

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

du

MARDI 26 MARS 2013

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 26 MAART 2013

Namiddag

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

Le développement des questions et interpellations commence à 14.51 heures. La réunion est présidée par M. Jef Van den Bergh.

**01** **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Bercy Slegers aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de verbinding met Brugge via lijn 69" (nr. 15851)

- mevrouw Bercy Slegers aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de frequentie op de lijn 69" (nr. 15853)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Vlaamse spoorstrategie in het algemeen en de lijn 69 Komen-Poperinge in het bijzonder" (nr. 16137)

**01** **Questions jointes de**

- Mme Bercy Slegers au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la liaison vers Bruges par la ligne 69" (n° 15851)

- Mme Bercy Slegers au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la fréquence sur la ligne 69" (n° 15853)

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

**01.01** **Bercy Slegers** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn eerste vraag betreft lijn 69.

Op 9 december 2012 ging een nieuwe dienstregeling in, maar er werd reeds aangekondigd dat er in december 2013 — ondertussen is dat verschoven naar 2014 — een nieuwe aanpassing komt van de dienstregeling die een invloed kan hebben op deze lijn.

Van bij de start van de IC/IR 98 waren er problemen met een aantal aansluitingen en die problemen bestaan nog steeds. Een rit van Ieper naar Brugge, 72 km, duurt nu met de trein 1 uur en 48 minuten. Het grootste probleem is de wachttijd in Kortrijk, van 39 minuten. Wie twee keer overstapt en via Gent-Sint-Pieters reist, is drie minuten sneller in Brugge. De NMBS-planner via de website toont ook aan dat het traject het best gevolgd wordt ofwel via Gent-Sint-Pieters ofwel met de bus naar Roeselare en daar met de trein richting Brugge. Met andere woorden, zelfs de treinplanner van de NMBS geeft de meest normale route, met name van Ieper naar Kortrijk en daar overstappen naar Brugge, niet meer aan.

Voor de personen die vanuit de Westhoek via lijn 69 naar Brugge moeten en afhankelijk zijn van het openbaar vervoer, onder anderen heel veel studenten, is dit een groot probleem.

Erkent de NMBS het probleem van de reistijd tussen Ieper en bij uitbreiding Brugge?

Heeft de NMBS een manier gevonden om dit op te lossen en te verbeteren?

Mijn tweede vraag gaat over de Vlaamse Spoorstrategie, die werd bekendgemaakt door Vlaams minister

Hilde Crevits. Zij heeft lijn 69 aangeduid als een prioritaire *missing link* in het personenvervoer. Zij heeft dat naar voren geschoven als een prioritair aan te pakken probleem. Haar voorstel voor een deftige ontsluiting van de Westhoek is om in een tweede spoorlijn te voorzien tussen Kortrijk en Ieper, waardoor meerdere treinen per uur van Ieper naar Kortrijk kunnen rijden. Op die manier kan het woon-werkverkeer dan verbeterd worden en kan ook de wachttijd van studenten of mensen die moeten gaan werken in Brugge verminderd worden.

Volgt u de piste van het aanleggen van een tweede spoorlijn tussen Poperinge en Kortrijk om tot een hogere frequentie te komen op deze lijn?

Op basis van welke criteria zult u de prioriteiten van de Vlaamse Spoorstrategie van Vlaams minister Crevits behandelen en bekijken?

**01.02** Minister **Jean-Pascal Labille**: Mijnheer de voorzitter, bij de ontwikkeling van het vorige grote IC/IR-plan heeft de NMBS voor lijn 69 geopteerd voor een directe verbinding via Oudenaarde en Zottegem naar Brussel met de ICL Poperinge-Ieper-Kortrijk-Brussel en enkele rechtstreekse P-treinen via Gent naar Brussel, in het licht van de grootste reizigersstromen.

De NMBS beseft dat de rit via de lijn 66 Kortrijk-Brugge geoptimaliseerd kan worden. Deze treinen sluiten immers aan bij andere grotere reizigersstromen.

De IC-trein Oostende-Brugge-Kortrijk sluit in Brugge en in Kortrijk aan bij IC's naar Brussel en verder. De L-trein Brugge-Kortrijk sluit in Brugge en in Lichtervelde aan bij IC--treinen en IR-treinen naar Gent, Oostende, Brussel en Brussel-Luchthaven.

Bij het bepalen van de dienstregeling op lijn 69 vermeldt de NMBS dat rekening werd gehouden met de beperkte exploitatiemogelijkheden op het enkelsporig baanvak Poperinge-Ieper-Komen en het gemeenschappelijk baanvak met lijn 66, namelijk de vertakking Kortrijk-West-Kortrijk.

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

In dit ontwerpplan zal vanaf 2017 1,5 miljard euro worden uitgetrokken voor de realisatie van prioritaire projecten voor de Gewesten. Bovendien wordt 500 miljoen euro uitgetrokken voor het aandeel van het federaal niveau in de mogelijke gewestelijke cofinanciering. Deze projecten moeten uiteraard met de Gewesten worden besproken en vastgelegd. Overleg tussen de federale overheid en de Gewesten loopt.

**01.03** **Bercy Slegers** (CD&V): Mijnheer de minister, ik ben blij te horen dat de NMBS toegeeft dat het enkelsporig baanvak voor problemen zorgt en dat de treinlijnen vooral bestemd zijn voor het verkeer naar Gent en Brussel. Dat is precies het probleem wanneer men vanuit de Westhoek naar de andere kant van de provincie West-Vlaanderen wil sporen. Men moet telkens via het knooppunt Kortrijk. Daar ligt een belangrijke mogelijkheid om de dienstverlening voor woon-werk- en schoolverkeer te verbeteren.

Investeringen in een tweede spoor kunnen potentiële reizigersstromen met zich meebrengen. Ik onthoud dat zulks niet opgenomen is in het investeringsplan. Ik zal bekijken waarom de Vlaamse overheid dat wel naar voren schuift als een prioritair plan. Het zou goed zijn als de NMBS voor het overleg de argumenten van het Gewest en de Vlaamse diensten bestudeert.

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

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

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

(n° 15852)

**02.01 Bercy Slegers** (CD&V): Mijnheer de minister, het investeringsplan van de NMBS-Holding is bekend. Voor heel wat projecten wordt inzake de uitvoering overlegd met de Gewesten, zoals u hebt gezegd.

De heraanleg van de stationsomgeving in Kortrijk is een belangrijk project voor de komende jaren. De samenwerkingsovereenkomst tot opmaak van het grote masterplan van de stationsomgeving in Kortrijk werd in 2010 reeds goedgekeurd door de NMBS-Holding, Infrabel, De Lijn, het Vlaams Gewest en de stad Kortrijk.

In welk bedrag werd door de NMBS-Holding voorzien voor het masterplan voor de stationsomgeving in Kortrijk? Zijn er nog andere investeringen gepland, gekoppeld aan het station van Kortrijk, waarin de federale overheid en de NMBS-Holding ook partner zijn? Wanneer zullen de werken effectief starten? Kan de timing van deze werken worden meegedeeld?

**02.02** Minister **Jean-Pascal Labille**: In het ontwerp van meerjareninvesteringsplan dat nog wordt bediscussieerd en dat door de Ministerraad nog moet worden goedgekeurd, heeft de NMBS-Holding in 50,6 miljoen euro voorzien voor de periode 2016-2020 voor de heraanleg van de stationsomgeving van Kortrijk. Infrabel heeft in een budget van 21,4 miljoen euro voorzien in de periode 2019-2023.

Er werd een samenwerkingsovereenkomst ondertekend door alle partners, namelijk de stad Kortrijk, de NMBS-Holding, Infrabel, De Lijn, het Vlaams Gewest en de NV Euro Immostar voor de opmaak van een masterplan en een definitief voorontwerp. Het masterplan werd afgerond en ligt nu ter goedkeuring bij alle partners. Pas wanneer alle partners het masterplan zullen hebben goedgekeurd, zal de fase van voorontwerp worden gestart.

Momenteel is het voorbarig om al een timing te zetten op de uitvoering van de werken. Er zijn op dit ogenblik ongeveer 950 parkeerplaatsen in de stationsomgeving van Kortrijk, waarvan een zeshonderdtal gelegen is op terreinen die het eigendom zijn van de NMBS-Holding. In het masterplan werd er een parking ingetekend met 1 200 parkeerplaatsen voor pendelaars.

**02.03 Bercy Slegers** (CD&V): Dank u voor uw uitgebreid antwoord.

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

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

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

**03.01 Valérie De Bue** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, début février, l'Union des Villes et Communes de Wallonie (UVCW) a lancé un pavé dans la mare. En cause, une négociation entre l'État fédéral et Belgacom relative à une ingénierie fiscale visant à faire échapper à l'impôt foncier le matériel et l'outillage et à réclamer le remboursement d'un indu de plusieurs années, majoré d'intérêts substantiels, aux bénéficiaires de l'impôt et de ses additionnels que sont la Région, les provinces, mais surtout les villes et communes. Le manque à gagner pour les communes avoisinerait les 60 millions d'euros.

L'UVCW tire la sonnette d'alarme car plusieurs services sont offerts à Belgacom, comme l'utilisation des voiries communales pour lesquelles elle ne verse aucune contribution en cas de dégradation.

Monsieur le ministre, confirmez-vous que ce mécanisme est bien mis en place et prive les communes de Wallonie d'une enveloppe non négligeable? N'y a-t-il pas là une concurrence déloyale vis-à-vis d'entreprises qui doivent payer l'entièreté de leur impôt foncier? Comptez-vous remédier à ce problème? Pouvez-vous me donner des explications quant aux raisons pour lesquelles Belgacom bénéficie de cet avantage?

