de minister, immers, zoals u vandaag gezegd hebt in een krant, niet alleen het loon is belangrijk, maar ook het feit dat men een dergelijk bedrijf kan leiden.

*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 "het treinstation van Schellebelle" (nr. 11990)**

**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 gare ferroviaire de Schellebelle" (n° 11990)**

**04.01 Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de problemen in het station van Schellebelle blijven aanhouden. Ik heb u op 7 maart ondervraagd over de afwezigheid van ticketautomaten terwijl de loketten gesloten zijn. De besparingsmaatregelen die de raad van bestuur had goedgekeurd bevatten nochtans drie duidelijke voorwaarden. Ten eerste, de klant moet de mogelijkheid hebben om een ticket te kopen via een automaat. Ten tweede, er moet, van de eerste tot de laatste trein, een wachtzaal ter beschikking zijn. Ten derde, er moet vooraf sociaal overleg gepleegd worden inzake het personeel dat voor de permanentie van de loketten instaat.

De loketten in de wachtzaal van het station van Schellebelle werden sinds vorig jaar gesloten zonder dat aan die drie voorwaarden voldaan werd. Nochtans stoppen in dat station op een weekdag op het spitsuur, tussen 7.05 uur en 8.01 uur niet minder dan negen treinen. Volgens de reizigerstellingen van 2009 maken op weekdagen ongeveer 398 opstappende reizigers gebruik van het station.

Ik wil ook opmerken dat er nog steeds geen schuilhuisjes zijn. Sinds de loketten en de wachtzaal gesloten zijn, staan de reizigers buiten, ook als het regent.

In de commissievergadering van 7 maart verklaarde u: "Er zal een ticketautomaat worden geplaatst in de loop van het tweede semester van 2012. Daarnaast zijn er plaatselijke maatregelen genomen om, in de mate van het mogelijke, de wachtzaal toegankelijk te houden gedurende de ochtendspits." Drie maanden later is het tweede semester al begonnen, en men zou dus denken dat de levering van de ticketautomaten prioritair zou zijn uitgevoerd, maar dat is nog steeds niet het geval.

Mijnheer de minister, hoe komt het dat er nog steeds geen schuilhuisjes zijn voor de momenten waarop de loketten en de wachtzaal gesloten zijn? Wanneer zal men die plaatsen?

Waarom wordt de ticketautomaat in het station van Schellebelle niet vroeger dan in de loop van het tweede semester van 2012 geplaatst? Er werd niet voldaan aan de door de raad van bestuur van de NMBS gestelde voorwaarden. Ik kan mij moeilijk voorstellen dat in heel Vlaanderen de eerstvolgende ticketautomaat pas in het tweede semester geplaatst wordt, omdat er andere prioriteiten zijn. Volgens mij moeten de ticketautomaten prioritair naar de stations gaan die over geen automaat beschikken.

Waarom werden de loketten in Schellebelle gesloten zonder dat er voldaan werd aan de door de raad van bestuur gestelde voorwaarden? U schermt altijd met de autonomie van de NMBS, maar als de raad van bestuur die regels zelf uittekent, lijkt het mij logisch dat de NMBS zich daaraan houdt. Het gaat niet op te zeggen dat er een personeelsprobleem is en dat daarmee de kou af is! Inmiddels zijn zes maanden

verstrekken zonder dat er enige evolutie in het dossier is.

Welke maatregelen werden genomen om de wachtzaal toegankelijk te houden? Wat zijn daarvan de resultaten?

**04.02** Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, Infrabel staat in voor de schuilhuisjes op de perrons. De procedure voor de levering en plaatsing van schuilhuisjes in Schellebelle is aan de gang. De schuilhuisjes zullen in oktober 2012 worden geplaatst. De NMBS staat in voor de plaatsing van ticketautomaten. De procedure heeft vertraging opgelopen tegenover de initiële planning. De automaten in Schellebelle zullen in oktober of november 2012 worden geplaatst.

Het loket van Schellebelle werd bediend door personeel van Infrabel dat die taak combineerde met het werk op de seinpost. Door de herschikking van het werk op de seinposten is er geen Infrabelpersoneel meer ter beschikking in Schellebelle. De NMBS had zodoende geen andere oplossing dan het loket van Schellebelle te sluiten, alvorens de automaat kon worden geplaatst. Vanaf deze week zal de wachtzaal opnieuw voor klanten toegankelijk zijn.

**04.03** **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, uw antwoord bevat een aantal positieve elementen. Er zullen schuilhuisjes komen in oktober. De ticketautomaat zal eind dit jaar worden geleverd. De wachtzaal zal ook opnieuw beschikbaar zijn.

Wat is echter het nut ervan dat de raad van bestuur een aantal voorwaarden afsprekt op basis waarvan men eventueel loketten kan sluiten, als men dan toch zijn zin doet en de loketten sluit zonder rekening te houden met de gebruikers? Ik betreur die manier van werken. Men had eerst moeten zorgen voor het plaatsen van een ticketautomaat en van schuilhuisjes, alvorens over te gaan tot het eventueel sluiten van de loketten. Nu is het omgekeerde gebeurd en alleen de gebruiker is daarvan de dupe. Ik zou de NMBS aanraden om iets zorgvuldiger om te springen met de treinreiziger.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**05** **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanpassing van de vertrekprocedure bij treinen" (nr. 11999)**

**05** **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'adaptation de la procédure de départ des trains" (n° 11999)**

**05.01** **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, een treinbegeleider en een reiziger werden op 23 mei 2009 in het station van Dinant zwaargewond. De treinbegeleider had pas het vertreksignaal voor de machinist geactiveerd, toen een zeventigjarige man op de proppen kwam en nog op de trein wilde stappen. De twee betrokkenen belandden op de sporen, waardoor de treinbegeleider ongelukkig ten val kwam en beide benen verloor. Bij de andere persoon moest het uiteinde van zijn voet worden geamputeerd.

Het betreft een bijzonder tragisch ongeval, waarbij weliswaar geen doden zijn gevallen. Het is niettemin duidelijk dat het ongeval enkel mogelijk was door de procedure die door de spoorwegen bij het vertrek van treinen wordt gebruikt. De deur waar de treinbegeleider zich bevindt, moet immers openblijven, tot het moment dat de trein zich in beweging zet. Vele reizigers zien nog een deur openstaan en lopen er vlug naar toe, omdat zij hun trein willen halen. Zij hopen nog op de trein te mogen stappen. Mogelijkerwijs treffen zij een potige dan wel een verbaal sterke treinbegeleider, die de betrokkene kan overtuigen of desnoods fysiek van de trein kan houden. Voor hetzelfde geld komt het echter tot een schermutseling of probeert de reiziger zich toch tussen de begeleider en de deur te wringen, met soms heel dramatische toestanden tot gevolg.

Wanneer de treinbegeleider het vertreksignaal heeft gegeven, blijft de deur dus nog even open. De begeleider blijft nog even in het portaal van de wagon staan, om te kijken of alles veilig is. Ik begrijp dat de veiligheid belangrijk is. Hij kijkt bijvoorbeeld of iemand nog met zijn koffer tussen de deur zit, of er geen kledij tussen de deur vastzit dan wel of niemand ten val is gekomen. Een dergelijke controle is heel belangrijk.

Voorgaand feit geeft echter nog steeds aanleiding tot incidenten. Vorige week is er nog een incident geweest, met name een geval van agressie tegenover een treinbegeleider naar aanleiding van dergelijke omstandigheden.

De volgens mij enige manier om dergelijke ongevallen te vermijden, is ervoor te zorgen dat alle deuren – ik leg de klemtoon op “alle deuren” – van de trein gesloten zijn, vooraleer de trein vertrekt.

Ook de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers was van mening dat de huidige vertrekprocedure voor de treinen van de NMBS moest worden herzien. Ze schept volgens TTB immers veel onduidelijkheid voor de reiziger. Wanneer de reiziger ziet dat een deur van de trein nog openstaat, denkt hij vaak dat hij nog met de trein meekan. Een dergelijke, grijze zone moet verdwijnen.

Mijnheer de minister, naar aanleiding van voornoemd incident zijn er werkgroepen geweest en zijn nieuwe procedures afgesproken. Er zijn ook tests geweest. Wat is nu concreet beslist? In welke zin werd de vertrekprocedure aangepast?

Ik heb vernomen dat met sms'jes zou worden gewerkt: sms'en naar de seinpost en sms'en naar de treinbestuurder. Zo ja, op welke wijze is de aanpassing gebeurd? In welke mate is ze voldoende veilig? Zo neen, waarom is de procedure niet aangepast? Wanneer zal ze dan wel worden aangepast?

Ik kijk uit naar uw antwoord.

**05.02** Minister **Paul Magnette**: De NMBS bevestigt dat de huidige vertrekprocedure van de treinen zal worden verbeterd. Ze heeft zich dan ook geëngageerd om deze procedure te herzien, waarbij de veiligheid voor reizigers en treinbegeleiders de hoogste prioriteit krijgt zonder daarbij het risico voor andere actoren te vergroten. De toekomstige vertrekprocedure dient gebaseerd te zijn op het verkleinen van het globale risico waarbij voor alle actoren het individuele risico op een aanvaardbaar niveau dient te worden gebracht. Om dit te bereiken vond een risicodialoog plaats tussen NMBS en Infrabel.

Daarbij werden vijf basisbouwstenen vastgesteld waaraan de nieuwe vertrekprocedure dient te voldoen. De trein mag niet in beweging komen zo lang de mogelijkheid bestaat dat de reizigers nog kunnen in- of uitstappen. De treinbegeleider geeft in alle geval aan de bestuurder de mededeling “verrichting gedaan” nadat alle deuren gesloten zijn. De reisweg moet aangelegd zijn en het sein open vooraleer de begeleider de mededeling “verrichting gedaan” aan de bestuurder heeft gedaan. De treinbestuurder dient alle voorwaarden die vooraf nodig zijn om de trein in beweging te brengen, na elkaar en in een logische opeenvolging te krijgen. De treinbegeleider en de bestuurder moeten steeds volgens een uniform systeem, ongeacht het type materieel, samenstelling of perronuitrusting, de mededelingen “verrichting gedaan” aan elkaar kunnen geven. Beveiligen van het AVG-dispositief “aanwijzer verrichtingen gedaan” op het perron tegen oneigenlijk gebruik door derden.

Vervolgens werd een onderzoek gevoerd naar de optimale oplossing voor het herwerken van de vertrekprocedure, rekening houdend met de specifieke situatie van het Belgische spoorwegnet. Hierdoor vond onder andere een benchmarkoefening in de buurlanden plaats. Uiteindelijk werd voor een technologische ondersteuning gekozen die geschikt is voor de Belgische situatie en bovendien voldoet aan de vijf eerder beschreven basisvoorwaarden. De gezamenlijke risicoanalyse van de NMBS en Infrabel heeft dan getoond dat door de invoering van deze nieuwe procedure het risiconiveau voor reizigers en treinbegeleiders evenals voor bestuurders en perronpersoneel wel verbeterd zal worden.

Momenteel wordt bij de NMBS en Infrabel parallel een beslissingstraject doorlopen opdat eerder vermeld concept definitief goedgekeurd kan worden op de respectieve directiecomités en raden van bestuur. In de tweede helft van 2012 zal dan met de voorbereidingen worden gestart.

**05.03** **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik meen dat de principes die men vooropstelt om de vertrekprocedure aan te passen de veiligheid van zowel het personeel van de NMBS als van de treinreizigers ten goede zullen komen. Als men die toepast, is het quasi uitgesloten dat dergelijke incidenten zich nog voordoen.

We spreken hier over een incident op 23 mei 2009 in Dinant en het is intussen al drie jaar later. Ik vind het dan ook jammer dat dit allemaal zolang duurt. Dat kan ik niet vatten, zeker als men weet dat dit wekelijks voor problemen zorgt. Dat maakt ook deel uit van de problematiek van de agressie tegen personeel van de

NMBS. Mensen zijn gefrustreerd en menen dat men met opzet nog snel de deuren voor hun neus sluit terwijl het om de veiligheid gaat. Hopelijk zullen we nu voor het einde van het jaar die nieuwe procedure hebben. Ik betreur dus dat dit allemaal zo traag gaat.

Het gezond verstand geeft aan dat men binnen het jaar met een nieuwe vertrekprocedure moest komen en dat men geen drie jaar moest wachten tot er weer iets ernstigs zou gebeuren.

*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 mogelijkheid om thuiswerk te verrichten voor de personeelsleden van Belgacom" (nr. 12001)

**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 "la possibilité de travail à domicile pour les membres du personnel de Belgacom" (n° 12001)

**06.01** **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, volgens recente cijfers van de Federale Overheidsdienst Economie werkt in België een werknemer op de vijf gedeeltelijk of volledig thuis. Tien jaar geleden werkte nog maar 13 % van de werknemers thuis. Vooral de zelfstandigen werken geregeld van thuis uit, maar ook steeds meer loontrekkenden zijn thuis aan de slag. Dat is volgens mij een positieve evolutie, in het bijzonder door de vermindering van de druk op het verkeer tijdens de ochtend- en avondspits.

Ik heb de volgende vragen.

In welke mate wordt ook door Belgacom toegestaan, bijvoorbeeld voor personeel van de dienst 1207, om thuiswerk te verrichten? De techniek zorgt er anno 2012 voor dat men op een comfortabele en zeer efficiënte manier telewerk en thuiswerk kan verrichten, zonder dat er, voor een bedrijf als Belgacom, nadelige effecten zijn. Ik hoop dat dit niet alleen wordt toegestaan voor de kaderleden, die thuis kunnen denken en nota's schrijven, maar ook voor het uitvoerend personeel, dat een aantal taken perfect thuis op de computer of met materiaal van Belgacom kan uitvoeren.

Wordt thuiswerk door Belgacom toegestaan? Zo ja, voor welke diensten? Hoe is het aantal personeelsleden geëvolueerd? Hebt u percentages? Gaat het over het kaderpersoneel of ook over het gewone technische personeel, in zoverre men niet op het terrein aanwezig moet zijn? Zo nee, waarom niet en welke maatregelen werden genomen om thuiswerk alsnog te promoten?

**06.02** Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, thuiswerk valt onder het dagelijks beheer van Belgacom. Toch communiceert Belgacom het volgende, en ik citeer. "Belgacom levert heel wat inspanningen om ervoor te zorgen dat elke medewerker zijn beroeps- en privéleven harmonieus kan combineren. Een van de doelstellingen in dat kader is ongetwijfeld in te spelen op de dagelijkse verplaatsing tussen woon- en werkplaats. Sinds 2004 biedt Belgacom haar medewerkers de mogelijkheid om te telewerken in speciaal daartoe uitgeruste satellietkantoren, 290 werkposten verspreid over 25 sites. Het is de bedoeling om de medewerkers de kans te bieden om dichterbij huis te werken of te studeren in een rustige omgeving en om mobiliteitsproblemen in Brussel te vermijden.

Telewerk is uitsluitend mogelijk in de satellietkantoren die de Belgacomgroep speciaal daarvoor ter beschikking stelt. Het aantal satellietkantoren is uitgebreid van 4 in 2004 tot 25 in 2011. Dat aantal dekt momenteel zo goed als volledig de behoeften van de werknemers die regelmatig dichterbij huis willen werken. Belgacom is permanent bezig met de invulling van die behoeften, evalueert zeer regelmatig het aantal en de capaciteit van de satellietkantoren en zal ze, indien nodig, uitbreiden. De bezettingsgraad van die satellietkantoren bedraagt momenteel 60 %. Ongeveer 2.000 medewerkers hebben de toelating om te telewerken."