**03.02 Jean-Pascal Labille**, ministre: Monsieur le président, chère collègue, je tiens tout d'abord à rappeler que Belgacom est une entreprise publique autonome. En outre, les questions d'ordre fiscal relèvent du

ministre des Finances.

Toutefois, Belgacom m'informe qu'il ne s'agit pas là d'ingénierie fiscale, mais de la conséquence d'une décision de l'entreprise d'optimiser la gestion de son patrimoine immobilier au travers d'une filiale s, ConnectImmo, spécialisée dans ce domaine d'activités.

Belgacom m'informe également que la constitution de ConnectImmo a été réalisée en toute transparence avec les autorités fiscales et avec l'obtention de décisions anticipées de la part de la Commission de ruling.

Selon Belgacom, ConnectImmo a toujours payé le précompte immobilier sur les bâtiments, mais le groupe Belgacom a arrêté de payer les enrôlements sur le matériel et l'outillage à partir de 2010.

Le groupe Belgacom n'est pas d'accord avec les enrôlements sur son matériel, tout comme les autres acteurs du secteur qui ont également contesté leurs enrôlements. Il m'informe qu'il souhaite résoudre la problématique dans l'intérêt de toutes les parties concernées.

**03.03 Valérie De Bue (MR):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour les explications que vous m'avez données.

Je sais que le groupe Belgacom est très doué en matière de montages et je souhaiterais que la situation soit approfondie. En effet, en ces temps difficiles d'un point de vue budgétaire, les villes et communes de Wallonie ont, elles aussi, besoin de budgets. Mais, si je vous ai bien compris, une négociation est en cours. J'espère que les communes en sortiront bénéficiaires.

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

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

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

**04.01 Katrin Jadin (MR):** Monsieur le président, nous restons dans les négociations Belgacom!

Monsieur le ministre, je me permets de vous interroger au sujet de la probable suppression des chaînes allemandes ARD et ZDF du bouquet de chaînes proposées par Belgacom TV.

Selon divers médias, Belgacom négocie actuellement les droits de diffusion pour plusieurs chaînes étrangères. Malheureusement, les montants demandés par deux chaînes allemandes, ARD et ZDF, semblent trop élevés pour Belgacom.

Or, une proposition de chaînes allemandes est indispensable au programme télévisé d'un pays qui compte l'allemand parmi ses trois langues officielles. C'est pourquoi il est dans l'intérêt de toutes les parties, à savoir le gouvernement, Belgacom ainsi que les consommateurs, de garder les chaînes ARD et ZDF dans le programme de Belgacom TV.

Par ailleurs, le nombre d'articles publiés dans les journaux néerlandophones par rapport à ces problèmes de négociations démontre bien que les spectateurs germanophones ne sont pas les seuls à être préoccupés par ce dossier.

Quand bien même Belgacom ait décidé d'inclure la chaîne allemande RTL dans son bouquet, je souhaite préciser que cette chaîne privée avec un programme de divertissement ne peut pas réellement remplacer les chaînes publiques ARD et ZDF avec leurs programmes informatifs de haut niveau. RTL devrait donc plutôt être perçue comme complémentaire aux deux autres chaînes allemandes et non pas comme une solution aux problèmes de négociations.

Monsieur le ministre, partagez-vous mon point de vue selon lequel les chaînes allemandes sont

indispensables pour un programme télévisé d'un pays qui compte l'allemand parmi ses langues officielles? Les montants demandés par lesdites chaînes sont-ils vraiment déraisonnables? Si oui, quelles autres possibilités existe-t-il pour négocier les droits de diffusion?

**04.02 Jean-Pascal Labille**, ministre: Madame Jadin, je partage votre point de vue selon lequel la présence de chaînes en langue allemande est importante dans notre paysage audiovisuel. Belgacom m'informe qu'elle a également à cœur d'offrir des contenus en langue allemande aux citoyens de la Communauté germanophone, mais aussi plus généralement à tous ses clients. Elle a ainsi conclu un accord en vue de distribuer la chaîne allemande RTL, comme vous venez de le souligner.

Je vous rappelle que Belgacom est une entreprise publique autonome et que les relations entre Belgacom et les chaînes ARD et ZDF sont de nature commerciale. Les montants négociés avec les chaînes étant des informations confidentielles, je ne puis vous les fournir. Belgacom estime toutefois que les conditions commerciales que ARD et ZDF tentent de lui imposer sont déraisonnables, comparativement à celles négociées avec d'autres chaînes comparables présentes sur sa plate-forme.

Belgacom m'informe déplorer cette situation et souhaite trouver un accord commercial raisonnable et équitable avec ces deux chaînes. Au stade actuel, Belgacom a informé les deux chaînes du fait qu'elle continuerait à les distribuer sur sa plate-forme aux conditions applicables au cours du dernier contrat et qu'elle n'interromprait le signal qu'à leur demande. En attendant, ARD et ZDF font toujours partie de l'offre TV de Belgacom.

**04.03 Katrin Jadin** (MR): Merci beaucoup, monsieur le ministre. J'espère que les intérêts de part et d'autre seront bien défendus.

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

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

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

**05.01 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, eigenlijk is dit een opvolgingsvraag. Reeds in maart 2010 stelde ik aan toenmalig minister van Overheidsbedrijven, Inge Vervotte, een vraag omtrent het programma van die motorrijtuigen. In se waren dat 139 Break motorrijtuigen die in Mechelen zouden geüpdate worden om aan de comforteisen te voldoen en veiligheidssystemen en dergelijke te installeren.

Ik ben een paar keer in de werkplaats in Mechelen geweest. Ik las in het jaarverslag dat twintig motorrijtuigen per jaar zouden worden gerenoveerd, maar op de werkvloer was dat slechts één toestel in 2009. In 2010 waren dat er slechts drie en in 2011 slechts zes. Dan merk ik dat de planning voor 2013 opnieuw twintig motorrijtuigen aangeeft. Gelet op het feit dat ik daar reeds verschillende vragen over gesteld heb in het Parlement, maar ook op de werkvloer, stel ik mij de vraag hoe realistisch het is dat er twintig motorrijtuigen gerealiseerd zullen worden in 2013, wetende dat dit aantal de voorgaande jaren ook niet werd bereikt.

Als de cijfers niet behaald werd, wat zal dan de reden zijn? Voor 2009 kan ik nog begrijpen dat u in de opstartfase en de testfase zat, met opstartkosten, maar op het moment dat uw programma op kruissnelheid moet zijn, in 2010 en 2011, werden respectievelijk slechts drie en zes rijtuigen gerenoveerd. Wat is de reden van het niet halen van de eerder genoemde doelstellingen?

Wat is het percentage van het totaal werkvolume dat in de werkplaats van Mechelen wordt besteed aan het renoveren van deze Breakrijtuigen?

**05.02 Minister Jean-Pascal Labille**: Mijnheer de voorzitter, de NMBS-Groep geeft mij aan dat in de opgemaakte planning om de Breakrijtuigen te vernieuwen, rekening werd gehouden met de haalbare schattingen van aanwervingen en met een verhoging van de productiviteit. Er werden negen motorrijtuigen Break 80-83 gerenoveerd in 2012. De NMBS-Groep deelt mij mee dat de versnelde plaatsing van het veiligheidssysteem TBL1+ niet voorzien was in de oorspronkelijke langetermijnplanning en dat er daarnaast

ook een tekort was aan beschikbaar gespecialiseerd personeel.

In de werkplaats in Mechelen bedraagt het percentage van het totale werkvolume dat wordt besteed aan het renoveren van de Breakmotorrijtuigen in 2013, 32 %

**05.03 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u, maar ik blijf met mijn vragen zitten met betrekking tot de efficiëntie van de werkorganisatie, want de cijfers liggen ver onder het verwachtingspatroon.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 16083 van mevrouw Musin wordt uitgesteld, net zoals haar andere vragen nrs 15845, 16190, 16270 en 16825.

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

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

**06.01 Bercy Slegers** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb opnieuw een vraag over lijn 69.

Wij hebben gehoord dat het de bedoeling zou zijn om een *cul-de-sac* te verwijderen en om een overweg op die manier af te sluiten. Door het verwijderen van deze *cul-de-sac* zal men echter veel minder opties hebben om treinstellen te verplaatsen. Zoals u weet, is Poperinge het start- en eindstation van lijn 69 Kortrijk – Poperinge en moeten daar 's morgens en 's avonds ook heel veel treinen worden verplaatst. Ook betreft het een enkelvoudig spoor, wat wil zeggen dat de dienstverlening sterk in het gedrang kan komen als er een defecte trein moet worden gemanoeuvreed.

Daarom had ik graag enkele vragen gesteld.

Klopt het dat men zal werken aan deze spoorovergang in Poperinge en dat men de *cul-de-sac* daar zal verwijderen? Hoe zullen in de toekomst dan de treinen worden gerangeerd? Zullen de door Infrabel geplande werken een invloed hebben op de soort treintoestellen die op lijn 69 worden ingezet? Zo ja, vanaf wanneer en welke soort treintoestellen zal worden ingezet? Welke andere plannen heeft Infrabel op dit moment nog met de sporen op lijn 69, meer specifiek in het station van Poperinge?

**06.02 Minister Jean-Pascal Labille**: Mijnheer de voorzitter, Infrabel meldt mij dat de treinen in Poperinge niet meer zullen kunnen worden gerangeerd aan de kant van Abele, maar aan de kant van Ieper. In het verlengde van het huidige spoor drie aan de kant van Abele zal er een kort dood spoor worden aangelegd. Met dit dood spoor zal de mogelijkheid blijven bestaan om met een locomotief rond te rijden.

Infrabel bevestigt ook dat de werken geen invloed op de huidige treindienst hebben. De huidige geplande herbenuttingen zijn nog steeds mogelijk in Poperinge. Infrabel plant in de nabije toekomst geen andere infrastructuurwerken in de omgeving van het station van Poperinge.

In een eerste fase worden de sporen een en twee in Poperinge aan de kant van Abele tot een dood spoor gereduceerd. Tegen eind maart 2013 zouden de werken beëindigd moeten zijn. Volgens het project van meerjareninvesteringsplan van de NMBS-Groep zou de tweede fase in de loop van 2014 plaatsvinden, met het uitbreken van het dood spoor Abele en het afschaffen van overweg 115.

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

Ik ben blij dat de werken inderdaad geen invloed zullen hebben op de treindiensten van en naar Poperinge. Er is wel nog een beetje de vrees dat er eventueel op de spoorwegovergang met de Europalaan veel meer stilstaand verkeer zal zijn, aangezien die spoorwegovergang veel meer zal moeten worden gebruikt. U zegt

dat dit niet het geval zal zijn, heb ik begrepen. De toekomst zal het natuurlijk uitwijzen, maar ik heb er vertrouwen in dat Infrabel alles goed heeft bekeken, vooraleer de werken aan te vatten.

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

**07** **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de herstructurering van de NMBS" (nr. 16152)
- de heer **Steven Vandeput** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de hervorming van de Nationale Paritaire Commissie van de NMBS-Groep" (nr. 16529)

**07** **Questions jointes de**

- **M. Tanguy Veys** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la restructuration de la SNCB" (n° 16152)
- **M. Steven Vandeput** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réforme de la commission paritaire nationale du Groupe SNCB" (n° 16529)

**07.01 Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ik stel deze vraag naar aanleiding van de beslissing van de Ministerraad van 11 januari tot de gewijzigde samenstelling van het Nationaal Paritair Comité. Hierdoor zal dit aan vakbondszijde bestaan uit dertien leden in plaats van de huidige tien. Uiteindelijk komt daardoor het VSOA rechtstreeks in het paritair comité. De gegeven uitleg hiervoor behelst dat elke door de Nationale Arbeidsraad erkende en in de onderneming van de NMBS-Groep vertegenwoordigde vakbond automatisch een zitje krijgt.

In het licht van alle communicatie door de minister naar aanleiding van de herstructurering met de boodschap dat dit geen enkel gevolg zou hebben voor het personeel, wijs ik er, enerzijds, op dat dergelijke wijziging wel degelijk gevolgen zal hebben voor de vertegenwoordiging van het personeel in de Nationale Paritaire Commissie van de NMBS-Groep. Anderzijds, was in het verleden kritiek te horen inzake de benadeling van, onder meer, de OVS. Bij wilde stakingen krijgt men bijvoorbeeld de indruk dat personeelsleden die zijn aangesloten bij de OVS harder worden aangepakt dan personeelsleden die bij de drie erkende vakbonden zijn aangesloten. De aanpassing zorgt er toch voor dat het VSOA onder meer ten koste van de OVS op onrechtmatige wijze wordt bevoordeeld.

Dergelijke werkwijze verbaast mij. Tot op heden waren de verhoudingen binnen de Nationale Paritaire Commissie van de NMBS-Groep conform de regelgeving. Ondanks mededelingen in het verleden hebt u er toch wijzigingen in aangebracht zonder dat er hiervoor een concrete basis is. Volgens de huidige syndicale reglementering moet een vakbond het bewijs leveren minstens 10 % van het personeel te vertegenwoordigen. Het VSOA heeft dit bewijs niet geleverd, omdat het over onvoldoende leden beschikt. Volgens dezelfde reglementering moet het overkoepelend orgaan zitting hebben in de Nationale Arbeidsraad en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven. Het VSOA is aangesloten bij de Algemene Centrale van Liberale Vakbonden van België. De OVS niet, maar zij verwijzen naar een arrest van de Raad van State uit 1994 waarin deze voorwaarde werd vernietigd, omdat beide raden niets te maken hebben met de openbare sector en zich beperken tot de private sector. Vandaar dat de OVS qua externe voorwaarden als gelijke van het VSOA moet worden beschouwd. Hier is er duidelijk een onrechtmatige bevoordeling van het VSOA tegenover de OVS.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen.

Wat is de motivatie om ondanks de aangegane belofte inzake het herstructureringsplan voor de NMBS-Groep, alsnog te tornen aan het statuut van het personeel door bij de samenstelling van de Nationale Paritaire Commissie het VSOA te bevoordelen ten nadele van de OVS?

Welke maatregelen werden genomen om conform de aangegane belofte inzake het herstructureringsplan voor de NMBS-Groep niet te tornen aan het statuut van het personeel, en dus ook bij de samenstelling van de Nationale Paritaire Commissie het VSOA niet te bevoordelen ten nadele van de OVS?

Ik wil u erop wijzen dat u al gedeeltelijk hebt geantwoord in de commissie van 12 maart, maar dat ik toen het woord niet kreeg.

**07.02 Steven Vandeput (N-VA):** Mijnheer de minister, de omstandigheden zijn duidelijk uiteengezet door mijn collega. Het is begrijpelijk dat het VSOA zijn ledenlijst in het verleden niet wou overhandigen.

Ik heb toch een aantal vragen voor u.

Heeft het VSOA-Spoor zijn bezwaren tegen het overhandigen van de ledenlijst laten vallen? Zo nee, op welke manier zal gecontroleerd worden dat effectief 10 % van de statutaire werknemers wordt vertegenwoordigd door het VSOA-Spoor? Of wordt de reglementering aangepast in het Nationaal Paritair Comité? Indien dat zo is, verneem ik graag in welke zin.

De vraag is ook of het VSOA-Spoor officieel erkend zal worden? Zullen daaraan gevolgen worden gekoppeld voor de dotatie, de bestendige afgevaardigden, en dergelijke? Worden ook die regels veranderd? Zullen de dotaties en het aantal bestendig afgevaardigden van het VSOA worden verhoogd?

Zal de andere aangenomen organisatie, de OVS, vertegenwoordigers mogen aanduiden in het Nationaal Paritair Comité en officieel erkend worden? Waarschijnlijk is dat niet het geval. Waarom niet?

Tot slot, wat is de achterliggende reden voor de uitbreiding van het nationaal paritair comité van twintig naar zesentwintig leden?

**07.03 Minister Jean-Pascal Labille:** Mijnheer de voorzitter, eerst en vooral wil ik u de basisprincipes van het regeerakkoord van 11 januari herhalen.

Het Nationaal Paritair Comité wordt in zijn huidige perimeter behouden. De samenstelling ervan zal er echter als volgt uitzien: het zal zesentwintig leden tellen, de voorzitter inbegrepen. De voorzitter wordt gekozen wegens zijn competenties inzake sociale betrekkingen. Hij is ook voorzitter van de raad van bestuur van HR-Rail. Hij wordt benoemd door een in de Ministerraad overlegd koninklijk besluit.

Van de zesentwintig leden zijn er dertien leden van de bedrijven, waarvan vijf leden worden benoemd door de raad van bestuur van Infrabel en vijf door de raad van bestuur van de NMBS. Twee leden en de voorzitter komen uit de raad van bestuur van HR-Rail.

Van de zesentwintig leden zijn er dertien leden van de vakbonden. Elk door de Nationale Arbeidsraad erkende vakbond die in de NMBS, Infrabel en HR-Rail is vertegenwoordigd, krijgt automatisch een zetel. De andere leden worden benoemd door de erkende vakorganisaties naar evenredigheid met het aantal bijdragende leden in het geheel van de betrokken autonome overheidsbedrijven Infrabel, NMBS en HR-Rail.

Op dit moment vertalen mijn diensten dit akkoord in wetteksten die op het niveau van de regering moeten worden besproken. Het is dus te vroeg om specifieke vragen te beantwoorden.

**07.04 Tanguy Veys (VB):** Mijnheer de minister, uw antwoord is niet ernstig. U verwijst naar het regeerakkoord, maar daarin staat niets over een hervorming van het paritair comité van de NMBS. Ik weet niet over welk regeerakkoord u beschikt? Mogelijk hebt u een proefversie van de heer Magnette in uw schuif gevonden. Het huidige regeerakkoord rept daar met geen woord over.

U zegt dat het te vroeg is om die vragen te beantwoorden. Niet alleen beschikt u over de verkeerde documenten, maar u lijdt ook aan geheugenverlies. Ik verwijs immers naar uw eigen antwoord van 12 maart 2013 aan collega Van den Bergh, waarin u stelt dat de Ministerraad van 11 januari 2013 een nota heeft goedgekeurd. Ik vermoed dat u aanwezig was en dat u of minstens uw voorganger de initiatiefnemer ervan was. Het was in de overgangperiode, maar het kabinet is hetzelfde gebleven. U moet dus perfect op de hoogte zijn van de nota die uw voorganger aan de Ministerraad heeft voorgelegd. Nu zegt u dat het te vroeg is. Dat is niet ernstig, temeer omdat u daar op 12 maart 2013 zelf melding van gemaakt hebt.