**06.03** **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, werken in satellietkantoren is nog altijd iets anders dan telewerken. Het is toch opvallend dat een bedrijf van dergelijke omvang blijkbaar niet wenst toe te staan dat er thuiswerk verricht wordt. Ik vind dat zeer vreemd, anno 2012. Daarstraks heb ik de cijfers nog vernoemd.

Thuiswerken betekent niet dat men met de buggy of de kinderwagen naast de computer en de hoofdtelefoon

op werkt. De meeste mensen die thuiswerk of telewerk verrichten, doen dat zeer loyaal en dat komt het bedrijf ten goede. Ik vind het vreemd dat het bedrijf daaraan niet tegemoet wil komen en enkel met satellietkantoren wenst te werken.

In de wandelgangen hoor ik dat vooral de vakbonden daarover problemen maken. Wanneer het personeel thuiswerkt of grotendeels thuiswerkt, dan vrezen de vakbonden om hun greep op het personeel te verliezen.

Andere grote bedrijven gaan daar veel soepeler mee om. Belgacom zou daar zeker nog van kunnen leren.

*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 "de reglementering die de Directie B-Mobility oplegt aan het treinbegeleidingpersoneel inzake de taal te gebruiken in relaties met klanten" (nr. 12002)**

**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 "la réglementation imposée par la direction de B-Mobility aux accompagnateurs de train en matière d'usage des langues dans leurs relations avec les clients" (n° 12002)**

**07.01** **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, volgens artikel 36, § 1, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven vallen de autonome overheidsbedrijven onder het toepassingsgebied van de taalwet in bestuurszaken van 18 juli 1966, de zogenaamde SWT.

De taalreglementering van de NMBS is beschreven in het ARPS bundel 591 Taalreglement en is gebaseerd op die taalwet. Toch slaagt de Directie B-Mobility erin daaraan haar eigen interpretatie te geven, met als gevolg dat zij, tegen voornoemde taalwetgeving in, de treinbegeleiders verplicht Frans te spreken in het Vlaams Gewest. Omgekeerd zouden in theorie de Franstalige treinbegeleiders Vlaams moeten spreken in het Waals Gewest.

In het handboek van de treinbegeleider wordt op pagina 157 gestipuleerd dat inzake de taal te gebruiken door het treinbegeleidingpersoneel in relaties met de klanten in het Nederlandse taalgebied "de tweede taal dient gesproken te worden indien de aangesprokene de taal van het gebied blijkbaar niet verstaat" en dat "het treinbegeleidingpersoneel dat een document C 6 of D 16 aan de reiziger overhandigt een formulier moet gebruiken dat gedrukt is in de taal van de reiziger". Ik heb u van die pagina een kopie bezorgd

Ik heb even de taalwetgeving erop nageslagen en heb gemerkt dat dit duidelijk een flagrante inbreuk is tegen de taalwetgeving. Immers, volgens de SWT en volgens uitspraken van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht zijn mondelinge contacten met klanten betrekkingen met particulieren en hiervoor zijn de artikelen 32 en 38 van de SWT van toepassing.

Mijnheer de minister, in welke mate bent u zelf van oordeel dat de reglementering die de Directie B-Mobility oplegt aan het treinbegeleidingpersoneel inzake het gebruik van de taal in relaties met klanten, strijdig is met de taalwet op bestuurszaken van 18 juli 1966? Zo ja, welke maatregelen werden genomen? Zo nee, waarom niet?

**07.02** **Minister Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Veys, uit mijn informatie blijkt dat in het handboek van de treinbegeleiders staat beschreven dat de treinbegeleider de taalwetgeving moet respecteren.

Enkel wanneer de treinbegeleider in een persoonlijke communicatie met de klant vaststelt dat deze laatste de taal van de regio niet begrijpt, verlangt de NMBS van haar treinbegeleider dat hij of zij de klant aanspreekt in de tweede landstaal. De treinbegeleider heeft hiervoor een taalopleiding bekomen en ontvangt hiervoor maandelijks een taalpremie.

Voor de NMBS is deze aanpak volledig conform de artikelen 12 en 33 van de taalwetgeving.

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

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

Ik zal de Vaste Commissie voor Taaltoezicht vragen of zij het standpunt van de NMBS al dan niet bijtreedt.

*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 verplicht medisch onderzoek in het Geneeskundig Centrum in Brugge" (nr. 12016)**

**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'examen médical obligatoire au centre médical de Bruges" (n° 12016)**

**08.01 Tanguy Veys (VB):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in de commissie voor de Infrastructuur van 14 februari stelde u dat treinbegeleiders tot de leeftijd van 62 jaar elke drie jaar moeten worden onderzocht. Vanaf de leeftijd van 62 jaar gebeurt dat nog jaarlijks. De arbeidsgeneesheer moet de periodiciteit van de onderzoeken verhogen indien hij dat nodig acht rekening houdend met de gezondheidstoestand van het betrokken personeelslid. Het medisch onderzoek voor treinbestuurders en treinbegeleiders wordt enerzijds bepaald door het KB van mei 2003 betreffende het gezondheidstoezicht op de werknemers en anderzijds door verschillende wetten betreffende de spoorwegveiligheid.

Mijnheer de minister, ik verneem echter van vrouwelijke treinbegeleiders dat tijdens het driejaarlijks — of in sommige gevallen het jaarlijks, maar ik vermoed dat het toch vooral over iets jongere vrouwen gaat — verplicht medisch onderzoek in het Geneeskundig Centrum in Brugge, in tegenstelling tot bijvoorbeeld het medisch onderzoek voor vrouwelijke treinbegeleiders in Gent of in Antwerpen, steeds gevraagd wordt om "het bovenlichaam vrij te maken (bh aanhouden)" en dus enkel in slip en bh voor de arbeidsgeneesheer te verschijnen. Ik citeerde onder meer op basis van de affiche die ik u bezorgd heb en die ter plekke is aangebracht.

Het is niet zo dat de arts letterlijk zegt dat de vrouwen enkel in slip en bh moeten verschijnen, maar in de praktijk is het wel zo dat de betrokken arbeidsgeneesheer vaak zegt "u mag zich klaarmaken, broekje en bh mag u aanhouden". Dat wijst dus toch wel op voyeuristische neigingen.

Die verplichting komt bij veel vrouwelijke treinbegeleiders als intimiderend over en sommigen beschouwen het zelfs als seksueel misbruik. Ik verwijs op dat vlak bijvoorbeeld naar het standpunt van de Vrouwenraad, die in eigen publicaties opmerkt dat onnodig uitkleden, waarbij de patiënt gevraagd wordt zich te ontkleden in een mate die voor het onderzoek of de behandeling niet noodzakelijk is, een vorm van seksueel misbruik is.

Ik verneem trouwens, wat betreft de werkzaamheden in het Geneeskundig Centrum in Brugge, dat ook treinbestuurders en treinbegeleiders daar aanstoot aan nemen, dat afgekeurde rangeerders, in dat medisch centrum toegang hebben tot medische en vertrouwelijke dossiers van NMBS-personeelsleden. Ook dat is volgens mij strijdig met de regelgeving.

Tot slot vernam ik dat treinbestuurders en treinbegeleiders conform het arbeidsreglement intern beroep kunnen aantekenen op basis van artikel 4 tegen medische beslissingen, en dat het reglement daarvan de modaliteiten bepaalt. Wanneer zij die modaliteiten onder meer via het intranet voor treinbestuurders en treinbegeleiders wensen op te vragen, blijken die bestanden echter niet opvraagbaar. Ook daarvan heb ik u een afdruk bezorgd. Wat is het nut ervan om personeelsleden van een reglementering te voorzien waarop zij zich zagezegd kunnen baseren, als zij die niet kunnen bekijken of opvragen wanneer zij dat wensen, ondanks het feit dat zij over een wachtwoord voor het intranet beschikken?

Ondanks hun paswoord, want het gaat over een intranet dat alleen via een paswoord beschikbaar is, kunnen zij daar dus niet aan.

Mijnheer de minister, op basis van welke motivatie en reglementering moeten vrouwelijke treinbegeleiders tijdens het driejaarlijks verplicht medisch onderzoek in het Geneeskundig Centrum in Brugge enkel in slip en bh voor de arbeidsgeneesheer verschijnen? Welke maatregelen werden genomen naar aanleiding van de vaststelling dat afgekeurde rangeerders, tewerkgesteld in Brugge, toegang hebben tot medische en dus vertrouwelijke dossiers van de NMBS-personeelsleden? Hoe verklaart u dat de ARPS-bundels 577 en 578 op het intranet voor de treinbestuurders en treinbegeleiders niet toegankelijk zijn en welke maatregelen werden genomen?

**08.02** Minister **Paul Magnette**: Al de arbeidsgeneesheren van Corporate Prevention Services zijn ingeschreven in de Orde van Geneesheren en volgen nauwgezet de deontologische regels. De arbeidsgeneesheren handelen binnen het wettelijk kader van het KB van 28 mei 2003 betreffende het gezondheidstoezicht op de werknemers. Dat bevat onder meer een klinisch onderzoek van de algemene gezondheidstoestand en relevante biometrische onderzoeken.

De bedoeling is om vroegtijdig beroepsziekten op te sporen zoals schouderproblemen, knieproblemen en andere, in het raam van de welzijnswet.

Het klinisch onderzoek verloopt op dezelfde manier in alle regionale centra van Corporate Prevention Services. Afhankelijk van de anamnese kan de arbeidsgeneesheer bijkomende onderzoeken doen.

Alle arbeidsgeneesheren van CPS vervullen hun opdrachten en taken binnen het wettelijk en deontologisch kader en volgens de huidige wetenschappelijke stand van zaken.

De NMBS-Holding heeft mij uitdrukkelijk bevestigd dat er geen verschillende benadering is tussen de centra van Brugge, Antwerpen en Gent, zoals u in uw vraag suggereert.

In de medische diensten in Brugge zijn momenteel geen ex-rangeerders tewerkgesteld. Alle personeelsleden, ook de geherklasseerde, tewerkgesteld in de medische diensten, ondertekenen een verbintenis met betrekking tot de vertrouwelijkheid van persoons- en medische gegevens.

De ARPS-bundels 577 en 578 staan nog niet op het intranet, maar zijn ter beschikking bij de onmiddellijke chef.

**08.03** **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben niet zelf bij de arbeidsgeneesheer moeten verschijnen. Ik kan mij dus alleen baseren op getuigenissen. Het gaat niet over een getuigenis van een of andere preutse dame. Verschillende vrouwelijke treinbegeleiders werden daarmee geconfronteerd en hebben daarover hun ongenoegen geuit.

Men zegt dat dit alleen in Brugge het geval is en niet in Antwerpen of Gent.

U verwijst naar de manier van werken. Men verschijnt daar ook niet bij een gynaecoloog. Het is belangrijk dat men eens zou meedelen waaruit – de wet schrijft dat trouwens voor – het voorgeschreven onderzoek bestaat. Ook daarvan worden de personeelsleden niet op voorhand ingelicht. Nochtans zou dat moeten gebeuren.

Als ik zie hoe daarmee in Brugge wordt omgegaan, ik heb u ook de affiche getoond, moet ik toch vaststellen dat dit aanleiding kan geven tot misbruik. Men zou toch met wat meer respect mogen omgaan met de vrouwelijke treinbegeleiders en treinbestuurders.

U zegt dat het juist is dat de ARPS-bundels 575 en 578 niet op intranet zijn. Ik heb echter geen reden gekregen waarom ze er niet opstaan. U zegt dat ze die kunnen opvragen bij de chefs als ze die willen. Waarom heeft men dan een intranet? Ik zou er toch op willen aandringen dat, zelfs zonder dat u mij een reden kunt geven waarom ze niet online staan, deze alsnog zo snel mogelijk online worden gezet.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 12030 van de heer Van Biesen is uitgesteld.

**09** Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nieuwe seinstoringen op spoorlijn 154 Namen-Dinant" (nr. 12032)

**09** Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les nouvelles perturbations de signaux sur la ligne ferroviaire 154 Namur-Dinant" (n° 12032)

**09.01** Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, op vrijdag 25 mei tussen 16 u 30 en 18 u 10 hebben zich opnieuw problemen voorgedaan bij de seininrichting van de lijn 154, Namen-Dinant, waar eerder deze maand in Godinne nog twee goederentreinen tegen mekaar zijn gebotst. Dat meldde het ASTB en dit werd nadien ook bevestigd door Infrabel. Negen treinen werden geheel of gedeeltelijk afgeschaft. Een 25-tal treinen liepen 300 minuten vertraging op.

Van het een komt natuurlijk het andere. Het ASTB dreigt met acties vanaf 1 juni op de bewuste spoorlijn wanneer er niet onmiddellijk maatregelen worden genomen. Volgens Infrabel waren de pannes te wijten aan een stroompanne bij een externe leverancier. Interessant detail is natuurlijk dat de lijn pas de dag daarvoor opnieuw was opengesteld, na het ongeval in Godinne van 11 mei.

Op zaterdag 2 juni vernamen wij dat er volgens het ASTB opnieuw een seinstoring is geweest. Ditmaal werd dit door Infrabel ontkend. Dit alles roept toch een aantal vragen op.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen voor u. Wie was verantwoordelijk voor de stroompanne? Werden de vaste procedures gevolgd? Hoeveel bedraagt de schadevergoeding die Infrabel eist van de externe leverancier? Welke maatregelen werden er genomen op lijn 154? Hoe kan worden voorkomen dat in de toekomst dergelijke pannes bij externe leveranciers tot seinstoringen, of erger, kunnen leiden?

Ik heb nog een bijkomende vraag met betrekking tot de houding van het ASTB in deze. Mijnheer de minister, hebt u met de overheidsbedrijven of met de vakbond ASTB contact gehad om te vermijden dat opnieuw het zware middel van de staking wordt ingeroepen waardoor opnieuw een aantal reizigers wordt getroffen alhoewel zij met de problemen zelf niets te maken hebben?

**09.02** Minister Paul Magnette: Mijnheer Vandeput, ORES, de beheerder en exploitant van het elektriciteits- en gasdistributienetwerk, is verantwoordelijk voor de panne. Alle toepasselijke noodprocedures voor dit soort van problemen werden toegepast. De technici van Infrabel werden opgeroepen, maar konden niet ingrijpen omdat er geen voeding meer was voor de seininrichting, de spoortoestellen en andere apparatuur. Zij hebben contact opgenomen met ORES, die hen heeft verwittigd toen de stroomtoevoer rond 19 u werd hersteld. Als er geen elektrische energie is, wordt het treinverkeer automatisch onderbroken.

De schade wordt momenteel bij Infrabel berekend. In het algemeen wordt 90 euro per minuut vertraging gerekend. De elektrische installaties van Infrabel zijn ontdubbeld, maar het gedeelte van ORES niet. Het aanleggen van een tweede voedingskabel komt niet aan de orde bij ORES.

**09.03** Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Het is goed te weten dat er duidelijkheid is. Klaarblijkelijk is het ook zo dat er niet echt maatregelen worden genomen om dit in de toekomst te voorkomen.