Ik betreur dat de maatregel is genomen en dat u weigert om daar vandaag duiding over te geven, laat staan verantwoording. Het is een onrechtmatige bevoordeling van het VSOA. Het gaat niet alleen over de gekrenkte eer van de OVS maar ook over een pak centen dat het VSOA krijgt, ten nadele van onder nadere de OVS. Dat is onrechtmatig, zeker als wij weten dat de OVS op het terrein veel sterker staat dan het VSOA.



**07.05 Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de minister, het is uw goed recht om niet te antwoorden. Daaruit blijkt alvast duidelijk dat u op een belangrijk punt van het regeerakkoord afwijkt. Daarin staan vier regels over de NMBS, waaronder de zin dat deze wordt geherstructureerd met minder entiteiten. Wat stellen wij thans vast? Het Nationaal Paritair Comité kan het statuut bewaken. Dat is een goede zaak en voor de werknemers geen probleem. Maar dan zien wij dat HR-Rail ernaast wordt geplaatst. Die structuur werd eerst aan het Parlement verkocht als zijnde een joint venture om aan personeelsbeleid te doen.

Door de rechtstreekse aanwezigheid in het paritair comité met maar liefst drie vertegenwoordigers worden zij nu weer een stukje belangrijker in de groep. Het wordt dus stilaan duidelijk waar dit om gaat. De hele herstructurering is een non-event. Er zal niets gebeuren, integendeel. Wij spreken in de toekomst niet meer over de Holding, maar over de Holding *light* en dat zal dan HR-Rail zijn.

Mijnheer de minister, met alle respect en ook in het licht van de discussie die wij vooraf hadden, maar dit is geen optie voor de toekomst. U hebt nog kans, als u dan toch wetteksten aan het maken bent, om een en ander bij te sturen.

Ik zou u ook willen oproepen om over te gaan tot een ernstig overdenken van hoe u een spoorwegbedrijf in ons land voor de toekomst kunt klaarmaken. Waar u mee bezig bent, met name opnieuw een derde poot opzetten naast de twee andere, is niet de juiste weg.

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

#### **08 Questions jointes de**

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

#### **08 Samengevoegde vragen van**

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

De **voorzitter**: Mevrouw Fonck is onderweg.

**08.01 Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het huidige station van Bergen dateert van 1841 en trekt wekelijks gemiddeld 57 000 reizigers. Het station gaat eind maart definitief dicht. Het nieuwe station moet operationeel zijn tegen midden 2015. De afbraak van het oude station start de komende weken.

De modernisering is uitgetekend door de Spaanse architect Santiago Calatrava, die eerder al het station van Luik-Guillemins heeft ontworpen. Het nieuwe station krijgt een achthonderdtal parkeerplaatsen en een honderdtal fietsenstallingen.

De kostprijs voor de bouw van het nieuwe station van Bergen zou momenteel op 168 miljoen euro worden geschat. Op basis van de cijfers van de NMBS betekent dit 23 000 euro per dagelijkse opstapper. Daarmee is het een heel pak duurder dan een vergelijkbaar station dat vorig jaar in Rome werd ingehuldigd. Het treinstation van Tiburtina heeft 2 429 euro per passagier gekost.

Het nieuwe station van Luik-Guillemins, eveneens van de hand van Santiago Calatrava, ging in september 2009 na elf jaar bouwen open en zou 312 miljoen euro gekost hebben.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen.

Wat is de uiteindelijke totaalprijs van de investeringen in het raam van de bouw van het nieuwe station van Luik-Guillemins? Wat is hierbij de kostprijs van het nieuw station en van de gedane investeringen in de spoorinfrastructuur aldaar? Ik meen dat het belangrijk is dat die opsplitsing wordt gemaakt. Wat is de gedane investering per dagelijkse opstapper? Dat is immers een belangrijke parameter.

Met betrekking tot het station van Bergen heb ik de volgende vragen. Wat is de kostprijs van de sluiting en afbraak van het huidige station van Bergen? Wat is de kostprijs van de bouw van het voorlopige station van Bergen? Op hoeveel wordt op dit moment de kostprijs van het nieuwe station van Bergen geschat? Wat is de investering per dagelijkse opstapper?

Welke stations hebben een gelijkaardig aantal opstappers? Wat is daarbij telkens de bouwdatum van het station? Voor welk totaalbedrag aan investeringen ter modernisering of ter vervanging is telkens voorzien in het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep?

Welke stations kennen in het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep of kenden in het investeringsplan 2001-2012 van de NMBS-Groep een gelijkaardige investering per dagelijkse opstapper?

Hoe wordt de kostprijs van het nieuwe station van Bergen gemotiveerd in vergelijking met investeringen in stations met een gelijkaardig aantal opstappers?

Ten slotte, hoe wordt de kostprijs van het nieuwe station van Bergen gemotiveerd in vergelijking met de kostprijs per dagelijkse opstapper?

**08.02 Catherine Fonck** (cdH): Monsieur le président, excusez mon retard, mais je cours d'un endroit à l'autre!

Monsieur le ministre, je vous ai déjà interrogé à plusieurs reprises sur les montants envisagés pour la gare de Mons. C'est vrai que le projet coûtera beaucoup plus cher que ne le prévoyait le budget initial, puisque des 37 millions de 2007, on atteint aujourd'hui la somme de 150 millions d'euros, sans savoir si elle sera suffisante.

L'objet de ma question aujourd'hui, ce sont les termes du contrat concernant les honoraires de l'architecte.

Comme vous le savez, c'est l'architecte espagnol Calatrava qui a été choisi pour la gare des Guillemins à Liège, puis pour la gare de Mons. Compte tenu de l'évolution du budget - de 37 à 150 millions d'euros -, les honoraires de Calatrava vont-ils suivre la même courbe exponentielle que l'évolution du budget de la gare? Ses honoraires sont-ils fixés en pourcentage du coût des travaux? S'agit-il du même type de contrat que pour la gare des Guillemins? À combien se sont élevés les honoraires de l'architecte pour la gare des Guillemins? À combien avaient-ils été fixés en début de projet, compte tenu du fait que la gare des Guillemins a coûté trois fois son budget initial? Les honoraires de l'architecte ont-ils également été multipliés par trois à l'arrivée?

**08.03 Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de kostprijs voor het nieuwe station in Bergen blijft oplopen. De initiële raming bedroeg 110 miljoen euro. Daarna wordt van 150 miljoen euro gesproken.

In het voorliggende ontwerp van investeringsplan van de NMBS-Groep wordt voor het station van Bergen 193 miljoen euro uitgetrokken, wat meer dan 28 000 euro per dagelijkse opstapper is, zoals wij in het verleden al hebben geopperd. In vergelijking gaat het om iets meer dan 3 500 euro per dagelijkse opstapper dat wordt vooropgesteld per station waarin wordt geïnvesteerd. Voor de andere stations van categorie B gaat het om 5 500 euro.

Mijnheer de minister, ik heb ter zake dan ook een paar vragen voor u.

Acht u het aanvaardbaar dat de NMBS-Groep nog meer middelen vraagt voor een station waarvan de geraamde kostprijs al het veelvoud bedraagt van andere vergelijkbare stations?

Ik kan het mij moeilijk inbeelden, maar mocht u inderdaad antwoorden dat het niet aanvaardbaar is, zal u de

NMBS-Groep dan vragen de plannen voor het station van Bergen en het investeringsplan op dit punt aan te passen?

**08.04** Minister **Jean-Pascal Labille**: Mijnheer de voorzitter, inzake de bouwkosten van het station van Luik geeft de NMBS-Holding aan dat het station van Luik niet driemaal het oorspronkelijke budget heeft gekost. De kostprijs van het station van Luik is in overeenkomst met het budget dat door de voormalige, geïntegreerde NMBS werd beslist in het raam van de implementatie van de hst op het Belgische grondgebied.

Eind 2011 werden 14 136 opstappende reizigers geteld.

Voor het overig verwijs ik naar het antwoord dat mijn voorganger, de heer Vanackere, op 29 september 2009 in de commissie voor de Infrastructuur heeft gegeven.

En ce qui concerne la gare de Mons, il n'y a pas un projet qui coûte plus cher que ne le prévoyait le projet initial.

La société anonyme Eurogare, en charge du développement du site ferroviaire de Mons (gare ferroviaire et routière, parkings, site ferroviaire, site des TEC, masterplan des Grands Prés, etc.), a étudié divers projets pour la gare. Les budgets prévus pour la réalisation du projet retenu par le Groupe SNCB et le Groupe TEC, qui bénéficie d'un permis d'urbanisme de la Région wallonne, sont contenus dans le projet de plan pluriannuel d'investissement.

Pour les études, la construction et la gestion du projet, la SNCB Holding a conclu un contrat avec Eurogare, filiale de la SNCB Holding et de la Société régionale d'investissement de Wallonie (SRIW). Ces types de contrats conclus avec les bureaux d'architecte sont rémunérés sur la base des barèmes courants de la Fédération royale d'Associations belges d'ingénieurs civils, d'ingénieurs agronomes et de bio-ingénieurs (FABI).

Eurogare gère en sous-traitance un contrat avec le bureau d'architecture Calatrava pour la partie architecturale du projet.

Overigens refereer ik aan de antwoorden die mijn voorganger rond dit onderwerp op 13 november 2012 reeds gaf op de vragen van de dames Boulet en Fonck, en ook tijdens de begrotingsbesprekingen van 15 januari laatstleden.