Ik begrijp dat u niet ingaat op de houding van het ASTB omdat dit niet in mijn voorbereide vraag stond. Ik wil er echter bij deze op aandringen om als minister een initiatief te nemen en te bekijken op welke manier de bond gerustgesteld kan worden. Zo kan voorkomen worden dat omwille van welke actie dan ook mensen die helemaal niets met dit voorval te maken hebben het slachtoffer worden.

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

**10** Questions jointes de  
- Mme Kattrin Jadin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les investissements qui seront consentis par le nouveau plan de transport et le plan pluriannuel d'investissements du Groupe SNCB" (n° 12040)



- Mme Katrin Jadin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les priorités budgétaires du nouveau plan de transport et du plan pluriannuel d'investissements du Groupe SNCB" (n° 12041)

- Mme Katrin Jadin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "une éventuelle réforme structurelle de la SNCB dans le nouveau plan de transport et le plan pluriannuel d'investissements du Groupe SNCB" (n° 12042)

**10** Samengevoegde vragen van

- mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de investeringen die zullen worden opgenomen in het nieuwe vervoersplan en het meerjareninvesteringsplan van de NMBS-Groep" (nr. 12040)

- mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de budgettaire prioriteiten van het nieuwe vervoersplan en het meerjareninvesteringsplan van de NMBS-Groep" (nr. 12041)

- mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "een eventuele structurele hervorming van de NMBS in het nieuwe vervoersplan en het meerjareninvesteringsplan van de NMBS-Groep" (nr. 12042)

**10.01** **Katrin Jadin** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, dans les prochains mois, le gouvernement devra se prononcer sur un nouveau plan de transport et sur le prochain plan pluriannuel d'investissements du Groupe SNCB. Les orientations prises dans ces plans auront une influence déterminante dans le futur du rail belge.

À cette occasion, la société civile se mobilise. Beaucoup d'usagers du rail, dont moi-même, ont notamment été sensibilisés ce 22 mai par le rassemblement pour un rail performant dont les propositions très documentées méritent, à mon sens, d'être examinées attentivement.

Ce mouvement, qui rassemble les principaux syndicats, les associations de navetteurs et des associations environnementales, plaide pour un plan d'investissements qui privilégierait le renforcement du financement des fondamentaux du service public sur les dépenses de prestige. De nombreuses améliorations sont nécessaires, étant donné les problèmes constatés aujourd'hui, à savoir l'insatisfaction croissante des usagers, les problèmes techniques trop fréquents, la ponctualité défailante ou encore la saturation observée aux heures de pointe.

Monsieur le ministre, les retards et suppressions de trains constituent les deux motifs les plus importants de réclamation des voyageurs. En outre, ils pèsent sur le budget du Groupe SNCB qui doit dédommager ces navetteurs insatisfaits. Quelles mesures préconisez-vous pour améliorer la robustesse du réseau, autrement dit sa capacité à revenir à l'équilibre après une perturbation?

Les infrastructures techniques et le matériel roulant vétustes sont également pointés comme responsables de nombreux problèmes du rail. Des investissements conséquents dans ce domaine sont-ils envisagés? Des investissements sont-ils envisagés pour l'amélioration des conditions de transport pendant les heures de pointe, pour l'accès des personnes à mobilité réduite aux gares du réseau et aux trains ou encore pour l'amélioration de la sécurité du chemin de fer? Une amélioration de l'offre pourrait-elle être apportée via notamment une meilleure coopération avec les sociétés régionales de transport? Une concertation avec ces dernières est-elle prévue?

De nombreuses voix s'élèvent aussi pour critiquer l'organisation structurelle même du Groupe SNCB, arguant qu'une rationalisation du fonctionnement dudit Groupe pourrait diminuer les coûts tout en augmentant l'efficacité de son fonctionnement. Un débat sur le sujet est-il prévu?

Au cours de ces dix dernières années, la SNCB a enregistré une hausse de 50 % de sa clientèle. Les études prévoient un accroissement de cette tendance notamment en raison des enjeux écologiques, de la cogestion automobile et de l'augmentation du coût de l'énergie. Or, le nombre d'employés du rail a diminué sur la même période et, suite au récent plan d'économies, certains trains ont été supprimés. L'équilibre budgétaire du Groupe SNCB sera-t-il, à l'avenir, une nouvelle fois atteint via une diminution de l'offre de ce service public ou d'autres pistes sont-elles envisagées?

**10.02 Paul Magnette**, ministre: Monsieur le président, madame Jadin, je répondrai de manière groupée à l'ensemble de vos questions. J'ai eu l'occasion de présenter l'état des lieux et le cadre général du nouveau plan pluriannuel d'investissements ferroviaires devant cette commission.

En ce qui concerne les questions plus spécifiques que vous posez, je peux préciser que la robustesse du service offert sera améliorée, en premier lieu grâce au nouveau plan de transport qui entrera en vigueur en décembre 2013. La SNCB et Infrabel ont convenu ensemble des normes et des règles qui doivent contribuer à une plus grande ponctualité, améliorer les correspondances et limiter les effets boule de neige à la suite d'une perturbation.

J'ajoute que les investissements pour l'entretien et le renouvellement du réseau ainsi que pour la modernisation du parc de matériel roulant sont, bien entendu, prévus dans ce projet de plan, de même que les investissements pour l'accès des personnes à mobilité réduite et pour la sécurité. Le projet de plan est basé sur une croissance prolongée du nombre de voyageurs en conformité avec les prévisions du Bureau fédéral du Plan.

Enfin, je souligne qu'une meilleure coopération avec les sociétés de transport régionales est utile et nécessaire. À cet égard, je rappelle que l'ensemble des ministres de la Mobilité ont demandé, le 8 mai dernier, aux sociétés de transport d'élaborer un plan commun de mise en œuvre graduelle du RER. Pour le plan d'investissement en tant que tel, des consultations et négociations sont prévues avec les autorités régionales.

Un débat sur la simplification des structures du Groupe SNCB est déjà en cours. Cet objectif est inscrit dans l'accord de gouvernement. Votre commission y a consacré cinq auditions publiques. Je présenterai l'état d'avancement de la réflexion générale devant cette commission la semaine prochaine.

**10.03 Katrin Jadin (MR)**: Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je serai présente la semaine prochaine!

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

#### **11 Questions jointes de**

- Mme Katrin Jadin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le maintien de l'arrêt SNCB à Hergenrath" (n° 12063)

- Mme Katrin Jadin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'arrêt de train à Hergenrath" (n° 12107)

#### **11 Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het behoud van de stopplaats Hergenrath" (nr. 12063)

- mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stopplaats Hergenrath" (nr. 12107)

**11.01 Katrin Jadin (MR)**: Monsieur le président, monsieur le ministre, il me revient que la liaison ferroviaire Welkenraedt-Aachen avec un arrêt à Hergenrath ne pourra être maintenue qu'à condition qu'un investissement de plus de 2 millions d'euros soit consenti pour les aménagements techniques nécessaires, qui impliqueraient trois ans de travaux.

Or ces informations entrent en contradiction avec des échanges épistolaires entre la direction de la SNCB et moi-même. La SNCB m'a affirmé il y a quelques mois que cet arrêt d'Hergenrath ne serait pas remis en question, du moins d'ici l'année 2017.

J'en viens donc à mes questions.

L'arrêt d'Hergenrath, qui a une importance pour un grand nombre de navetteurs de ma région, sera-t-il effectivement maintenu?

Des travaux de grande ampleur sont-ils nécessaires à ce maintien et, dans le cas où votre réponse serait

positive, quel serait leur coût et disposez-vous d'un calendrier pour leur réalisation?

Je voudrais par ailleurs qu'on mette fin à la rumeur et je pense que vous êtes la bonne personne pour ce faire. Je voudrais donc revenir sur les rumeurs qui circulent dans la région sur la suppression de l'arrêt d'Hergenrath. Les informations à ce sujet sont également contradictoires. Certains confirment le maintien, d'autres s'orientent vers la suppression de cet arrêt. Il faut quand même savoir que celui-ci a été inauguré voici à peine quatre ans.

**11.02 Paul Magnette**, ministre: Madame Jadin, le conseil d'administration de la SNCB réuni le 18 octobre 2011 a décidé de ne pas procéder à la fermeture de points d'arrêt. Il a chargé le comité de direction de réaliser une étude approfondie sur l'optimisation des points d'arrêt (fermeture, ouverture, réouverture) dans le cadre de l'établissement du nouveau plan de transport.

Le point d'arrêt d'Hergenrath sera intégré dans cette étude dont les résultats seront communiqués en temps opportun.

En ce qui concerne les aménagements techniques que vous évoquez, à savoir une adaptation de l'alimentation électrique de la ligne, les modifications sont planifiées de 2017 à 2019 dans le cadre du projet de plan pluriannuel d'investissement. Le coût de ces travaux d'adaptation de l'alimentation électrique de la ligne est estimé à 6,6 millions d'euros.

*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 realisatie van een fietsaansluiting met de bestaande brug over de sporen aan het station van Leuven" (nr. 12076)**

**12 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réalisation d'une piste cyclable reliant la passerelle enjambant les voies de chemin de fer à la gare de Louvain" (n° 12076)**

**12.01 Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, wie van Kessel-Lo naar Leuven wil, kan verschillende routes nemen. Het lukt via de voetgangerstunnel onder het station, maar daar is het vaak erg druk en men moet er afstappen. Ook omrijden is uiteraard een optie, maar de beste oplossing is de nieuwe voetgangersbrug over de sporen. Vandaar dat zowat alle fietsers uit Kessel-Lo, een deelgemeente van Leuven en niet zo ver van het station gelegen, de lift nemen die de voetgangersbrug verbindt met perron 1 en het Martelarenplein. De NMBS wil dat blijkbaar niet.

In een briefje dat een tijd op de lift hing, verzocht men de fietsers de trap te gebruiken. Volgens Paul Coppens, de regiomanager van Infrabel, zal de NMBS niet streng optreden, maar vraagt zij begrip. Ik citeer Paul Coppens: "Die liften zijn in eerste instantie gebouwd voor mindervalide reizigers en toevallige treungebruikers met een fiets, maar sinds de voetgangersbrug er is, wordt de lift op perron 1 onafgebroken gebruikt. Dat zorgt voor een abnormale slijtage. Op een bepaald moment zal de lift niet meer gebruikt kunnen worden door het eigenlijke doelpubliek."

Mijnheer de minister, het is hoogst onduidelijk wanneer de fietsaansluiting met de bestaande brug over de sporen er komt. In afwachting zouden veel fietsers graag van die optie blijven gebruikmaken. Wanneer Infrabel daarover wordt aangesproken, krijgt men als antwoord — dat is een klassiek verhaal — dat niet Infrabel, maar het stadsbestuur van Leuven daarvoor verantwoordelijk is. Wanneer men aanklopt bij het stadsbestuur van Leuven krijgt men te horen dat de NMBS daarvoor verantwoordelijk is. Zo speelt men elkaar de zwartepiet toe. Er gebeurt niets en wie blijft er met de problemen geconfronteerd? Dat is natuurlijk de fietser die op een vlotte en comfortabele manier zijn weg door de Leuvense binnenstad probeert te vinden.

Schepen van Mobiliteit Dirk Robbeets verklaarde: "Het geld staat ingeschreven in de begroting, maar wij zijn gebonden aan de spoorwegmaatschappij. Wij hebben al een paar keer contact opgenomen, zonder een duidelijk antwoord. Deze maand zitten wij samen met de top. Dan wordt de zaak besproken."

Mijnheer de minister, ik vind dat een ongelukkige manier van werken. Men plaatst een splinternieuwe lift,

waarvan ik een foto bijheb, in een van de vele mooie stations, waarop de NMBS trots mag zijn. Volgens mij heeft die niet meteen te lijden onder de slijtage door de fietsers die aan het wachten zijn om van de voetgangersbrug gebruik te kunnen maken. Blijkbaar vreest de NMBS nu al dat de lift te snel zou verslijten. Men had toch kunnen voorzien dat die lift door veel fietsers gebruikt zou worden, omdat er voor hen vaak geen of enkel omslachtige alternatieven zijn. Het gaat om een tijdelijke situatie. Eenmaal de fietsaansluiting met de bestaande brug er is, zal deze de fietsers veel leed besparen. In afwachting daarvan moet men de zaken een beetje door de vingers kunnen zien.

Ik denk niet dat er wachtrijen mindervalide personen aan die lift staan aan te schuiven.

Mijnheer de minister, wat is de motivatie om het gebruik van de lift die de voetgangersbrug verbindt met perron 1 en zo het Martelarenplein, te beperken? Is deze lift niet voorzien op het huidige gebruik? Zo nee, waarom niet? Kan deze lift in afwachting van de realisatie van een fietsaansluiting met de bestaande brug over de sporen niet voorlopig beschikbaar blijven voor de huidige gebruikers? Zo nee, waarom niet? In welke mate is de NMBS voorstander van de realisatie van een fietsaansluiting met de bestaande brug over de sporen? In welke planning is voorzien?

Ik kreeg graag een duidelijk antwoord zonder dat Infrabel, het stadsbestuur en de NMBS de zwarte piet aan elkaar blijven doorspelen, want uiteindelijk gebeurt er niets.

De **voorzitter**: Mijnheer Veys, voor dergelijke vragen dring ik erop aan dat de spreektijd van drie minuten per vraag wordt gerespecteerd. Voor meer ingewikkelde vragen begrijp ik dat het soms wat moeilijker ligt en dat de limiet even wordt overschreden.

**12.02** Minister **Paul Magnette**: Mijnheer de voorzitter, in het station van Leuven is er een voetgangersbrug die Kessel-Lo met Leuven verbindt en toegang geeft tot alle perrons. Aan de kant van Leuven is de brug nog niet voltooid. Een voorlopige trap werd geplaatst en daarbij is in een fietsgoot voorzien. Vanaf de voetgangersbrug kan men alleen met liften de perrons bereiken; er zijn geen trappen of roltrappen. Het is dus onzin om te stellen dat die liften enkel bedoeld zijn voor personen met beperkte mobiliteit. Iedere treinreiziger heeft geen andere keuze dan de lift te gebruiken.

Er ontstaat wel een tijdelijk probleem als heel veel fietsers die de brug gebruiken om vlot van Kessel-Lo naar Leuven te gaan, via de lift naar het perron gaan, terwijl zij daar niet moeten zijn. Het verdient de voorkeur dat zij gebruikmaken van de voorlopige trap en de voorziene fietsgoot. Natuurlijk zal de fietsaansluiting met de bestaande voetgangersbrug, aan de kant van Leuven, snel moeten gerealiseerd worden. Via het krantenartikel dat u hebt voorgelezen, vernemen wij dat het stadsbestuur van Leuven daarover nog deze maand overlegt met de NMBS-top. Als die vergadering tot goede besluiten komt, is een realisatie in 2013 haalbaar.

**12.03** **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. De NMBS stelt zeer terecht dat de huidige situatie niet tot grote problemen mag leiden. Ik kijk uit naar de realisatie in 2013 en dring erop aan dat men tot dan probeert een aantal zaken door de vingers te zien, zonder dat men probeert de gebruikers ervan al dan niet betere manieren te leren. Het is belangrijk dat men vlot zijn weg kan vinden en uiteindelijk kan en moet dit station toch door iedereen worden gebruikt.