**08.05** **Catherine Fonck** (cdH): Monsieur le ministre, vous avez répondu, mais pas à ma question! C'était bien emballé! Mes questions très précises demeureront donc ouvertes. En la matière, davantage de transparence permettrait d'éviter de multiples interprétations; votre absence de réponse laisse libre cours à toute interprétation.

Les rémunérations de ces architectes stars ont, singulièrement, lieu à l'étranger et d'après les informations que nous recevons de l'étranger, le même type d'honoraires explosifs serait appliqué en Belgique. Aussi, plus de transparence en la matière serait-elle utile à l'intérêt général et à la démocratie. C'est bien évidemment une opinion personnelle!

**08.06** **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord maar ik heb toch duidelijk de indruk dat uw kabinetsmedewerkers de voorbije weken niet echt overuren hebben geklopt inzake het voorbereiden van uw antwoorden. Ik zal nog eens de moeite doen om de antwoorden waar u naar verwijst er concreet op na te slaan, maar ik betwist zeer duidelijk dat al die antwoorden op de vragen die vandaag zijn gesteld reeds in het verleden werden gegeven.

Ik meen dat collega Fonck terecht verwijst naar een zweem van vaagheid en onduidelijkheid. Dat heeft slechts een reden, namelijk het wegmoffelen van het hoge prijskaartje. Ik betreur dat na het station van Luik-Guillemins nu ook in Bergen aan prestigeprojecten wordt gedaan op kosten van de belastingbetaler op een moment dat de NMBS er zeer slecht voorstaat en met zeer slechte financiële cijfers voor de dag komt. Meer nog, andere noodzakelijke investeringen, onder meer in Limburg, worden door projecten zoals Luik-Guillemins en Bergen geschaad. Als ik Luxemburgse collega's hoor, geldt dat zelfs voor het zuiden van het land. Het getuigt van bijzonder groot cynisme als u hier vandaag weigert om duiding te geven bij de gevraagde cijfers.

U kunt erop rekenen dat ik u in de toekomst ter zake nog zal bevragen.

**08.07 Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de minister, het wordt eigenlijk een beetje te gek voor woorden. U weigert gewoon pertinent om op vragen te antwoorden.

Ik vraag u specifiek wat uw mening is als minister, of u het aanvaardbaar acht dat het station van Bergen ongeveer zes keer zoveel moet kosten per opstapper als elk vergelijkbaar station, zelfs in Wallonië. U weigert gewoon daarop te antwoorden.

U verwijst ook naar andere antwoorden, onder andere van uw voorganger. Net als mijn collega's kan ik alleen zeggen dat deze vragen niet gesteld worden om zomaar een vraag te stellen. We willen eindelijk eens een antwoord krijgen en een visie horen van de minister op de manier waarop men in die spoorweggroep met overheids gelden omgaat. Een vraag die ik in het verleden al gesteld heb en die ik in de toekomst zal blijven stellen is hoe het in godsnaam te verantwoorden is dat een project op plaats A zes keer zoveel moet kosten per opstapper als op plaats B? Is dat dan de nieuwe manier waarop men bij de NMBS-Groep een investeringsplan is komen verdedigen? Men zegt dat men rekening zal houden met de plaatsen waar er echt noden zijn en men de meeste vooruitgang kan boeken.

Mijnheer de minister, ik vind dit beneden alle peil. U lacht met het Parlement en dat vind ik eigenlijk onaantvaardbaar.

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

#### **09 Questions jointes de**

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

- **M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'avenir de la ligne transfrontalière Liège - Aix-la-Chapelle" (n° 16540)**

#### **09 Samengevoegde vragen van**

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

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

**09.01 Kattrin Jadin** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, je souhaite vous interroger au sujet des changements prévus dans les horaires de trains pour décembre 2013.

Selon mes informations, ces changements ont été reportés à une date indéterminée. Or, cette incertitude poserait problème car les nouveaux trains nécessaires pour assurer les changements d'horaires doivent être commandés avant la fin de ce mois de mars.

Une ligne affectée par ces changements sera celle du train RE29/IRq qui relie Aix-la-Chapelle à la Belgique. Ce train ne passerait plus par Liège mais par Spa, en assurant, à Verviers, une correspondance avec un train IC en direction de Bruxelles.

Un autre changement prévu est la construction d'un système de changement de tension à Hergenrath. Cependant, l'Allemagne souhaite remplacer le train RE29/IRq (qui roule toutes les deux heures) par un train IC en direction de Bruxelles, qui roulerait alors toutes les heures. Or, en cas de construction d'un système de changement de tension, il serait nécessaire que la SNCB s'équipe de matériel roulant bicourant pour assurer le trafic IC en direction d'Aix-la-Chapelle. L'acquisition de ce matériel impliquerait évidemment des coûts supplémentaires, à partager entre l'Allemagne et la Belgique.

Toutes ces incertitudes éveillent la crainte que la liaison Bruxelles-Aix-la-Chapelle ne soit plus assurée après ces prochains changements d'horaires de trains. Or, cette ligne ferroviaire qui relie la Belgique et l'Allemagne est non seulement importante pour nombre de navetteurs, mais aussi et surtout en tant que liaison internationale permettant un accès à une région touristique de notre pays, avec les conséquences

positives que cela implique sur le plan économique.

Monsieur le ministre, dans le cadre des changements d'horaires de trains, la liaison Aix-la-Chapelle-Bruxelles via Verviers sera-t-elle maintenue? À quelle date ces changements seront-ils appliqués?

Quand est-il prévu de relier Aix-la-Chapelle et Bruxelles via Verviers avec des trains IC directs sans correspondance à Verviers? À combien s'élèveraient les coûts de construction du système de changement de tension, monotension et bitension, nécessaire pour assurer la liaison avec Aix-la-Chapelle?

Avez-vous pris des contacts avec votre homologue allemand, avec le Zweckverband Nahverkehr Rheinland (l'autorité du transport public ferroviaire responsable pour la liaison transfrontalière à partir d'Aix-la-Chapelle) ainsi qu'avec l'entreprise ferroviaire allemande au sujet de ces changements d'horaires?

Je tiens à préciser que j'avais également introduit cette question comme question écrite, mais vu que les délais sont dépassés, j'ai pris la liberté de vous la poser oralement.

**09.02 Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, je serai relativement bref, puisque ma collègue Jadin a brossé un portrait exhaustif des questions qui se posent concernant l'avenir de la liaison entre Liège et Aix-la-Chapelle. En effet, voici quelques mois, certaines informations faisaient état d'un remplacement de cette dernière par une liaison entre Spa et Aix-la-Chapelle. Apparemment, cette option aurait été abandonnée par la SNCB.

Qu'est-ce qui justifiait ce remplacement? Confirmez-vous l'abandon de cette option? Qu'est-ce qui justifie le déplacement de la zone de commutation à hauteur de Herkenrath et non plus en gare d'Aix-la-Chapelle? Quels en seront les impacts sur les liaisons et la fréquence des trains autres que ceux à grande vitesse? Le service actuellement offert aux voyageurs est-il menacé?

**09.03 Jean-Pascal Labille**, ministre: Chers collègues, le Groupe SNCB m'informe que les changements d'horaires sur la relation avec Aix-la-Chapelle s'inscrivent dans le cadre du nouveau plan de transport. Par ailleurs, les chemins de fer allemands désiraient modifier le système d'alimentation électrique de la ligne 37, entre la frontière et l'entrée de Welkenraedt.

Le nouveau plan de transport préparé par la SNCB et Infrabel devait initialement entrer en service en décembre 2013. Le conseil d'administration de la SNCB, sur demande de mon prédécesseur, a décidé d'en différer la mise en service, afin de ne pas interférer avec la mise en place de la nouvelle structure du Groupe SNCB. Suite aux discussions menées avec les chemins de fer allemands, le Groupe SNCB m'informe qu'aucune modification des installations techniques n'est finalement prévue dans les années à venir. La desserte actuelle d'Aix-la-Chapelle par des trains transfrontaliers se poursuivra donc après décembre 2013.

Pour le plus long terme, la SNCB étudie la desserte optimale d'Aix-la-Chapelle et envisage différentes options. Cette étude comporte notamment un aspect financier qui doit être négocié avec les partenaires allemands de la SNCB, à savoir AVV (Aachener Verkehrsverbund) et DB Regio avec lesquels la SNCB est en contact très régulier.

**09.04 Katrin Jadin** (MR): Merci beaucoup, monsieur le ministre. Certaines informations en ma possession concordent donc avec les réponses que vous venez de me donner. La modification du système de sécurité frontalier n'était effectivement pas nécessaire. Je constate avec satisfaction qu'Infrabel s'en est rendu compte aussi et que des investissements inutiles ont pu être évités. On peut s'en réjouir!

Vu que les structures du Aachener Verkehrsverbund et de DB Regio sont sensiblement différentes de notre conception de l'entreprise publique ferroviaire, il y va aussi de l'intérêt de la partie belge – étant donné la répartition financière – de continuer à entretenir des contacts étroits avec eux.

**09.05 Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, je remercie le ministre pour ses réponses.

Quant aux éventuels changements qui devraient intervenir à plus ou moins moyen terme – si je puis utiliser cette formule –, j'espère qu'ils seront également négociés, concertés avec les forces vives de la région en tenant compte des intérêts des usagers et autres.

J'adore votre région, madame Jadin!

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

Le **président**: Les questions n<sup>os</sup> 16190 et 16270 de Mme Linda Musin sont reportées.

**10** Questions jointes de

- **M. Ronny Balcaen** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'évolution de la situation européenne en matière de séparation verticale des entreprises ferroviaires et les choix opérés par le gouvernement belge" (n° 16378)

- **M. Damien Thiéry** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la restructuration du Groupe SNCB à l'aune de la jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européennes" (n° 16559)

**10** Samengevoegde vragen van

- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de evolutie in Europa met betrekking tot de verticale opsplitsing van spoorwegondernemingen en de keuzes van de Belgische regering" (nr. 16378)

- de heer Damien Thiéry aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de herstructurering van de NMBS-Groep in het licht van de jurisprudentie van het Europees Hof van Justitie" (nr. 16559)

**10.01 Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, ma question est un peu naïve, je le concède.

Comme on pouvait s'y attendre, la Cour de justice de l'Union européenne vient de suivre l'avis de l'avocat général dans le recours en manquement de la Commission européenne contre l'Autriche et l'Allemagne. Il en ressort que la structuration en holding, autrement dit, la formule d'entreprise intégrée, est tout à fait conforme au droit européen.

Par ailleurs - cela a été évoqué en début de séance -, dans la proposition de la Commission relative au quatrième paquet ferroviaire, les actuelles sociétés en holding seront autorisées à poursuivre leurs activités sous cette forme même si, je le concède, cela s'accompagne de beaucoup de contraintes. Les sociétés qui auront, demain, une structure verticale ne sont donc pas ici concernées.

L'argumentaire européen utilisé par votre prédécesseur pour justifier le passage à une structuration verticale du Groupe SNCB ne semble dès lors aujourd'hui plus d'aucune utilité. Tenant compte des dernières évolutions, comptez-vous remettre en cause le dossier?

**10.02 Damien Thiéry** (FDF): Monsieur le président, monsieur le ministre, je ne répéterai pas les propos tenus par mon collègue Ronny Balcaen.

Je tiens cependant à rappeler qu'en janvier dernier, mon groupe se prononçait en faveur d'un système intégré plutôt qu'en faveur d'une entité bicéphale. À l'époque, il avait été question de demander l'avis de la Cour de justice de l'Union européenne. Aujourd'hui, nous avons une réponse claire.

Je sais qu'une décision a été prise, mais pouvez-vous nous donner des informations claires quant à l'évolution du dossier? Depuis votre entrée en fonction, des négociations ont-elles été menées avec le Groupe SNCB et les organisations syndicales concernant le modèle de restructuration du Groupe présenté par votre prédécesseur?

Est-il encore possible de changer quelque chose et de revenir à une logique plus structurée et, surtout, qui va de pair avec l'avis de la Cour de justice de l'Union européenne?

**10.03 Jean-Pascal Labille**, ministre: Monsieur le président, en rejetant les recours contre l'Autriche et l'Allemagne, la Cour de justice de l'Union européenne a simplement confirmé que les structures en holding, c'est-à-dire composées d'entités juridiques distinctes, sont autorisées. Elle n'a pas pour autant admis les structures unitaires. À cet égard, la Cour rappelle que la Commission estime que les directives ne permettent pas aux États membres d'intégrer le gestionnaire indépendant dans le cadre d'une société holding qui

détient également des entreprises ferroviaires, à moins que des mesures complémentaires ne soient prises pour garantir l'indépendance de la gestion. Dans le cadre de ce recours, la Cour a relevé que les gestionnaires autrichiens et allemands de l'infrastructure disposent d'une personnalité juridique distincte et d'organes ainsi que de ressources propres, différents de ceux de leurs sociétés holding respectives.

La structure proposée aujourd'hui pour réorganiser le Groupe SNCB prend en compte les rapports d'audition de la commission de l'infrastructure mais aussi les avis juridiques rendus par l'avocat général ainsi que les documents relatifs au *recast* et au quatrième paquet ferroviaire. Ensuite, il faut rappeler que la réforme vise également à répondre aux problèmes relevés par la Cour des Comptes, notamment en termes de transparence de la structure holding. Sur base de ces éléments, les partenaires de la majorité ont opté pour un modèle garantissant une délimitation claire et univoque des responsabilités de l'opérateur ferroviaire, la SNCB, et du gestionnaire d'infrastructure, Infrabel. Comme vous le savez, cette réforme a été approuvée par le Conseil des ministres le 11 janvier 2013 et doit apporter la stabilité nécessaire aux chemins de fer belges pour les années à venir.

Pour le reste, les discussions sont en cours tant avec les responsables de la SNCB qu'avec les responsables syndicaux. Je rappelle que l'objectif est que cette réforme puisse être d'application au 1<sup>er</sup> janvier 2014. Le timing est effectivement assez serré mais nous restons sur cette logique aujourd'hui.

**10.04 Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Celles et ceux qui ont assisté avec assiduité aux auditions auxquelles vous faites référence se souviendront du discours "rouleau compresseur" tenu par l'un ou l'autre représentant au niveau européen, qui consistait à dire que "seule la séparation verticale les agréait".

Votre prédécesseur a justifié le choix de la séparation verticale en disant: "Si je ne la fais pas, j'ai immédiatement un nouveau recours en manquement de la Commission et je veux de la stabilité!" On a considéré que le discours de la Commission avait valeur de jurisprudence européenne. Or, ce sont deux choses différentes. Je pense que l'on a commis une erreur en allant dans le sens de la Commission, qui n'est pas celui du droit tel qu'il a été prononcé par la Cour de justice de l'Union européenne.

On peut commettre à nouveau l'erreur et se dire qu'il faut être conforme au quatrième paquet qui arrive. Si j'étais à votre place, monsieur le ministre, je serais pris de vertige! En effet, si le quatrième paquet est adopté tel qu'il est aujourd'hui proposé par la Commission, nous ne pourrions jamais revenir en arrière par rapport à cette séparation verticale.

Aussi est-ce aujourd'hui notre dernière chance de voir le rail belge doté d'une structure efficace. Certes, je concède que ce n'est pas le seul défi. Je pense qu'il faut y réfléchir à deux fois!

**10.05 Damien Thiéry** (FDF): Monsieur le ministre, je partage les propos tenus par mon collègue. Nous sommes parfois surpris des réponses venant de ministres qui se succèdent. L'argumentation mise en place par M. Magnette a été démontée par les Communautés et maintenant, on persiste et signe.

Je rappelle que tant la France que l'Allemagne ont passé le cap et la Hollande, qui avait un système bicéphale également, s'oriente vers une structure intégrée. Pourquoi en Belgique nous permettons-nous d'aller à l'encontre du futur si ce n'est à un certain moment pour réintégrer ou remettre en place un certain nombre de personnes, de fonctionnaires, de directeurs dans une structure qui doit être modifiée?

Sur ce point, j'ai effectivement un souci avec ce qui nous est proposé. L'intérêt public, c'est autre chose que de mettre en place des petits copains!

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

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

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

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

**11.01 Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in het verleden heb ik uw voorganger hier al een paar keer over bevroegd. Intussen is er blijkbaar niet veel gebeurd. Daarom krijg ik graag een stand van zaken van u.

Mijnheer de minister, de stationsomgeving van Izegem wordt de komende jaren volledig heringericht, met als partners de NMBS, De Lijn, en het stadsbestuur van Izegem. Op dit moment is het NMBS-parkeerterrein aan het station gratis. Dat werd trouwens door het stadsbestuur in 2012 als argument gebruikt in de discussies over het parkeerprobleem in het Izegemse centrum en over het toen op te maken mobiliteitsplan.

In de commissie voor de Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven van 29 mei 2012 stelde de minister van Overheidsbedrijven, Paul Magnette, het volgende – ik citeer: “In de huidige timing is de herinrichting gepland voor 2016-2017. Er zijn nog geen beslissingen genomen om het nieuwe parkeerterrein betalend te maken.”

Eerder werd al beslist de centrale overweg die toegang geeft tot het Izegemse centrum definitief af te sluiten. Ook andere overwegen worden met sluiting bedreigd, wat de toegankelijkheid tot het centrum niet bevordert.

In 2012 werd onderzocht wat er met de overweg aan de Nederweg, ter hoogte van Hotel Century, zal gebeuren. Het wel of niet openlaten van deze overweg speelde een belangrijke rol in de discussie over het nieuwe Izegemse mobiliteitsplan. In de commissie voor de Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven van 10 juli 2012 stelde minister van Overheidsbedrijven, Paul Magnette, het volgende: “Een bijkomende mobiliteitsstudie is aangevraagd, om te onderzoeken of de voorgestelde mobiliteitsoplossingen voor de stationsomgeving zullen functioneren. Er wordt onder andere een herkomst- en bestemmingsonderzoek gedaan, waarbij vooral wordt gekeken naar verbindingen die in de toekomst zullen wijzigen of verdwijnen: de centrumbrug, de Brugstraat, de Nederweg. De gemeente wacht op de resultaten van deze mobiliteitsstudie om een beslissing te nemen over de overweg aan de Nederweg. De resultaten van de mobiliteitsstudie worden begin juli 2012 verwacht.”

Mijnheer de minister, uit het investeringsplan voor 2013-2025 van de NMBS-Groep blijkt dat de herinrichting van de stationsomgeving van Izegem niet gepland is voor de periode 2016-2017, maar wel voor de periode 2017-2018 wat de mobiliteitsketting van de NMBS betreft en voor de periode 2019-2023 wat de planning van Infrabel betreft.