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

**13** **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de personeelsproblemen bij de NMBS in de regio Kortrijk en in het station van Harelbeke" (nr. 12077)**

**13** **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 problèmes de personnel à la SNCB dans la région de Courtrai et à la gare de Harelbeke" (n° 12077)**

**13.01** **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, hoewel het station van Harelbeke dagelijks zo'n 1 000 reizigers lokt, kan men daar niet in ideale omstandigheden de trein betreden of de trein verlaten. Sinds begin mei is het loket er enkel in de voormiddag open, van 5 u 45 tot 13 u 00, daar de loketbediende blijkbaar langdurig ziek is.

Toen de beperking van de openingsuren bekend werd, kon de NMBS nog niet medelen wanneer de bediende zou terugkomen. Dat is perfect legitiem. Het is echter nu al duidelijk dat wegens de nieuwe openingsuren reizigers voor speciale formules – zoals abonnementen voor studenten, of tienrittenkaarten – 's middags naar het station van Kortrijk of Waregem moeten gaan. Zij kunnen dan niet terecht in het station van Harelbeke.

Dat het station niet bemand wordt na de middag, heeft gevolgen voor de roltrap. Die werkt immers niet wanneer het loket gesloten is. Men moet de trap nemen, maar de trap naar perron 2 is in een dermate slechte toestand – hij brokkelt af – dat zelfs mobiele mensen de nodige hinder ondervinden.

Wie ondanks de slechte trap op het perron geraakt, moet vaststellen dat het zeer laag is en dat het zeer moeilijk is op de trein te stappen. In de media zijn daar foto's van verschenen: men moet bijna een laddertje gebruiken. Zeker voor schoolkinderen is het bijna niet mogelijk op een normale comfortabele manier op de trein te stappen. Het lage perron zorgt voor problemen, en de vraag naar verhoging ervan is zeker legitiem.

Een laatste vraag van de pendelaars, is of de frequentie van de treinen die in Harelbeke stoppen kan worden verhoogd. Men dringt erop aan dat er elk uur 1 trein richting Kortrijk en 1 richting Waregem zou stoppen. Ik weet niet in hoeverre dit ingrijpende gevolgen heeft voor het aanbod van de NMBS. Ik meen echter dat daar geen nieuw materiaal voor moet worden aangekocht; alleen moet de dienstregeling wat worden aangepast.

Men vreest nu in Harelbeke dat men in een vicieuze cirkel terechtkomt: minder dienstverlening leidt tot minder reizigers, en wanneer het reizigersaantal verder daalt, kan de NMBS besluiten om de loketten of het station te sluiten.

In de commissie voor de Infrastructuur van 29 mei hebt u geantwoord dat het loket van het station van Harelbeke niet op de lijst van de te sluiten loketten staat. De regio Kortrijk kampt wel met een personeelstekort. De NMBS bestudeert hoe zij daaraan kan verhelpen, via detachering en/of overplaatsing naar de regio.

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

Mijnheer de minister, daarom heb ik de hiernavolgende vragen voor u.

Wat is de stand van zaken van het personeelstekort in de regio Kortrijk? Wat zijn de gevolgen?

Welke maatregelen werden getroffen? Wat zijn de resultaten?

Welke maatregelen werden getroffen, om de trappen in het station te herstellen? Welke planning is vooropgesteld?

Welke maatregelen werden getroffen, om de perrons in het station te verhogen? Waarom werd daarvan niet vroeger werk gemaakt? Welke planning is vooropgesteld?

Is de NMBS voorstander om elke twee uur treinen richting Kortrijk en Waregem in Harelbeke te laten stoppen? Zo ja, welke maatregelen werden getroffen? Zo neen, waarom is de NMBS geen voorstander?

**13.02** Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, het aantal bedienden van de standplaats Kortrijk, waarvan het station van Harelbeke afhangt, volstaat om de prestaties in Harelbeke 's ochtends en 's namiddags te verzekeren. De NMBS wordt evenwel met zieken of onvoorziene afwezigheden van bedienden geconfronteerd, waardoor zij opvangmaatregelen moet treffen.

De verkoopprestaties waar, statistisch gezien, het activiteitenvolume het laagst is, worden tijdelijk niet aangepast.

De nodige procedures, om een extra bediende aan de standplaats Kortrijk toe te voegen, zijn lopende. Voornoemde standplaats zal in oktober 2012 bovendien een bediende van Wevelgem recupereren. Het betreft dezelfde standplaats als Kortrijk en Harelbeke.

Zolang er een personeelstekort is, blijft het station van Harelbeke enkel in de voormiddag open. De NMBS heeft het spoorwegaanbod in Harelbeke niet verminderd. Het bestaat uit een uurbediening, aangevuld met vijftien piekurreinen, voornamelijk in de richting van Gent Sint-Pieters.

Voormeld aanbod voldoet wel degelijk aan de huidige vraag. De NMBS overweegt dus niet een tweede trein per uur te laten stoppen. Een dergelijke aanpassing zou immers gebeuren ten nadele van het cliënteel tussen Kortrijk en Gent, dat veel talrijker is.

Infrabel dient de wetgeving betreffende de overheidsopdrachten voor aannemingen van werken, leveringen en diensten te respecteren. De procedure voor het laten herstellen van de trappen is momenteel lopende. De uitvoering is voor het najaar van 2012 in het vooruitzicht gesteld.

Infrabel is zich bewust van de toestand te Harelbeke, die voor verbetering vatbaar is. De perronophoging in Harelbeke is vooropgesteld in de loop van het jaar 2013, indien de nodige, budgettaire middelen beschikbaar zijn.

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

Inzake de personeelstekorten moet de NMBS toch eens overeenkomen om desnoods met een soort vliegende brigade te werken, zodat zij dus personeel kan inzetten in de stations waar door ziekte een tekort is. Het zijn natuurlijk budgettair krappe tijden. Ik ga er dus vanuit dat de NMBS geen personeel heeft dat met zijn vingers zit te draaien. De NMBS zou dus een soort ploeg moeten hebben die tijdelijk en tijdens gevallen van ziekte van personeel waarvoor geen vervanging mogelijk is, kan invallen, zodat de dienstverlening optimaal blijft.

Ten tweede, u beweert dat er niet echt interesse bestaat voor een tweede trein die elk uur het station van Harelbeke zou aandoen. Er wordt een beetje geknibbeld aan de dienstverlening. De loketten zijn niet echt optimaal geopend. Ik verwijs ook naar de toestand van de trappen en de perrons. Op die manier wordt de wens bevestigd dat er weinig interesse zou zijn. Als dat station wat meer gebruiksvriendelijk zou zijn, dan zou mogelijks de interesse groter zijn. Ik wil daarom aanraden om dat toch eens te onderzoeken.

Ik ben in ieder geval blij dat zowel voor de herstelling van de trap als voor de verhoging van de perrons in de nodige maatregelen wordt voorzien. Ik hoop dat die ook effectief uitgevoerd zullen worden. Daarom wil ik opmerken dat die perrons niet sinds gisteren zo laag zijn. De slechte toestand van de trap dateert ook al van langer dan gisteren. Daar had men eigenlijk veel sneller moeten ingrijpen.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**14 Vraag van mevrouw Bercy Slegers aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gevolgen van het strategisch plan 2011-2015 van bpost" (nr. 12085)**

**14 Question de Mme Bercy Slegers au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les conséquences du plan stratégique 2011-2015 de bpost" (n° 12085)**

**14.01 Bercy Slegers (CD&V):** Mijnheer de minister, op vrijdag 11 mei legde bijna het voltallige personeel van het uitreikingkantoor van bpost in Oostende het werk neer. Met deze spontane staking klagen ze de gevolgen van de nieuwe normen in het kader van Georoute aan. Het aantal uren fysieke buitendienst stijgt, waardoor ze extra overwerk moeten doen, dat helemaal niet betaald wordt.

Bpost heeft bij de VUB een onderzoek laten uitvoeren naar de fysieke inspanning die een postbode ondervindt bij het uitvoeren van zijn job. Het is net deze zware fysieke belasting die de stakers in Oostende wilden aanklagen, want de evolutie van de postvolumes en de verdere automatisering zorgen ervoor dat postbodes die buiten aan de slag zijn, langer op de baan zijn met een groter en zwaarder volume. Dit verhoogt de fysieke belasting, maar zou ook het aantal ergonomiegebonden arbeidsongevallen in de toekomst de hoogte kunnen injagen.

Het strategisch plan 2011-2015 van bpost voorziet jaarlijks in 1 000 natuurlijke afvloeiingen. Tegen 2017 wil bpost 7 000 hulppostbodes aanwerven ter ondersteuning van de postbodes en om de gevolgen van de verdere automatische sortering op te vangen.

Wat is de huidige status van het sociaal overleg met betrekking tot het strategisch plan en de cao 2011-2012?

Hoe wil bpost anticiperen op de verhoogde werklast als gevolg van dit strategisch plan?

Worden de bevindingen van het onderzoek naar fysieke inspanningen, waarnaar ik verwees, mee in aanmerking genomen?

Hoe wordt de sociale onrust te Oostende aangepakt?

**14.02** Minister **Paul Magnette**: Collega Slegers, met betrekking tot Oostende verwijs ik in de eerste plaats naar het antwoord dat ik gegeven heb in de commissievergadering van 29 mei op de vragen van de heer Tanguy Veys en de heer Wouter De Vriendt. Overigens, bpost ontkent dat er sprake is van overwerk dat niet betaald wordt.

Ook in de nieuwe dienstenorganisatie in Oostende kan de uitreikingronde afgehandeld worden binnen een normaal gemiddeld werktraject van 7 uur en 36 minuten per dag. Dit gaat om een dagelijks gemiddelde, dat in functie van postvolumes en hoeveelheid werk kan schommelen. Het kan dus gebeuren dat er de ene dag langer moet worden gewerkt, maar dat wordt dan gecompenseerd door dagen waarop het werk vroeger kan worden beëindigd.

De personeelsleden gingen terug aan het werk nadat de directie beslist had om de invoering van de nieuwe dienstenorganisatie uit te stellen, waardoor alle details nogmaals met de vakbonden kunnen worden besproken en eventuele bijstellingen kunnen gebeuren.

De bevindingen van het wetenschappelijk onderzoek dat in opdracht van bpost door de VUB werd uitgevoerd, worden uiteraard meegenomen in de verdere implementatie van het strategisch plan. Zo zal de dienstenorganisatie zeer zorgvuldig moeten gebeuren en zal er speciale aandacht gaan naar de juiste voertuigkeuze, een voldoende afwisseling van taken en voldoende rustpauzes.

Ten slotte, wat het sociaal overleg betreft deelt bpost mee dat er op 22 maart 2012 in het paritair comité een cao is goedgekeurd door de sociale partners die geldig is voor de periode 2012-2013.

**14.03** **Bercy Slegers** (CD&V): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**15** **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Bercy Slegers** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de overdracht van statutaire personeelsleden van de NMBS-Holding aan NMBS Logistics" (nr. 12087)

- mevrouw **Bercy Slegers** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de overdracht van statutaire personeelsleden van de NMBS-Holding aan NMBS Logistics" (nr. 12210)

**15** **Questions jointes de**

- Mme **Bercy Slegers** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le transfert de membres du personnel statutaires de la SNCB-Holding à SNCB Logistics" (n° 12087)

- Mme **Bercy Slegers** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le transfert de membres du personnel statutaires de la SNCB-Holding à SNCB Logistics" (n° 12210)

De **voorzitter**: Beide vragen dragen dezelfde titel en u zult ze samen stellen, mevrouw Slegers.

**15.01 Bercy Slegers** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dit zijn een technische vragen die een beetje uitleg vergen.

Voor de terbeschikkingstelling van overheidspersoneel van de NMBS-Holding aan de NMBS en Infrabel, werd een wettelijke regeling getroffen. De artikelen 214 en 232 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven regelt de terbeschikkingstelling, waarbij het statuut van het personeel van de NMBS-Holding, met inbegrip van het syndicaal statuut, van toepassing blijft en onderworpen blijft aan het voorafgaand akkoord en alle wijzigingen ervan, van de nationale paritaire commissie.

Vanaf 1 maart 2012 worden er statutaire treinbestuurders door de NMBS-Holding ter beschikking gesteld aan het privébedrijf NMBS Logistics. Het ter beschikking stellen van het personeel is toegelaten op grond van artikel 1 bis, 2de lid van de wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS-Holding en haar verbonden vennootschappen, waarin gesteld wordt dat de vennootschap tot doel heeft alle activiteiten uit te oefenen inzake coördinatie, financiering en ondersteuning van verbonden vennootschappen of vennootschappen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat, met inbegrip van de terbeschikkingstelling van personeel van die vennootschappen en het stellen van zekerheden voor hun schulden.

Nu rijst echter de vraag op welke manier het statuut en de rechten van die werknemers gegarandeerd worden. Zo is de wet van 24 juli 1987 betreffende de tijdelijke arbeid, de uitzendarbeid en de terbeschikkingstelling van werknemers ten behoeve van gebruikers waarin onder andere de arbeidsovereenkomst, de reglementering en de verplichtingen inzake tijdelijke arbeid worden geregeld, niet van toepassing.

Mijnheer de minister, vandaar heb ik de volgende vragen voor u.

Wie is de werkgever van het ter beschikking gesteld personeel van de NMBS-Holding aan NMBS Logistics?

Op welke basis kan de terbeschikkingstelling worden beëindigd?

Welke interne dienst PBW is verantwoordelijk en wie is de verantwoordelijke preventieadviseur? Welk comité PBW is verantwoordelijk? Mag een gemengd comité PBW verantwoordelijk zijn?

Hoe worden de sociale verkiezingen georganiseerd, terwijl er statutair personeel in een privébedrijf werkzaam is?

Op welke manier worden de rechten van de gedetacheerde personeelsleden gegarandeerd?

Acht u een bepaling naar analogie van de regeling voor de terbeschikkingstelling van overheidspersoneel van de NMBS-Holding aan de NMBS en Infrabel, zoals voorzien in de wet op de overheidsbedrijven en in de koninklijke besluiten van 14 juni 2004 en van 19 oktober 2004, noodzakelijk en wenselijk?

**15.02 Minister Paul Magnette:** Mevrouw de voorzitter, mevrouw Slegers, de werkgever is de NMBS-Holding en de gebruiker is NMBS Logistics nv. Er kan een einde worden gesteld aan de terbeschikkingstelling op vraag van het ter beschikking gestelde personeelslid. De aanvraag moet per aangetekend schrijven gelijktijdig bij NMBS Logistics nv en bij de NMBS-Holding worden ingediend, mits een opzeggingstermijn van zes kalendermaanden. Of de aanvraag gebeurt op vraag van de NMBS-Holding, mits een opzeggingstermijn van zes kalendermaanden, of op vraag van NMBS Logistics nv. De laatste aanvraag moet bij de NMBS-Holding ingediend worden, eveneens met inachtneming van een opzeggingstermijn van zes kalendermaanden. Uitzonderlijk kan de terbeschikkingstelling beëindigd worden zonder opzeggingstermijn wegens disciplinaire redenen en bij vroegtijdige ontbinding van NMBS Logistics nv.

NMBS Logistics moet ten aanzien van ter beschikking gestelde personeelsleden de verplichtingen naleven die haar zijn opgelegd bij toepassing van de wetgeving betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk. Bij NMBS Logistics nv wordt een structuur "preventie en bescherming" op het werk opgezet, die in overeenstemming is met de bevoegdheden van de nationale paritaire commissie en is goedgekeurd door de nationale commissie en de nationale paritaire commissie. De interne preventiedienst voor NMBS Logistics is de Gemeenschappelijke Interne Preventiedienst. NMBS Logistics schrijft zich bij deze ook in bij CPS als externe preventiedienst. NMBS Logistics ontwikkelt delegaties van verantwoordelijkheden op het gebied van welzijn in de hiërarchische lijn van NMBS Logistics.