Graag verneem ik van u de stand van zaken in dit dossier. Waarom is de planning vertraagd? Welke planning wordt op dit moment naar voren geschoven?

Welke recente overlegmomenten waren er met de NMBS, De Lijn en het stadsbestuur van Izegem? Wat werd daar beslist?

Wat is uw standpunt in de discussie om het nieuwe NMBS-parkeerterrein wel of niet betalend te maken? Wat is het standpunt in de discussie de overweg aan de Nederweg wel of niet open te laten?

**11.02 Minister Jean-Pascal Labille:** Mijnheer de voorzitter, het masterplan voorziet in de afschaffing van twee overwegen, namelijk de centrale overweg en de overweg aan de Nederweg. Het huidige bestuur wenst de afschaffing van de overweg Nederweg te herzien wat een belangrijke impact heeft op het project. Gesprekken hierover tussen Infrabel en de stad zijn gepland.

Infrabel meent dat het voorontwerp, dat momenteel in opmaak is, in 2013 kan worden afgerond. De mobiliteitsstudie is quasi afgerond. Op basis van een uitgevoerde verkeerssimulatie tijdens de spitsuren worden de laatste knelpunten weggewerkt. De uitvoering is afhankelijk van het meerjareninvesteringsplan dat nog in onderhandeling is. Met de huidige versie van dit meerjarenplan hebben de werken plaats tussen 2020 en 2023, behalve voor de afschaffing van de overweg die eventueel 1 tot 2 jaar vroeger zouden kunnen starten. Anderzijds, is de planning met betrekking tot de werken lastens de NMBS-Holding met een jaar verschoven als gevolg van het voormelde verzoek van de stad en de impact ervan op de planning.

Een overlegmoment tussen de NMBS-Holding en de stad vindt binnenkort plaats. De stad heeft ook



overlegmomenten gepland met de andere partners. De recentste overlegmomenten betroffen bilaterale vergaderingen tussen het studiebureau en de verschillende partijen afzonderlijk. Zij behandelden vooral de mobiliteitsstudie en het voorontwerp. Tevens dient ook nog een stuurgroep met alle partijen te worden georganiseerd. De bevestiging van de principiële keuzes uit de samenwerkingsovereenkomst en de goedkeuring van het voorontwerp kunnen hier worden besproken.

Tot op heden heeft de NMBS-Holding nog geen beslissing genomen over het al dan niet betalend maken van de pendelparking. Infrabel deelt mij mee dat de sluiting van de overweg aan de Nederweg in de samenwerkingsovereenkomst is opgenomen. Infrabel blijft achter deze vraag staan.

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

Ik blijf mij erover verwonderen dat dit dossier zo lang aansleept vooraleer men tot een besluit komt en er concrete beslissingen worden genomen. Als ik kijk naar de antwoorden die uw voorganger vorig jaar gaf, dan stel ik vast dat hij het had over de resultaten van de mobiliteitsstudie die begin juli 2012 werden verwacht. Reeds vorig jaar vond er overleg plaats op hoog niveau en werden er voldoende beslissingen genomen die moeten toelaten dat er knopen worden doorgesneden. Ik ben dan ook verwonderd dat dit tot op heden nog niet is gebeurd. Ik verwijs onder meer naar de beslissing omtrent het al dan niet betalend maken van het parkeerterrein. Dit zal immers gevolgen hebben voor het mobiliteitsbeleid van de gemeente. U weet ook dat als dit betalend wordt, dit duidelijk in de binnenstad van Izegem te merken zal zijn.

U zegt ook niet welke argumenten meespelen om het al dan niet parkerend te maken en evenmin wanneer dan wel een beslissing zal worden genomen. Ik dring erop aan dit zo snel mogelijk te doen.

Ik neem alvast nota van het feit dat Infrabel het standpunt van het stadsbestuur volgt om de Nederweg af te schaffen.

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

**12 Samengevoegde vragen van**

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

**12 Questions jointes de**

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

**12.01 David Geerts (sp.a):** Mijnheer de voorzitter, het debat hieromtrent is in de commissie al meermaals aan bod gekomen. In het meerjareninvesteringsplan werd opnieuw aangekondigd dat het bedrag van 26 miljard euro volgens een 60/40-verdeelsleutel werd opgedeeld tussen Vlaanderen en Wallonië. Volgens sommige media heeft de strikte interpretatie van de verdeelsleutel blijkbaar bepaalde gevolgen, bijvoorbeeld een vertraging van de modernisering van de as Brussel-Luxemburg. Er zullen nog wel andere voorbeelden zijn.

In de schriftelijke neerslag van mijn mondelinge vraag heb ik gezegd dat Vlaanderen meer dan 60 % van de opstappende reizigers telt. Als men de verdeelsleutel hanteert, betekent dat een ondermaats aandeel voor Vlaanderen.

Tijdens de bespreking van het investeringsplan, mijnheer de minister, hebt u gezegd dat het voor u bespreekbaar is om de 60/40-verdeelsleutel soepeler te interpreteren. Daarom heb ik enkele vragen.

Zijn er nog voorbeelden van projecten die moesten worden stilgelegd omdat de 60/40-verhouding niet werd

gerespecteerd? Hebt u reeds stappen ondernomen om de 60/40-verdeelsleutel bijvoorbeeld over een periode van vijf jaar te bekijken?

**12.02 Steven Vandeput (N-VA):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag betreft ook de 60/40-verdeelsleutel, die wordt toegepast voor alle investeringen die worden gedekt door openbare-investeringsstoelagen. Investerings gerealiseerd op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, investeringen in het rollend materieel, inclusief de werkplaatsen, en een aantal specifieke projecten, vielen buiten deze verdeelsleutel.

De NMBS-Groep is bij de opmaak van haar voorstel van investeringsplan 2013-2025 uitgegaan van de besteding van deze regeling. De Vlaamse regering heeft in haar nota *De Vlaamse spoorstrategie* echter een aantal opmerkingen gemaakt, onder andere dat investeringen in werkplaatsen voor onderhoud en renovatie van rollend materieel in de praktijk niet worden gepland in functie van het rollend materieel dat op die plaats rijdt en dus niet als investeringen in rollend materieel kunnen worden beschouwd.

Daarnaast stelt de Vlaamse regering dat het logischer zou zijn om de investeringen in het veiligheidssysteem ETCS – toch een belangrijk pakket in het investeringsplan – die worden uitgevoerd op het ganse spoorwagennet, niet in de verdeelsleutel op te nemen.

Ten slotte, wil de Vlaamse regering de jaarlijkse toepassing van de verdeelsleutel handhaven. Eerder was er sprake van dat uitzonderingen zouden kunnen worden toegestaan en dat de afwijking dan in de daaropvolgende jaren zou worden goedge maakt. In de hoorzitting over het investeringsplan van 19 februari jongstleden gaf u aan dat die piste inderdaad op tafel ligt. De Vlaamse regering merkt echter op, volgens mij zeer terecht, dat dit de transparantie niet ten goede zou komen en dat nieuwe begrotingsbeslissingen ertoe zouden kunnen leiden dat die inhaalbeweging er niet of niet volledig komt, zeker als we weten dat er vandaag een serieuze achterstand is in het Vlaams Gewest.

Mijnheer de minister, zal voor 2013-2025 effectief dezelfde regeling gelden? Had u hierover al contact met de Gewesten? Worden ook nu weer projecten buiten de verdeelsleutel gehouden? Zo ja, mogen wij dan van u vernemen welke dat zullen zijn?

Worden investeringen in de werkplaatsen opnieuw in de verdeelsleutel opgenomen? Zo ja, wat is hiervoor de motivering? Wat is de verdeling van de totale investering in de werkplaatsen over de drie Gewesten in het voorliggende voorstel van investeringsplan? Worden de investeringen in ECTS in de verdeelsleutel opgenomen? Zo ja, wat is de motivering hiervoor? Wat is de verdeling van de totale investeringen in ECTS over de drie Gewesten met betrekking tot het voorliggende voorstel van investeringsplan?

Met betrekking tot de jaarlijkse toepassing heb ik de volgende vragen. Zal de verdeelsleutel jaarlijks worden toegepast? Zo nee, hoe wordt verzekerd dat er effectief een inhaalbeweging zal gebeuren? Hoe zal het toezicht op de toepassing van de verdeelsleutel worden georganiseerd?

Mijnheer de minister, dit is een belangrijk onderwerp. Ik kijk uit naar uw antwoord.

**12.03 Minister Jean-Pascal Labille:** Mijnheer de voorzitter, het project inzake het meerjareninvesteringsplan dat momenteel wordt besproken op het niveau van de federale regering en de Gewesten, respecteert volledig de 60/40-sleutel. Dit was niet het geval in de eerste versie die in april laatstleden door de NMBS-Groep werd ingediend. De combinatie van de budgettaire beperkingen met de verplichting om deze 60/40-sleutel jaarlijks te respecteren, heeft geleid tot de spreiding van bepaalde projecten, voornamelijk in Wallonië. Een voorbeeld. Het einde van de werken aan lijn 3 en van de GEM op lijnen 124 en 161 werd uitgesteld om aan deze verplichtingen te voldoen. De mogelijkheid om de 60/40-sleutel te spreiden over een observatieperiode van vijf jaar, wordt momenteel besproken met de regeringsleden in het licht van het huidig overleg betreffende het meerjareninvesteringsplan.

**12.04 David Geerts (sp.a):** Op het ogenblik dat de regering zich verder heeft uitgesproken in werkgroepen, zal ik opnieuw een vraag stellen.