De gesprekken voor de oprichting van een gemengd comité zijn volop aan de gang. Er vonden onlangs sociale verkiezingen plaats voor het personeel dat met een arbeidsovereenkomst verbonden is aan NMBS Logistics. De statutaire treinbestuurders die op vrijwillige basis kandidaat zijn voor een terbeschikkingstelling aan NMBS Logistics behouden al hun rechten inzake mobiliteit binnen de NMBS-Groep. De vrijwillig ter beschikking gestelde statutaire treinbestuurders zijn tewerkgesteld onder de arbeidsvoorwaarden van de collectieve arbeidsovereenkomst van het paritair comité 226. Zij blijven echter statutaire personeelsleden van de NMBS-Holding, met alle daaraan verbonden rechten en plichten.

Ik wijs erop dat de regeling voor de terbeschikkingstelling van overheidspersoneel van de NMBS-Holding aan de NMBS en Infrabel niet te vergelijken is met degene die van toepassing is voor de terbeschikkingstelling van personeel door de NMBS-Holding aan NMBS Logistics. In het eerste geval gebeurt de terbeschikkingstelling in een louter publiekrechtelijke context, terwijl in het tweede geval rekening moet worden gehouden met een mix van publiek- en privaatrechtelijke elementen.

**15.03 Bercy Slegers** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw omstandig antwoord.

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

**16 Vraag van 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. 12088)**

**16 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 "l'enquête sur les charges physiques chez les facteurs" (n° 12088)**

**16.01 Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Mijnheer de minister, recent heeft bpost de VUB een onderzoek laten voeren naar de fysieke lasten die postbodes ondervinden bij de uitoefening van hun werk. Tijdens een van de vorige commissievergaderingen heb ik reeds gepolst of het mogelijk was om een kopie van dit onderzoek te verkrijgen. U hebt geantwoord dat u deze vraag aan bpost zou stellen.

Wanneer krijgt de commissie voor de Infrastructuur inzage in de door u bestelde studie met het oog op het verkrijgen van een zo volledig mogelijk beeld met betrekking tot de fysieke lasten van de postbodes? Ten tweede, welke resultaten verbindt u aan die studie? Op welke manier worden deze op het terrein geïmplementeerd? Welk tijdpad wordt er gevolgd? Wat is de budgettaire impact?

**16.02 Minister Paul Magnette:** De studie werd uitgevoerd door de faculteit Menselijke Fysiologie van de VUB in opdracht van bpost. De studie is een interne aangelegenheid en wordt niet extern meegedeeld.

Volgens bpost bevestigt dit wetenschappelijk onderzoek dat de taak van postbode fysiek doenbaar is mits een zorgvuldige organisatie. Een dergelijke zorgvuldige organisatie is zeker nodig indien het aandeel van de uitreiking van briefwisseling in het takenpakket groter wordt. De voorbereidende taken in de lokale postkantoren vallen immers grotendeels weg als gevolg van de verdere automatisering in de sorteercentra, sortering op ronde en in volgorde van de ronde.

In de organisatie moet speciale aandacht gaan naar de juiste voertuigkeuze, voldoende afwisseling van taken en voldoende rustpauzes. Een laatste belangrijke vaststelling is dat bpost het principe van de voltijdse tewerkstelling van postbodes zal kunnen behouden.

**16.03 Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Voor ons, parlementsleden, is het natuurlijk wel van belang dat wij inzage krijgen in dit onderzoek om onze controlefunctie te kunnen uitoefenen. Ik meen dat dit ook een bewijs van transparantie zou zijn. Ik vind het dus jammer dat deze studie niet aan ons wordt bezorgd.

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

**17 Vraag van mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven,**

**Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de niet-bedeling van grotere postzendingen" (nr. 11774)**

**17** 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 non-distribution d'importants envois postaux" (n° 11774)

**17.01** **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, uit verschillende bronnen heb ik vernomen dat grotere postzendingen niet werden bedeed in de provincies Oost- en West-Vlaanderen. De klanten van bpost signaleerden dit onmiddellijk aan de betrokken postdiensten en aan de ombudsman.

Twee maanden na de feiten is dat nog niet opgelost. De onbeantwoorde klachten werden vervolgens in kettingmails aan parlementsleden verstuurd, zelfs tot vijf bladzijden lang.

Aangezien de betrokken bpost-klanten ten einde raad zijn en door de niet-bestelde postzendingen ernstige financiële schade hebben opgelopen, heb ik enkele vragen. De postzendingen zelf waren immers, zoals het hoort, voldoende gefrankeerd en bevatten drukwerk met een concrete gedateerde uitnodiging voor de opening van een beginnende ondernemerszaak.

Ik begrijp dat er in de postbedeling een foutenmarge kan bestaan, maar het kan niet dat er bij de betrokken postdiensten of bij de ombudsdienst nauwelijks of niets wordt gedaan om gemaakte fouten recht te zetten in het belang van de klant.

Geen enkele klant, en zeker geen beginnend zelfstandige, kan verplicht worden de door de niet-bedeling van bpost geleden schade zelf op te hoesten. Bovendien loopt de klant nog bijkomende schade door de niet-tijdige verspreiding van de uitnodiging.

Ik heb drie concrete vragen. Ten eerste, bent u op de hoogte van het verloren gaan van grotere postzendingen in de regio West- en Oost-Vlaanderen? Wat zou de reden hiervan kunnen zijn? Welke maatregelen worden genomen om hieraan te verhelpen?

Ten tweede, bij niet-bedeling van grotere postzendingen door bpost moet het mogelijk zijn om dergelijke zendingen, inclusief nieuw drukwerk, vooralsnog op kosten van bpost te bestellen. Dit is niet meer dan correct en billijk.

Waarom creëert bpost hier zoveel administratieve rompslomp, toont zij zich zo weinig klantvriendelijk en gaat zij hierop tot op heden niet in?

Ten derde, wordt er gewerkt aan een verbetering van een prompte en correcte dienstverlening door bpost om dergelijke vermijdbare problemen in de toekomst te verhelpen? Indien ja, welk tijdspad wordt er gevolgd?

**17.02** Minister **Paul Magnette**: In uw vraag gaat u ervan uit dat meerdere grote postzendingen in Oost- en West-Vlaanderen niet zouden zijn bedeed. Helaas worden geen concrete voorbeelden gegeven, zodat het moeilijk of onmogelijk is om een specifiek antwoord te geven. Bpost heeft in elk geval geen weet van meerdere klachten over grote zendingen of een verhoging van klachten in deze provincies.

Wellicht is uw vraag ingegeven door een incident in Koekelare in West-Vlaanderen, waar een fout is gebeurd met een Distripostopdracht van een zelfstandige. Van de meer dan 9 000 bus-aan-bus-folders die hij verstuurd werden er 500 door een plotse afwezigheid van een bpostmedewerker niet op de voorziene dag besteld. De lokale collega's van bpost hebben er toen voor gezorgd dat de 500 folders alsnog op zaterdag werden gebust.

Bpost heeft zich voor de vergissing bij de klant verontschuldigd en de reglementair bepaalde schadevergoeding voorgesteld. Ik weet dat deze klant bijzonder ontevreden reageerde en zijn dossier naar meerdere parlementsleden heeft gestuurd.

Ook waren er in de voorbije week tijdelijk enkele vertragingen, beperkt tot een of enkele dagen, met postbestellingen in bepaalde wijken van Oostende, Sint-Niklaas en Dendermonde. Dat was een gevolg van de samenloop van de reorganisatie van de lokale postverdeling en een grotere dan gemiddelde afwezigheid van medewerkers wegens ziekte.

Er was evenwel geen sprake van de niet-bestelling van zendingen. Bovendien is de toestand in de 3 steden genormaliseerd of goed op weg.

**17.03 Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het gaat niet alleen om dat geval. Ik heb nog berichten gekregen van voorvallen waar documenten niet door bpost werden bedeed.

Voor een zelfstandig ondernemer of voor om het even wie is het enorm jammer als de zendingen niet bij de klant aankomen. Vaak gaat het om de opening van een nieuwe zaak. Daar staat een datum op. Men probeert een groot publiek te bereiken. Zeker als men bpost betaalt en de post komt niet terecht, lijdt de zelfstandige daar schade onder. Dat is jammer.

Ik kreeg de indruk dat bpost of de ombudsdienst nauwelijks iets voor zulke gevallen deed. Ik vond dat een gebrek aan klantvriendelijkheid, maar ik begreep uit uw antwoord dat men daaraan toch tegemoet komt. Ik zal het navragen.

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

**18 Question de Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les causes de la grève surprise du 30 mai 2012 des postiers de Trooz et d'Aywaille" (n° 12106)**

**18 Vraag van mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de oorzaken van de wilde staking van de postbodes van Trooz en Aywaille op 30 mei 2012" (nr. 12106)**

**18.01 Linda Musin** (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, selon le journal *La Meuse* de ce 31 mai 2012, les facteurs de Trooz et d'Aywaille sont partis en grève surprise le mercredi 30 mai au matin. Ils ont empêché leurs collègues d'Esneux de prendre leur service. Il n'y a donc pas eu de courrier, ce mercredi, dans les boîtes aux lettres de Trooz, Aywaille, Olne, Tilff et Esneux.

Depuis quelques semaines, les facteurs de Trooz, d'Esneux et d'Aywaille ont quitté leurs anciens bâtiments pour rejoindre le bureau centralisé de Grivegnée. Les facteurs sont donc plus éloignés de leurs tournées habituelles et doivent prester un grand nombre d'heures supplémentaires pour distribuer tout le courrier. Ainsi, par exemple, un facteur de Trooz doit d'abord se rendre à Grivegnée avant de revenir distribuer le courrier à Trooz. Conséquence de cette centralisation, certains facteurs doivent se lever à 03 h 00 pour être à Grivegnée à 04 h 00. Ils retournent ensuite effectuer leurs tournées respectives et certains rentrent chez eux vers 15 h 30 ou 16 h 00. Les facteurs sont épuisés.

Dans cette grève, il n'est pas question d'argent ou de revendications salariales; les facteurs souhaitent simplement une organisation du travail qui permette une récupération "normale".

Monsieur le ministre, une rencontre a-t-elle eu lieu entre les facteurs de Trooz et d'Aywaille et la direction de bpost? Le cas échéant, quelles mesures seront-elles mises en place par bpost pour aménager les différentes tournées des facteurs, afin qu'ils puissent distribuer tout le courrier lors d'une journée "normale" de travail?

**18.02 Paul Magnette**, ministre: Madame la présidente, madame Musin, bpost m'informe que les facteurs d'Aywaille ont déménagé le 7 mai dernier vers le bureau de Liège Trois Vallées. Ils ont été rejoints une semaine plus tard, le 14 mai 2012, par leurs collègues de Trooz et d'Esneux. Ces déménagements ont impliqué la mise en place de nouvelles organisations. bpost affirme que celles-ci ont fait l'objet d'une concertation avec les agents concernés et les partenaires sociaux préalablement au déménagement via un dialogue quotidien et le suivi du management local et, après le déménagement, via des réunions de suivi formelles.

En ce qui concerne les facteurs d'Aywaille, les nouvelles organisations ont été couplées avec la mise en place de nouvelles méthodes de travail, notamment sur le plan du travail préparatoire. Il est apparu que le

passage à ces nouvelles méthodes était plus difficile que prévu, avec comme conséquence un temps de préparation plus long et un départ en tournée plus tardif. Les facteurs d'Aywaille et de Trooz ont décidé de cesser le travail le 30 mai dernier. Le 31 mai, le travail a repris et le management a formulé des propositions visant à soulager le travail des facteurs: personnel en renfort, création d'un service supplémentaire, amélioration de l'espace et des postes de travail, accompagnement lors de la méthode de tri. bpost s'engage à suivre de près l'évolution de la situation et à encadrer au mieux les facteurs dans leur travail quotidien.

**18.03 Linda Musin (PS):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Ma question concernait les facteurs de Trooz et d'Aywaille partis en grève. Depuis lors, j'ai eu l'occasion de rencontrer un facteur d'Esneux tout autant concerné. Si bpost ne jure que par la centralisation qui est sans doute source "d'économies" à l'appui de ce qui a été donné comme échantillon d'heures, au niveau environnement et sur le plan humain, on ne peut pas dire que cela soit vraiment une grande réussite. Je prends pour exemple le facteur de Fontin, commune située au-dessus d'Esneux. Auparavant, celui-ci faisait sa tournée à mobylette et était à dix minutes de son lieu de travail. Aujourd'hui, il fait six fois le trajet sur la journée car il doit aller chercher le courrier, le distribuer et revenir avec les petits colis. Il fait donc constamment la navette vers la commune de Grivegnée qui est beaucoup plus éloignée.

Monsieur le ministre, j'espère que les propositions faites dans les nouvelles méthodes de travail apporteront un résultat. Toujours est-il que la personne que j'ai rencontrée était très déçue et assez démoralisée quant à la qualité du travail à fournir si on la compare à ce qu'elle était préalablement. J'espère vraiment que les concertations mèneront à quelque chose de positif!

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

**19 Question de Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "un incident en gare d'Ottignies le 30 mai dernier" (n° 12112)**

**19 Vraag van mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "een incident in het station Ottignies op 30 mei jongstleden" (nr. 12112)**

**19.01 Linda Musin (PS):** Madame la présidente, monsieur le ministre, le mercredi 30 mai, un train IC en direction de Liers est entré en gare d'Ottignies vers 21 h 43 avec un début d'incendie dans une de ses voitures de tête. Des membres du personnel en gare ont éteint le feu. Il semble que le train soit reparti avant de s'immobiliser quelques dizaines de mètres plus loin pour une vingtaine de minutes. Ensuite, après une marche arrière pour retourner vers la gare d'Ottignies, on a fait débarquer les voyageurs pour les faire embarquer dans le train IC 2421. Au niveau de la sécurité, tout cela pose évidemment de nombreuses questions.

Monsieur le ministre, confirmez-vous cette description des faits? Quelle est la procédure à suivre dans une telle situation? Est-il normal, après un début d'incendie, de faire redémarrer un train sans s'assurer des dégâts potentiels causés par une telle avarie? Dans de telles circonstances, qui prend la décision finale de continuer le trajet?

Selon les informations disponibles, des officiers de police se trouvaient parmi les voyageurs et auraient constaté les faits. Est-ce exact? Le cas échéant, quelle suite sera-t-elle donnée à ce constat des forces de l'ordre?

**19.02 Paul Magnette, ministre:** Madame la présidente, madame Musin, cet incident concerne deux automotrices accouplées qui effectuaient le trajet de Bruxelles à Namur. Arrivé à Ottignies, le conducteur a fait appel au dépanneur pour un problème de masse haute tension avec dégagement de fumée. Après intervention, le dépanneur a estimé que la marche pouvait être reprise en direction de Namur, avec effort de traction réduit. Le conducteur a repris la marche mais à la bifurcation de Louvain-la-Neuve, le train est tombé en détresse. Les automotrices ont été acheminées à Ottignies pour y être garées. Le problème concernait un raccord entre deux câbles d'alimentation haute tension du moteur de traction. La clientèle a été invitée à descendre et à prendre un autre train.

Le Groupe SNCB m'indique qu'à aucun moment, la sécurité des voyageurs ni celle du convoi n'ont été mises

en danger. Tous les mouvements ont été réalisés en toute sécurité suivant la réglementation en vigueur.

**19.03** **Linda Musin** (PS): Madame la présidente, je remercie le ministre pour sa réponse.

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

**20** **Question de M. André Perpète au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la fermeture possible de guichets de gares en province de Luxembourg"** (n° 12113)

**20** **Vraag van de heer André Perpète aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de mogelijke sluiting van stationsloketten in de provincie Luxemburg"** (nr. 12113)

**20.01** **André Perpète** (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, selon des représentants syndicaux, la SNCB compte fermer certains guichets de gares en province de Luxembourg. Il semblerait cette fois que l'entreprise publique songe à supprimer les guichets des gares de Florenville et de Neufchâteau.

Au-delà de la perte de service pour le citoyen, c'est aussi la surcharge de travail qui incombera au contrôleur que nous voulons mettre en avant dans ce type de dossier. De plus, les accompagnateurs seront de plus en plus confrontés à des voyageurs ne disposant pas de titre de transport et qui, dès lors, devront l'acheter dans le train. Cet état de fait obligera l'accompagnateur à voyager avec de plus en plus d'argent sur lui et le rendra ainsi plus vulnérable à une éventuelle agression.

Monsieur le ministre, pouvez-vous m'informer quant à l'avenir des guichets des gares de Florenville et de Neufchâteau?

Qu'en serait-il du personnel de ces gares en cas de fermeture?

Des mesures spécifiques seront-elles prises pour protéger les accompagnateurs de train qui, à terme, risquent de devoir contrôler les voyageurs avec des sommes de plus en plus importantes sur eux?

Quelles mesures spécifiques seront-elles prises si ces gares devenaient des points d'arrêt afin d'assurer la sécurité des voyageurs attendant ou descendant des trains à ces gares, notamment à Florenville où la gare est assez isolée et retirée du centre de la localité?

**20.02** **Paul Magnette**, ministre: Madame la présidente, monsieur Perpète, en séance du 24 mai 2011, le conseil d'administration de la SNCB a donné son accord de principe sur la fermeture des guichets comptant un nombre faible de transactions journalières à trois conditions.

Premièrement, le client doit avoir la possibilité d'acheter un billet via un distributeur automatique; deuxièmement, une salle d'attente doit rester accessible au moins en période hivernale et dans les mêmes conditions qu'auparavant; troisièmement, une concertation sociale doit avoir lieu préalablement pour la réaffectation du personnel.

Pour les sept gares exploitées actuellement en sous-traitance par Infrabel, le conseil d'administration a marqué son accord pour ne pas prévoir un service aux guichets par du personnel de vente de la direction de SNCB Mobility lorsque le personnel d'Infrabel ne sera plus présent suite à la réorganisation des cabines de signalisation.

La fermeture de ces guichets est soumise aux mêmes conditions préalables que les 38 autres gares concernées. Parmi ces sept gares figurent les gares de Neufchâteau et de Florenville.

La fermeture du guichet de Florenville aura lieu après la réalisation du tunnel sous-voies prévue dans les prochains mois. À ce moment, suite à la suppression de la traversée de voies, Infrabel mettra un terme à la sous-traitance exercée aujourd'hui pour la vente.

La fermeture du guichet de Neufchâteau est prévue dans le courant du quatrième trimestre de 2012. Pour autant que le poste soit effectivement occupé, ce qui n'est pas le cas de Neufchâteau, le personnel sera

réaffecté à des tâches similaires dans une autre gare proche de la région. Pour chaque site, il s'agit d'un agent et de son remplaçant.

Une des conditions à la fermeture du guichet est l'équipement de la gare d'un distributeur de titres de transport. Cet appareil, d'utilisation conviviale, sera accessible 24 heures sur 24. Il permettra l'achat de pratiquement toute la gamme de produits commercialisés aux guichets. La SNCB permet également l'achat de titres via son site internet.

Préalablement à la fermeture de ces guichets dans les gares mentionnées, une analyse de risque sera réalisée par Corporate Security Services en collaboration avec la SNCB afin de vérifier si des mesures supplémentaires au point de vue physique, électronique ou de l'organisation doivent être prises.

**20.03** **André Perpète** (PS): Madame la présidente, je remercie le ministre pour sa réponse.

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

**21** **Question de M. André Perpète au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le supplément de tarif 'vélo' pour les navetteurs frontaliers" (n° 12114)**

**21** **Vraag van de heer André Perpète aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het fietssupplement voor treinreizigers die de grens oversteken" (nr. 12114)**

**21.01** **André Perpète** (PS): Monsieur le ministre, il semblerait que les voyageurs qui souhaitent combiner le train et le vélo vers le Grand-Duché de Luxembourg doivent s'acquitter d'un supplément tarifaire prohibitif. En effet, le prix du trajet simple entre Arlon et Luxembourg – qui couvre environ 25 kilomètres – et le supplément pour embarquer un vélo seraient à peu près du même ordre, à savoir dix euros.

Si cela se confirmait, ce serait réellement excessif, surtout lorsque l'on sait que la combinaison du vélo et du train permet de désengorger partiellement les grands axes et les centres urbains. De nouveau mise en avant dans ce cas précis, la "taxe frontière" qui, en réalité, n'est que l'addition des deux tarifs pratiqués sur chacun des réseaux et qui devrait être rediscutée prochainement par les différents intervenants belges et luxembourgeois, est telle que le trajet de 25 kilomètres entre les deux pays coûte beaucoup plus cher que le parcours de 50 kilomètres en Belgique seule. Ainsi, un billet Arlon-Luxembourg (25 kilomètres) est bien plus onéreux qu'un billet Arlon-Libramont (50 kilomètres).

Monsieur le ministre, pouvez-vous confirmer le montant de l'ordre de neuf euros qui vient s'ajouter au prix du trajet simple pour les voyageurs qui souhaitent embarquer leur vélo dans les trains entre Arlon et Luxembourg? Des mesures à court terme seront-elles prises afin de revoir à la baisse le prix de ce type de ticket? Est-il envisageable d'inclure d'office, dans le montant du ticket simple ou de l'abonnement entre la Belgique et le Luxembourg, la possibilité d'embarquer avec un vélo? Enfin, plus généralement, pouvez-vous faire un état de la question quant aux discussions entre les Chemins de fer luxembourgeois (CFL) et la SNCB concernant l'uniformisation des tarifs transfrontaliers?

**21.02** **Paul Magonne**, ministre: Monsieur Perpète, la SNCB me confirme que les voyageurs qui souhaitent transporter un vélo entre la Belgique et le Luxembourg doivent acheter un billet au prix forfaitaire de neuf euros, qui est un montant un peu plus élevé que celui qui est appliqué pour le transport d'un vélo en trafic intérieur, en raison de négociations entre la SNCB et les CFL.

La compagnie me précise aussi que le transport d'un vélo à un tarif réduit ou à titre gratuit n'est pas envisagé actuellement, car cela conduirait à une situation discriminatoire pour les voyageurs du service intérieur. De plus, la SNCB me fait remarquer que ce serait difficile à mettre en pratique. En effet, l'espace réservé au transport de vélos dans le train est limité. Il requiert des opérations supplémentaires de la part de l'accompagnateur sur la plupart des trains. Cela explique une telle tarification. Toutefois, la société tient à souligner que l'embarquement de vélos pliables est, quant à lui, gratuit.

La SNCB a récemment procédé à cette simplification et à cette uniformisation à laquelle vous faites référence.

Tous les produits transfrontaliers qu'offre la SNCB à destination notamment de Luxembourg, d'Aix-la-Chapelle, de Maastricht et de Lille ont pour base la tarification en service intérieur. Cependant, une quote-part vient toujours s'y ajouter pour les réseaux ferrés étrangers

**21.03** **André Perpète** (PS): Madame la présidente, je remercie le ministre pour sa réponse.

Je pense que c'est précisément cette quote-part ajoutée pour les réseaux étrangers qui est problématique. Dans une région comme Arlon, par exemple, il suffit d'écouter les informations de radioguidage le matin: un des tronçons qui pose problème systématiquement se situe entre le poste frontière de Sterpenich et Luxembourg-Ville, ce qui représente une vingtaine de kilomètres. Il est évident qu'un certain nombre de navetteurs travaillant au Luxembourg seraient prêts à prendre le train, pour autant que le tarif soit compétitif. Or cet ajout au prix normal du billet pose un problème récurrent qu'il serait très utile de résoudre. Je ne doute pas, monsieur le ministre, que vous tenterez d'y contribuer avec la SNCB dans un avenir aussi proche que possible. Je vous en remercie déjà.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**22** **Question de M. André Perpète au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le nouvel atelier SNCB à Arlon" (n° 12115)**

**22** **Vraag van de heer André Perpète aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nieuwe werkplaats van de NMBS te Aarlen" (nr. 12115)**

**22.01** **André Perpète** (PS): Monsieur le ministre, lors de la précédente législature, des engagements avaient été pris par la SNCB pour construire un nouvel atelier à Arlon à la place de celui de Stockem devenu inadapté au nouveau matériel de la SNCB. En effet, dans l'atelier de Stockem, on ne sait traiter, aujourd'hui, le nouveau matériel, car toute l'installation technique se trouve sur le toit. Ainsi, le nouveau matériel Desiro doit y être pris en charge. Or, cela n'est pas encore possible.

D'ailleurs, ce matériel se laisse désirer et si l'emplacement semble choisi, les délais de construction et de mise en service de l'atelier, qui serait transféré de Stockem à Arlon, sont quant à eux plus incertains. Pourtant, ce déménagement futur de l'atelier SNCB de Stockem vers le centre ville d'Arlon, à l'endroit choisi par la SNCB, offre des perspectives intéressantes pour la création d'un parking relais sur le site ferroviaire qui sera libéré à cette occasion. Cela faciliterait l'accès au train vers le Luxembourg.

Les forces vives du Sud-Luxembourg et moi-même, soutenons la création d'un tel parking, car celui-ci permettra de désengorger le centre ville d'Arlon, en particulier le parking de la gare, actuellement saturé pendant les heures de pointe, ce qui donne lieu au développement d'un parking sauvage. La création de ce parking à Stockem serait aussi de nature à rendre le rail plus attractif pour nos concitoyens travaillant au Luxembourg.

Mais, pour ce faire, il faut également que la SNCB adapte son offre en conséquence pour permettre aux navetteurs de rejoindre rapidement la ville de Luxembourg au départ de ce point de transit.

Dès lors, monsieur le ministre, dans quel délai les travaux de construction du nouvel atelier SNCB d'Arlon devraient-ils commencer? Combien de temps devraient-ils durer? Quid du planning concernant l'électrification nécessaire pour l'utilisation du nouveau matériel Desiro? Qu'en est-il de la date de mise en service de l'atelier et donc de la fin du chantier? Pouvez-vous m'informer du nombre de personnes qui seront affectées à l'atelier d'Arlon et pour quelle période?

En attendant la réalisation de ce projet *Park & Ride*, qui nous tient beaucoup à cœur, pourriez-vous nous faire savoir si, dans le cadre de son plan de transport 2013, la SNCB a l'intention d'améliorer son offre au départ du point d'arrêt de Viville, qui est situé à proximité de l'atelier de Stockem, car il y a là des possibilités de stationnement?

**22.02** **Paul Magnette**, ministre: Madame la présidente, monsieur Perpète, l'étude de faisabilité technique de la construction d'un hall destiné à assurer la maintenance des rames Desiro à côté des installations du

poste d'entretien d'Arlon est terminée. Elle s'est révélée positive. La SNCB entame maintenant l'étude détaillée du produit afin d'introduire les demandes d'autorisation requises pour la construction de ce nouvel atelier. Lorsque les autorités compétentes auront délivré les permis et si les budgets sont accordés, la réalisation du projet pourra être entamée. La date du début des travaux dépendra des délais nécessaires pour que ces deux conditions soient remplies et la durée des travaux est estimée à dix-huit mois.

Le nombre exact d'automotrices AM08 bi-tension, les fameuses Desiro, qui, à terme, seront entretenues dans le nouvel atelier d'Arlon, dépendra du nouveau plan de transport. Le volume d'emploi sera, bien entendu, lié au volume de l'activité.

Par ailleurs, il n'est pas prévu d'augmenter la desserte de Viville en décembre 2013. La desserte de ce point d'arrêt sera étudiée avec celle de Stockem dans le cadre du projet de *Park & Ride* lié au déplacement de l'atelier. De plus, les travaux de modernisation de la ligne 162 prévoient une voie unique entre Habay et Arlon qui empêche toute augmentation du volume de circulation.

La SNCB Holding a entamé l'étude du projet de *Park & Ride* au point d'arrêt de Viville. Les autorités communales sont favorables à ce projet dans la mesure où cela permettrait d'améliorer l'offre en parking voitures et l'offre ferroviaire.

Pour ce qui concerne l'utilisation du nouveau matériel Desiro, je vous invite à consulter la réponse que j'ai donnée en commission de l'Infrastructure le 7 mars dernier.

**22.03 André Perpète (PS):** Madame la présidente, je remercie le ministre pour sa réponse. J'aurais voulu savoir s'il a une idée du moment auquel une décision budgétaire sera prise.

**22.04 Paul Magnette,** ministre: Cette décision sera prise dans le cadre du plan pluriannuel d'investissement 2013-2025. Il doit être finalisé à l'automne ou, au plus tard, à la fin de l'année 2012. Il n'y a pas de raison que le projet ne voie pas le jour, mais c'est une formule que nous utilisons car on ne peut partir du principe que nous avons ces moyens avant que le plan pluriannuel n'ait été arrêté.

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

**23 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de afwezigheid van langeafstandsvervoer in Noordoost-Limburg en het Maasland" (nr. 12120)**

**23 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 "l'absence de transport sur de longues distances dans le Nord-Est du Limbourg et le Maasland" (n° 12120)**

**23.01 Steven Vandeput (N-VA):** Mijnheer de minister, De Lijn in Limburg – die niet echt tot uw bevoegdheden behoort, maar ik kom dadelijk tot uw bevoegdheid – schrapt een aantal lijnen in Noord-Limburg, waardoor een 600-tal pendelaars en studenten bijna verplicht worden om de auto te gebruiken. Volgens De Lijn laat de budgettaire situatie niet toe dat die lijnen door De Lijn bediend worden. Ze vallen bovendien buiten de strikte opdracht van De Lijn. Het gaat over langeafstandsvervoer, waarvoor de gewestelijke vervoersmaatschappij niet bevoegd is. De NMBS zou die taak moeten uitvoeren.

De gewestelijke vervoersmaatschappij raadt de getroffen reizigers aan om de trein te nemen. Dat is natuurlijk een probleem, want er zijn geen treinen in Noord-Limburg. Mijnheer de minister, op dit ogenblik voorziet artikel 8.4 van het beheerscontract van de NMBS in de mogelijkheid om busverbindingen in te leggen ter vervanging van spoorlijnen die ontbreken. Zo betaalt de NMBS momenteel elke maand een bedrag aan de TEC voor het inleggen van een busverbinding tussen Libramont en Bastogne.

Ik heb de volgende vragen.

Acht u het, als minister bevoegd voor de spoorwegen, aanvaardbaar dat een regio met 235 000 mensen totaal niet bediend wordt door de NMBS? Acht u het, als minister van Overheidsbedrijven, wenselijk dat de NMBS desgevallend snelbusverbindingen in die regio zou inleggen, als aansluiting op het treinnet? Zo neen, waarom niet? Werden er door de NMBS of Infrabel in de laatste jaren potentiële trein- of busverbindingen in



die regio onderzocht? Hoeveel betaalt de NMBS jaarlijks aan de TEC voor het inleggen van de busverbinding Libramont-Bastogne? Wat is de kostendekkingsgraad van die verbinding?

**23.02** Minister **Paul Magnette**: Mijnheer Vandeput, de inwoners van Noordoost-Limburg en het Maasland hebben toegang tot het langeafstandstreinverkeer vanuit de stations van Neerpelt, Genk, Bilzen en Tongeren. Zoals u weet, is er op korte termijn in een uitbreiding voorzien tot in Hamont. In het kader van het nieuwe transportplan, vanaf december 2013, wordt een snellere treinverbinding tussen Limburg en het centrum van het land bestudeerd, via de bocht van Leuven.

Het behoort niet tot de taak van de NMBS om zelf busverbindingen in te leggen. De meest recente studie die de NMBS-Holding uitgevoerd heeft, in samenwerking met de NMBS, De Lijn en Infrabel, betreft de lightrailverbinding Hasselt-Neerpelt. Die studie is in deze commissie uitvoerig aan bod gekomen.

Het beheerscontract van de NMBS bevat de bepaling dat er een busdienst ingelegd moet worden tussen Libramont en Bastogne. Die bus vervangt een eerder afgeschafte treinbediening. De NMBS zegt mij dat het contract dat zij hiervoor met de TEC afsloot betrouwbaar is en wenst de kostprijs niet mee te delen. De kostendekkingsgraad van de busverbinding Libramont-Bastogne is minder dan 10 %.

**23.03** **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor uw te verwachten antwoord.

Ik wil toch een paar opmerkingen maken over wat u hebt gezegd en wat door de NMBS voor u werd voorbereid. Ten eerste, de studie voor de lightrail werd effectief uitgevoerd. De NMBS heeft in haar beheerscontract de opdracht gegeven voor een studie met betrekking tot *light train*. Dit wil zeggen dat zij met lichtere treinen willen rijden op sporen. Dit is klaarblijkelijk niet gebeurd.

Ten tweede, de stations die u aanhaalt – Neerpelt, Genk, Bilzen en Tongeren – hebben vandaag absoluut geen adequate verbinding met Brussel. Voor de lokale mensen is het bovendien ook niet echt mogelijk om er binnen een aanvaardbare termijn te geraken.

Ten derde, ik zou graag van u vernemen welke uw visie is in dit verhaal. Als ik kijk naar Noord-Limburg dan spreek ik over 235 000 inwoners maar geen NMBS-stations. Als ik kijk naar de provincie Luxemburg dan spreken wij in totaal over 264 000 inwoners en 27 treinstations. Er is bovendien een buslijn die wordt vergoed door de NMBS.

Hier wordt duidelijk met twee maten en twee gewichten gewerkt. Het lijkt mij belangrijk dat men politiek te kennen geeft wat men wil. Welke zijn de voorwaarden om over te gaan tot effectief flankerende maatregelen om de opdracht van de spoorwegen in België, met name veel mensen vervoeren over lange afstand, te concretiseren?

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**24** **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de jaarresultaten 2011 van de NMBS-Holding en de NMBS-Groep en de gevolgen voor NMBS Logistics" (nr. 12128)**

**24** **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 résultats annuels 2011 de la SNCB-Holding et du Groupe SNCB et les conséquences pour la SNCB Logistics" (n° 12128)**

**24.01** **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, op 31 mei 2012 heeft de algemene aandeelhoudersvergadering van de NMBS-Holding plaatsgevonden omtrent de jaarresultaten 2011 van de NMBS-Holding en de NMBS-Groep.

Uit deze resultaten blijkt dat de NMBS-Groep, bestaande uit NMBS-Holding, NMBS Infrabel en NMBS Logistics, in 2011 een nettoverlies van 344,6 miljoen euro heeft geboekt. In 2010 bedroeg het nettoverlies nog 300,4 miljoen euro.

De NMBS-Groep boekte een recurrent bedrijfsverlies, het zogenaamde ebitda, van 21,9 miljoen euro in 2011 tegenover 82,8 miljoen euro een jaar voordien. Zelf boekte de NMBS-Holding een ebitda van 128,5 miljoen

euro in 2011 tegenover 120,4 miljoen euro in 2010, wat een stijging met 6,7 % betekent.

De NMBS-Groep tekende een globale omzet van 1,586 miljard euro in 2011 op, wat 4,6 % meer is dan in 2010. De oorzaak daarvan is – dixit de NMBS-Groep zelf – tweeledig, zijnde een stijging van het aantal reizigers met 2,9 % tot 221,3 miljoen reizigers en een toename van het goederenverkeer.

De geconsolideerde schuld van de NMBS-Groep stabiliseert in 2011 op 3,072 miljard euro, zijnde een lichte stijging met 0,1 %, tegenover 3,069 miljard euro in 2010.

Op de aansluitende persconferentie stelde de CEO van de NMBS-Holding, de heer Jannie Haek, het volgende. Ik citeer de heer Haek.

“Het klopt dat het niet ongelooflijk goed gaat met NMBS Logistics. Zij hebben de pech dat zij zich moeten herpakken in een periode van laagconjunctuur. Wij zijn bereid om iets te doen, maar zij moeten er niet op rekenen dat we zomaar geld op tafel leggen. We hebben een aanbod gedaan. Er zijn activa bij Logistics die ons kunnen interesseren en waarvoor wij bereid zijn om een marktconforme prijs te betalen. NMBS Logistics weet dan dat die activa bij het moederconcern zitten en kan daar later mogelijk op terugkomen.”

Tijdens de commissie voor de Infrastructuur van 2 mei 2012 stelde u dat – ik citeer u – “de voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS-Holding in een brief van 22 februari 2012 aan NMBS Logistics heeft medegedeeld dat de raad van bestuur opteert voor twee denksporen, om bepaalde activa over te nemen van NMBS Logistics, in het bijzonder de gebruiksrechten van de locomotieven T77 en de *main hub*. Zo zou de financiering van NMBS Logistics op korte termijn verzekerd worden en worden de strategische activa gehandhaafd. Gezien het complexe karakter van de *main hub* stelt de NMBS-Holding voor om de rechten daarvan terug te kopen en vervolgens tegen marktvoorwaarden te verhuren aan NMBS Logistics.

De financiële directies van beide entiteiten zullen deze mogelijkheden nu nader onderzoeken. Tot op heden is er in dit dossier geen beslissing genomen”.

Mijnheer de minister, op 17 april raakte nochtans reeds bekend dat NMBS Logistics het aanbod van de NMBS-Holding kordaat afwees, toch volgens de pers. Ik citeer de woordvoester van NMBS Logistics, mevrouw Veerle Van Mierlo, in de pers: “Wij zijn niet van plan om activiteiten af te staan. Alleen overtollige activa zoals ongebruikte wagons en locomotieven komen in aanmerking om verkocht te worden”.

Mijnheer de minister, in welke mate hebben de jaarresultaten voor 2011 van de NMBS-Holding en de NMBS-Groep gevolgen voor de werking van de entiteiten? Werden er specifieke maatregelen genomen op basis van deze jaarresultaten? Bent u van oordeel dat alles binnen de verwachtingen valt en dat we gewoon verder moeten gaan op de ingeslagen weg?

Wat de problemen bij NMBS Logistics betreft, verneem ik graag of zij gereageerd hebben op de brief van 22 februari van de NMBS-Holding. Zo ja, in welke zin? Welke maatregelen werden er genomen?

**24.02** Minister **Paul Magnette**: NMBS Logistics heeft op 16 februari 2012 formeel aan haar aandeelhouders steun gevraagd voor twee projecten die aanzienlijke liquiditeit kunnen opleveren en die de medewerking vereisen van de NMBS en de NMBS-Holding. Het gaat om de terminals en een aantal locomotieven. De NMBS-Holding heeft zich bereid verklaard om die twee projecten te onderzoeken via een brief van haar voorzitter van 22 februari 2012. NMBS Logistics heeft daarna op 10 april 2012 aan de NMBS-Holding gevraagd om het aanbod te bevestigen in het raam van de certificering van haar rekeningen. De NMBS-Holding heeft haar aanbod bevestigd op 12 april 2012. NMBS Logistics laat ons vandaag weten dat het alle opties in overweging neemt maar hierop voorlopig geen verdere commentaar kan geven.

**24.03** **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik kijk uit naar de beslissing die NMBS Logistics ter zake zal nemen.

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

**25** **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het pleidooi van de Transportcommissie**

van het Europees Parlement voor sterkere nationale spoorregulatoren" (nr. 12131)

**25** Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plaidoyer de la commission du Transport du Parlement européen pour des régulateurs ferroviaires plus performants" (n° 12131)

**25.01** **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, volgens het Europees Parlement is het op dit moment nog heel moeilijk om als bedrijf toegang te krijgen tot de spoormarkt. De regulatoren zouden die nog te veel afschermen. Het Europees Parlement wil dat de nationale instanties meer samenwerken en de regels zo interpreteren dat deze voor iedereen dezelfde zijn.

De transportcommissie van het Europees Parlement stemde op 31 mei 2012 over de herziening van het Eerste Spoorpakket, een verzameling van drie richtlijnen uit 2001.

De transportcommissie vraagt dat de nationale regulatoren meer middelen, meer bevoegdheden en meer personeel zouden krijgen. Dat vroeg het Europees Parlement ook tijdens de eerste onderhandelingsronde met de lidstaten, die op niets uitdraaide.

Verschillende leden van de transportcommissie van het Europees Parlement willen op termijn een echte Europese regulator, maar zij wachten daarvoor op het vierde spoorpakket dat Europees commissaris voor Transport Siim Kallas eind 2012, begin 2013 zal voorstellen. Zij hopen dat hij onder meer de strikte scheiding tussen infrastructuurbeheerder en spooronderneming en de vrijmaking van het binnenlands reizigersvervoer zal voorstellen.

Er werd daarop reeds gereageerd, onder meer door Open Vld Europees parlamentslid Philippe De Backer, die stelde dat het Parlement wil dat de nationale instanties meer samenwerken en de regels alzo interpreteren dat deze voor iedereen dezelfde zijn. Ook zijn collega van sp.a, Saïd El Khadraoui, zei dat, eerder dan te sleutelen aan structuren, zij eerst en vooral willen zorgen voor instanties die tanden hebben.

Mijnheer de minister, ik verneem graag van u in hoeverre u het standpunt van de transportcommissie van het Europees Parlement deelt en of er naar aanleiding van dit standpunt maatregelen werden genomen?

In welke mate zal bij de herstructurering van de NMBS-Groep rekening worden gehouden met het standpunt van de transportcommissie van het Europees Parlement?

**25.02** Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Veys, ik wil in eerste instantie toelichten dat de rol en de verantwoordelijkheden van de regulator tot de bevoegdheid van mijn collega, staatssecretaris van Mobiliteit Melchior Wathelet, behoren.

Ik kan echter zeggen dat ik in mijn voorstel van herstructurering van de NMBS-Groep rekening zal houden met een sterke regulator.

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

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

De **voorzitter**: Vragen nrs. 12147, 12148 en 12149 van mevrouw Van Vaerenbergh worden uitgesteld.

**26** Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nieuwe controleprocedure voor goederenwagons en de gevolgen ervan voor het treinverkeer en de hulpdiensten" (nr. 12164)

**26** 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 nouvelle procédure de contrôle des wagons de marchandises et ses conséquences pour le trafic ferroviaire et les services de secours" (n° 12164)

**26.01** **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, er is nogal wat ongenoegen in het gemeentebestuur van Roosendaal in verband met het spoorverkeer dat vanuit Antwerpen de Nederlandse grens oversteekt.

Blijkbaar gebeurden op zeer korte tijd diverse incidenten.

Het laatste dateert van de ochtend van 1 juni 2012, waarbij het treinverkeer een tijdlang onderbroken werd door een lekke goederenwagon aan het station van Roosendaal. Concreet werd de brandweer rond 10.30 u. gealarmeerd omdat mogelijks gevaarlijke stoffen lekten uit een goederentrein. Wat er precies uit de wagon lekte, was niet meteen bekend. Het stationsgebouw werd niet ontruimd. De treinen op spoorlijn 12, die vanuit Antwerpen via Roosendaal over de Nederlandse grens rijden konden een tijdje niet verder dan het station van Essen. Voor de hogesnelheidslijn 4 was er geen probleem. Rond 12 uur kon het treinverkeer vanuit Essen opnieuw normaal hervat worden. Uiteindelijk bleek dat er één druppel werd gezien bij een ketelwagon op een zijspoor.

Eerdere incidenten waren er op 11 april en 15 mei. Na nu al het derde incident met een lekkende Belgische ketelwagon in anderhalve maand tijd, heeft de burgemeester van het Nederlandse Roosendaal, Jacques Niederer, zijn ongenoegen geuit. De incidenten hebben volgens de burgemeester vermoedelijk te maken met de nieuwe procedure. Belgische treinen worden, aldus de burgemeester, sinds enkele maanden in Roosendaal gecontroleerd. Voorheen reden ze door naar het rangeerterrein Kijfhoek in Zuid-Holland. Burgemeester Niederer zegt dat een controle juist moet plaatsvinden op de locatie waar het transport vertrekt, in dit geval dus ergens in Antwerpen. Ik citeer de burgemeester: "Dit is nu de derde keer op rij dat de brandweer met groot materieel moet uitrukken en dat de treinreizigers in en rond Roosendaal stranden. Ik wil dat nu precies wordt uitgezocht hoe deze incidenten kunnen plaatsvinden."

Het is in ieder geval zo, mijnheer de minister, dat ook NMBS Logistics – dat instaat voor het merendeel van de goederentransporten – zegt dat iedere trein die vanuit België vertrekt, op de plaats van vertrek wordt gecontroleerd. Als er een dispuut is, dan draait dat volgens mij vooral rond waar de trein gecontroleerd wordt. Vroeger zou dat dus Kijfhoek in Zuid-Holland geweest zijn, en nu is dat ter hoogte van het station in Roosendaal. Dat zorgt in ieder geval voor het nodige ongenoegen, in die mate zelfs dat toevallig vandaag nog gereageerd werd door het gemeentebestuur van Roosendaal, in de vorm van een brief aan de betrokken Nederlandse minister om zijn ongenoegen te uiten over de situatie. Ze zeggen dat Roosendaal imagoschade oploopt ten gevolge van de problemen; het station moet steeds ontruimd worden, het treinverkeer stilgelegd en de brandweerdienst opgetrommeld. Kan men niet werken aan de procedure?

Ik heb dan ook een aantal vragen aan u. Hoe verklaart u dat de Belgische goederenwagons vroeger voor controle naar het rangeerterrein Kijfhoek in Zuid-Holland moesten en nu naar Roosendaal? Zorgt een dergelijke situatie er voor dat bij eventueel vastgestelde problemen de gevolgen – onder andere een onderbreking van het treinverkeer, de inzet van hulpdiensten, de evacuatie van het station enzovoort – groter zijn? De burgemeester van Roosendaal had het trouwens ook over de imagoschade. Kan er niet worden gezocht naar een andere oplossing? In welke mate bent u er voorstander van dat de controle plaatsvindt op de locatie waar het transport vertrekt of op een andere locatie? Werden er maatregelen genomen door NMBS Logistics naar aanleiding van dit derde incident?

**26.02** Minister **Paul Magnette**: Infrabel wijst alleen maar rijpaden toe op Belgisch grondgebied en heeft geen zicht op de controles die gebeuren in het buitenland. Zij organiseert stops op vraag van de spoorwegonderneming.

Infrabel heeft zicht op de rangeerstations in het buitenland. Elke trein, al dan niet beladen met chemische producten, die via België rijdt of vanuit België vertrekt naar het buitenland, wordt uitvoerig gecontroleerd in het station van vertrek, conform de geldende wetgeving.

Waar en hoe Nederlandse autoriteiten of operatoren hun controles uitvoeren, is hun autonome beslissing. Uiteraard werken zij ook volgens de Europese wetgeving ter zake. Volgens het reglement betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen via het spoor, dat zowel in België als in Nederland van toepassing is, is de afzender verantwoordelijk voor het waarborgen van dichtheid van zowel de ongereinigde, lege tanks als de gevulde tanks.

De vervoerder moet door middel van visuele controles nagaan of de wagons en de lading geen duidelijke gebreken, lekkage of scheuren vertonen, dat er geen uitrustingsdelen ontbreken enzovoort. Zowel door de Dienst voor veiligheid en interne operabiliteit der spoorwegen als door Infrabel worden controles uitgevoerd op de naleving van de vigerende wetgeving op het Belgische grondgebied.

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

Ik begrijp dat onze eigen wetgeving enkel geldt op Belgisch grondgebied. De vervoerder of initiatiefnemer voor een transport is echter verantwoordelijk voor de lekkages. Ik wijs erop dat er zich al drie incidenten hebben voorgedaan op zeer korte tijd, namelijk op 11 mei, 15 mei en 1 juni. Dit zorgt toch wel voor de nodige hinder en blijkbaar moet de controle op het vertrekpunt – ik vermoed dat het telkens om Antwerpen ging – toch onvoldoende zijn gebeurd. Het is toch opvallend dat die lekkages pas worden vastgesteld in het station van Roosendaal. Misschien moet men die procedures en die controlemechanismen toch eens bekijken?

*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 oorzaak van de botsing van twee goederentreinen in Godinne op 11 mei 2012" (nr. 12166)**

**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 "la cause de la collision entre deux trains de marchandises à Godinne le 11 mai 2012" (n° 12166)**

**27.01** **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, daarnet werd al verwezen naar het incident in Godinne. In dat station op de lijn Namen-Dinant-Yvoir, zijn in de ochtend van 11 mei twee goederentreinen op elkaar gebotst. Volgens *Le Soir Magazine*, dat zich baseert op interne bronnen bij Infrabel en de NMBS, zou de signalisatie langs het spoor in Godinne onklaar zijn geraakt toen er een tiental dagen eerder een defecte trein was langsgereeden.

Onder de defecte trein die op 2 mei over de lijn Namen-Dinant spoorde hing naar verluidt een voedingskabel van 3 000 volt gevaarlijk laag. Door veelvuldig contact met de sporen werd de kabel beschadigd. Toen die in Godinne een veiligheidsmodule raakte, werd een aantal circuits onklaar gemaakt. Op 11 mei bleef daardoor een signalisatielicht op groen staan terwijl het eigenlijk op dubbelgeel had moeten staan, zijnde de aankondiging dat het volgende sein op rood zal staan.

Ik citeer *Le Soir Magazine*: "De eerste treinbestuurder heeft het rode sein op het laatste moment gezien en een noodstop gemaakt. De achteropkomende treinbestuurder kreeg evenmin een dubbelgeel lichtsein en reed verder zonder vaart te minderen, niet wetende dat hij verderop een rood sein zou tegenkomen, en een trein die was gestopt." Er stonden ook andere berichten in de pers dat de signalisatie niet optimaal zou hebben gewerkt op de plaats van het ongeval.

Mijnheer de minister, u zult zich mogelijks verbergen achter, schermen met of terecht verwijzen naar het geheim van het onderzoek dat nog steeds loopt, maar ik wil u toch vragen of u kunt meedelen of al werd achterhaald wat de oorzaak was van de botsing van de twee goederentreinen, op 11 mei in Godinne? Zo, ja, wat lag aan de basis ervan? Zo nee, waarom kunt u het nog niet meedelen?

Over het volgende moeten de gegevens zeker beschikbaar zijn bij de NMBS en moet u volgens mij kunnen communiceren zonder het geheim van het onderzoek te schenden. In welke mate klopt het dat er op 2 mei 2012 op de lijn Namen-Dinant een defecte trein reed, waarbij een voedingskabel van 3 000 volt gevaarlijk laag hing? In welke mate klopt het dat door veelvuldig contact met de sporen de voedingskabel beschadigd geraakte? In welke mate klopt het dat de beschadigde voedingskabel in Godinne een aantal circuits van een veiligheidsmodule onklaar maakte? Zo ja, waarom werd dit niet eerder, of liever tijdig, vastgesteld? Tussen 2 mei en 11 mei liggen toch 9 dagen? Het had toch veel sneller gesignaleerd en aangepakt moeten worden? Op basis van welke vaststellingen komt u tot de conclusie dat de veiligheidsmodule niet door de voedingskabel onklaar geraakt is?

**27.02** **Minister Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, mijn antwoord zal zeer kort zijn.

Ten eerste, de vragen over de enquête van het onderzoeksorgaan behoren tot de bevoegdheid van de staatssecretaris van Mobiliteit.

Ten tweede, zowel Infrabel als NMBS Logistics zullen zich niet uitspreken over de omstandigheden en de oorzaak van het ongeval zolang de onderzoeken lopen.

**27.03 Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, los van het ongeval zelf, moeten Infrabel en NMBS Logistics toch wel kennis hebben van een trein die op 12 mei met een defecte voedingskabel mogelijk schade heeft aangebracht aan de veiligheidsmodule. Zijn er daarover rapporten? Heeft men daarvan gegevens of niet?

Mocht een en ander kloppen, dan ligt slechte communicatie aan de basis van het probleem. Ofwel hebt u daarover wel gegevens, ofwel niet, maar blijkbaar weigert u deze mede te delen.

Hoe dan ook, dit toont nog maar eens aan dat de NMBS-Groep er nog steeds niet in slaagt om mankementen en defecten tijdig en efficiënt aan te pakken en te communiceren. Dit is nog steeds een pijnpunt, ondanks het feit dat de treinramp in Buizingen voldoende lang achter ons ligt om dergelijke problemen efficiënter aan te pakken.

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

**28 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het Diaboloproject" (nr. 12175)**

**28 Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le projet Diabolo" (n° 12175)**

**28.01 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, donderdag wordt het Diaboloproject officieel geopend. Dat is een goede etappe in de verdere ontsluiting van de luchthaven en haar bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Het succes van de verbinding zal afhangen van de frequentie en het aantal treinverbindingen die worden aangeboden.

Ik heb de vergelijking gemaakt tussen vandaag en 10 juni. Ik meende dat er een significant verhoogde mogelijkheid zou zijn om bijvoorbeeld vanuit Antwerpen de trein te nemen naar Brussel-Nationaal. Dit bleek niet zo te zijn: er is slechts één rechtstreekse verbinding met de luchthaven en een tweede onrechtstreekse met overstap in Mechelen.

Mijnheer de minister, wordt de capaciteit vanuit Antwerpen verhoogd? Zo ja, wanneer? Dergelijke investering heeft nood aan een goede bezetting en een efficiëntieberekening.

Een tweede element betreft de ongerustheid bij de werknemers van de luchthaven over de Diabolotoeslag. Zeer transparant staat op de website wie is vrijgesteld. Het klopt dat de houders van een gewoon werkverkeerabonnement zijn vrijgesteld. U kunt natuurlijk zeggen dat het uw bevoegdheid niet is, maar het enige probleem dat hier rijst is het werken met interim-arbeid en contracten van bepaalde duur waar geen woon/werkverkeerabonnement aan is toegevoegd. Hoe kunnen werknemers die niet over een woon/werkverkeerabonnement beschikken, worden vrijgesteld van de Diabolotoeslag?

**28.02 Minister Paul Magnette:** Het is de bedoeling om vanaf december 2012 een tweede verbinding per uur vanuit Antwerpen in te leggen. Dit wordt momenteel technisch uitgewerkt.

De vrijstelling van de Diabolotoeslag voor de houders van een woon/werktreinkaart met bestemming Brussels Airport werd bepaald in de wet van april 2007. Woon/werktreinkaarten worden aangeboden voor een jaar, een trimester, een maand of een week. Dit kan dus in sommige gevallen een oplossing bieden voor interim-werknemers. De werkgever heeft ook de mogelijkheid om een bulkcontract af te sluiten met de NMBS.

**28.03 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord, en zeker voor het laatste punt ervan. Naar mijn mening moeten de werknemers op de luchthaven er in kennis van worden gesteld, zodat het niet de individuele werknemer is die de toeslag moet betalen.

De capaciteitsverhoging in december is een goede zaak.

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

**29** Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "een eventuele ontsluiting van Machelen via het spoor" (nr. 12176)

**29** Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "un éventuel accès ferroviaire à Machelen" (n° 12176)

**29.01** David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, via mail of via de kranten zult u wel vernomen hebben dat er discussie geweest is omtrent de ontsluiting van Machelen via het openbaar vervoer. Ik wil hier focussen op het spoor. Op de website van de gemeente Machelen stelt men dat Infrabel een inspanning zal doen inzake de heropening van een station ter hoogte van de Kerklaan. Ook de woordvoerder van Infrabel heeft in de krant verklaard dat Infrabel constructief zal meewerken om in een stopplaats te voorzien ter hoogte van deze Kerklaan.

Mijn vragen zijn zeer concreet. Wordt de spoorontsluiting van Machelen weerhouden in het meerjareninvesteringsplan? Op welke termijn? Wat is de kostprijs? Wordt er in het vervoerplan van de NMBS zelf rekening gehouden met dit nieuwe project? Met welke frequentie zullen de treinen in de toekomst in Machelen stoppen?

**29.02** Minister Paul Magnette: Collega Geerts, in het raam van het Gewestelijk ExpresNet is voorzien dat de huidige stopplaats Buda op de lijn 25 enkele honderden meters verplaatst wordt, ter hoogte van de Kerklaan, en de nieuwe naam Machelen zal krijgen. Deze locatie ligt dichtbij het centrum van Machelen en bevindt zich in het midden van de reconversiezone Machelen-Vilvoorde waar het shoppingcenter Uplace gepland is. Bovendien kan de stopplaats Machelen bediend worden door treinen die op de lijn 25 Brussel-Antwerpen rijden en treinen die op de lijn 26 Halle-Vilvoorde rijden.

Zodra deze verplaatsing van de stopplaats Buda gerealiseerd is zal de NMBS de nieuwe GEN-halte Machelen bedienen met voorstadtreinen. Het GEN-akkoord streeft naar een bediening met vier voorstadtreinen per uur in de piekuren en twee in de daluren.

**29.03** David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, u zegt dat dit zal gerealiseerd worden. In welke timing wordt er voorzien? Is dit effectief verrekend in het meerjareninvesteringsplan? Wat is dan de kostprijs?

**29.04** Minister Paul Magnette: Ik zal u op de hoogte houden.

**29.05** David Geerts (sp.a): Voor ons is het essentieel te weten welke investeringen dit vergt omwille van de realiseerbaarheid van het project.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**30** Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nood aan een kus- en rijzone aan het station van Kessel-Lo" (nr. 12182)

**30** Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la nécessité d'une zone kiss and ride à la gare de Kessel-Lo" (n° 12182)

**30.01** Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, het gaat eigenlijk om het station van Leuven, maar het zijn vooral de gebruikers uit Kessel-Lo die vragende partij zijn voor een betere regeling voor het oppikken en afhalen van treinreizigers.

Aan het station van Leuven is er naar verluidt zo goed als geen plaats om treinreizigers veilig en comfortabel met de wagen af te zetten of op te halen. Daardoor wordt er vaak niet reglementair geparkeerd op het voetpad op de brug boven het benedenplein. Soms stoppen de auto's zelfs in het midden van de weg, waardoor het andere verkeer wordt opgehouden en de verkeersveiligheid ernstig in het gedrang komt.

Daarom rijst de vraag naar een zogenaamde kus-en-rijzone aan de achterkant van het station van Leuven. De ondergrondse parkeergarage van de NMBS onder de Kop van Leuven zou daarvoor de ideale locatie zijn. Er is immers nog genoeg ruimte in de ondergrondse parking.

Naar men mij meedeelt, zou slechts een tiental parkeerplaatsen op de -1-verdieping dicht bij de lift hiervoor moeten wijken. Men kan via dit systeem trouwens nu al mensen afzetten. Iedereen kan immers de parking onder het station van Leuven voor 15 minuten gebruiken, zonder daarvoor te moeten betalen.

Dit is een ideale locatie voor een kus-en-rijzone. Alleen moet dat geweten zijn. De meeste mensen weten dat niet. Er moet ook bewegwijzering komen die dat duidelijk maakt aan de betrokken gebruikers van de parking.

Er is, enerzijds, de oplossing die ik vandaag suggereer, namelijk te werken met een kus-en-rijzone in de parking van de NMBS, maar, anderzijds, is het misschien ook een idee om dit te voorzien op het Martelarenplein zelf, vlakbij het benedenplein.

Er is daar ook een vlotte toegang tot het station. In een parking gaat dat immers iets omslachtiger. Mensen vermijden dat liever. De treinreizigers moeten die ondergrondse parking immers in en uit. Mogelijks kan daarvoor een oplossing worden gevonden door een kus-en-rijzone aan het Martelarenplein zelf.

Mijnheer de minister, ik verneem graag van u of u van oordeel bent dat er aan het station van Leuven geen plaats is om treinreizigers veilig en comfortabel met de auto af te zetten of op te halen. Als dat inderdaad het geval is, welke maatregelen werden genomen om daarin te voorzien? Indien niet, waarom niet?

Is de NMBS zelf voorstander om een kus-en-rijzone in te richten aan de achterkant van het station van Leuven, meer bepaald in de ondergrondse parkeergarage van de NMBS, en hiervoor de nodige bewegwijzering aan te brengen? Is de NMBS mogelijks voorstander van andere formules? Ik heb verwezen naar een kus-en-rijzone op het Martelarenplein vlakbij het benedenplein. Indien nee, waarom niet?

**30.02** Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Veys, u stelt mij vragen over de NMBS, terwijl de parkings tot de bevoegdheid behoren van de NMBS-Holding. Momenteel ziet de NMBS-Holding geen beschikbaar terrein voor de aanleg van een kiss-and-ridezone aan het station van Leuven, aan de kant van Kessel-Lo. De NMBS-Holding is wel voorstander van het inrichten van een kiss-and-ridezone in de ondergrondse parkeergarage, waarbij 15 minuten gratis parkeren geldt, en wil instaan voor het aanbrengen van de nodige bewegwijzering.

**30.03** **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, de NMBS toont bereidwilligheid, waarvoor dank.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.01 uur.  
La réunion publique de commission est levée à 17.01 heures.*