**12.05 Steven Vandeput (N-VA):** Mijnheer de voorzitter, ik vraag mij af waarom ik nog vragen stel in het Parlement? Opnieuw krijg ik op geen enkele van mijn zeer concrete vragen ook maar een aanzet tot antwoord. Ik vind dat dit niet meer kan. Het blijkt voor deze regering niet mogelijk te zijn om over dit

investeringsplan transparant te spreken, om concrete regels af te spreken en die ook na te leven. Dat is de enige conclusie die ik kan trekken uit het ontbreken van enig antwoord op mijn vragen.

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

**13** Questions jointes de

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

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

**13** Samengevoegde vragen van

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

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

**13.01** **Juliette Boulet** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, comme vous le savez, depuis septembre 2012, bpost a changé de système d'encodage des adresses.

Il semble qu'à la suite de ce changement, certains courriers n'arrivent plus dans différentes boîtes aux lettres. Je relaie ici l'exemple de Saint-Ghislain, mais il semble que ce soit le cas dans de nombreuses cités de logements sociaux notamment.

La cause invoquée par bpost serait que le courrier n'est pas libellé comme le logiciel l'exige. Cette situation, bien que déjà peu évidente, a pu être résolue par les habitants concernés mais ce, malheureusement, à leur frais.

Par ailleurs, il semblerait que Belgacom ne sache pas encoder différentes coordonnées; pire encore, Belgacom n'aurait jamais contacté les personnes concernées pour les informer de cette non-distribution.

Les conséquences peuvent être très vite extrêmement dommageables pour toutes les personnes qui ne reçoivent plus les factures, les rappels des factures, les menaces de rupture de contrat, etc., au point que certaines personnes qui ont été hospitalisées, par exemple, n'ont jamais reçu leur facture et se sont vues menacées d'exclusion par leur mutuelle. S'agissant de populations déjà fragilisées, cette situation est fâcheuse.

Monsieur le ministre, avez-vous eu vent de ce type de problèmes? Dans combien de communes ce problème est-il survenu? Combien de personnes seraient-elles potentiellement touchées par ce changement de système d'encodage?

Des mesures ont-elles déjà été prises ou comptez-vous en prendre pour remédier à ce problème?

Un dédommagement ou une possibilité de plainte auprès de certains services sont-ils prévus pour les personnes lésées? La mise en place d'un service spécial est-il prévu chez Belgacom et bpost afin de permettre aux personnes lésées de voir leur situation régularisée au plus vite et de recevoir un suivi personnalisé, un cas n'étant pas l'autre?

S'agissant de services publics, il me semble qu'ils doivent continuer à exercer ce rôle. Qu'allez-vous faire dans ce sens?

**13.02** **Jean-Pascal Labille**, ministre: Monsieur le président, bpost m'informe qu'il ne s'agit pas d'un problème général ou structurel ni d'un problème de logiciel. Dans le cadre de son plan stratégique, bpost déploie progressivement le traitement et le tri du courrier dans ses cinq centres de tri industriels. Dans ces centres, le courrier est trié mécaniquement jusque dans l'ordre de la tournée de distribution. Dans un tel

processus de tri, la qualité des adresses est donc un élément essentiel. Une adresse qui figure sur une enveloppe ne peut être source de confusion.

L'attribution des différents éléments de cette adresse (nom de rue, numéro de l'habitation, boîte) relève de la compétence des communes. Celles-ci doivent prendre les dispositions nécessaires afin d'éviter tout problème d'homonymie de rues dans une commune fusionnée. Une bonne attribution permet ainsi d'éviter les confusions et les malentendus dans la distribution du courrier mais aussi pour d'autres services publics, comme les services de sécurité.

Dans le cas de Saint-Ghislain, bpost m'informe que certaines adresses ne remplissent pas ces conditions, notamment dans la quatrième rue, Cité des Aubépines. La structure des numéros des appartements peut ainsi prêter à confusion et des erreurs dans le traitement et la lecture automatisés ont pu survenir. De plus, cette commune présente la particularité d'avoir une rue dénommée "Quatrième rue" et une autre dénommée "rue Quatrième". Vous m'excuserez d'être aussi précis. Le problème soulevé reste actuellement limité à un quartier et bpost a déjà pris les contacts nécessaires avec la commune pour trouver une solution.

Par ailleurs, bpost m'informe du fait que bon nombre de communes concernées par cette problématique d'homonymie ont d'ores et déjà pris toutes les dispositions utiles afin de remédier à cette situation et ce, en parfaite collaboration avec l'entreprise.

En ce qui concerne Belgacom, bpost m'informe avoir effectivement évoqué auprès d'elle un problème de qualité des données encodées, par exemple certains abrégés de noms de communes ou de rues. Dans ce cadre, une nouvelle réunion a eu lieu le 21 mars afin de trouver une solution adéquate pour améliorer encore la qualité des données fournies par Belgacom et utilisées lors du tri automatisé et la lecture des adresses électroniques par bpost.

Les clients qui auraient été affectés par le problème évoqué peuvent, bien entendu, s'adresser au service clientèle. Aucun dédommagement n'est prévu mais on m'indique n'avoir, à ce stade, reçu aucune plainte.

**13.03 Juliette Boulet** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie. Dans un article de la presse locale, bpost indique que la responsabilité incombe à la commune et qu'il est exact que des dénominations ne sont pas toujours conformes. Mais bpost ne répond pas à la question de savoir qui doit prendre ces modifications en charge au-delà de la commune. On sait bien qu'une telle modification occasionnera des frais très importants pour les personnes qui devront mentionner leur changement d'adresse à de nombreux endroits. Des questions vous avaient déjà été adressées pour des cas similaires à Liège et dans la province de Namur.

Ces modifications d'adresse vont engendrer des coûts alors que ces personnes n'ont pas déménagé, et qu'elles n'ont pas choisi la dénomination de leur adresse.

Je voudrais aussi que l'on tienne compte du fait que si aucun dédommagement n'est prévu, il faudrait à tout le moins que les retards sur les factures impayées ne doivent pas être payés, puisque la faute n'incombe pas aux clients: leur courrier ne leur étant pas arrivé, ils n'ont évidemment pas pu se mettre en ordre relativement à ces factures, qu'il s'agisse de bpost, de Belgacom, de frais d'hospitalisation ou autres.

Vous dites que c'est une partie assez minime de la population qui est concernée: à tout le moins, un geste à leur égard pourrait être fait de la part de ces services.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**14 Samengevoegde vragen van**

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aangekondigde staking ten gevolge van de aanhoudende onderbezetting bij Infrabel" (nr. 16486)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stakingsaanzegging van ACOD Spoor voor 21 maart 2013" (nr. 16531)

**14 Questions jointes de**

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement,

**chargé des Grandes Villes, sur "l'annonce d'une grève en raison de la pénurie persistante de personnel chez Infrabel" (n° 16486)**

**- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le préavis de grève déposé par la CGSP-Cheminots pour le 21 mars 2013" (n° 16531)**

**14.01 Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, op het moment dat ik op 8 maart 2013 mijn vraag heb ingediend, was door de Franstalige spoorvakbond CGSP Cheminots een staking aangekondigd. Deze vakbond kondigde een werkonderbreking op donderdag 21 maart 2013 tussen 6 en 7 uur 's ochtends aan. De acties zouden het treinverkeer op het hele net verstoren.

Ik citeer ter zake Michel Abdissi, voorzitter van CGSP Cheminots: "De reden voor deze staking is om de zorgwekkende toestand van het personeel van de infrastructuur Spoor aan te klagen. Wij vragen tevergeefs de toepassing van het sociaal akkoord 2008-2010 en de toepassing van concrete initiatieven voor de herwaardering van het filiaal Spoor."

CGSP Cheminots beweert al meerdere maanden de situatie bij de directie van Infrabel aan te klagen. De vakbond dringt voorts aan op – ik citeer: "de noodzaak van snelle aanwerving van statutair personeel voor alle districten".

Omdat antwoorden van de directie uitblijven, kondigde de vakbond acties aan op donderdag 21 maart 2013 tussen 6 en 7 uur.

Aansluitend op dit nieuws, was er, althans volgens verklaringen van Jean-Pierre Goossens, voorzitter van het Vlaamse ACOD Spoor, in reactie op de aangekondigde staking van CGSP Cheminots op 15 maart 2013, nog een verzoeningsvergadering gepland.

Ook ACOD Spoor is ontevreden over – ik citeer de vakbond: "de aanhoudende onderbezetting van het personeel bij spoorinfrastructuurbeheerder Infrabel". Volgens het Vlaamse ACOD Spoor telt Infrabel circa 500 werknemers minder dan begroot. ACOD Spoor stelt ter zake dat door de onderbezetting de werkdruk voor het personeel heel groot wordt.

Mijnheer de minister, intussen hebben de betrokken partijen niet stilgezeten. Het overleg waarnaar wordt verwezen, is gepleegd. Uit het overleg is alvast gebleken dat op 21 maart 2013 geen actie zou worden gevoerd, wat wij – gelukkig maar – ook hebben kunnen merken. Na overleg zijn er immers alsnog toegevingen gedaan. Blijkbaar zal een werkgroep met medewerkers van Infrabel, de NMBS-Holding en de erkende vakbondsorganisaties zich met de verloning van het personeel en de arbeidsomstandigheden bezighouden en een en ander onderzoeken. Blijkbaar heeft ook het directiecomité zich geëngageerd om de afspraken van de werkgroep na te komen. De deadline zou op 1 juni 2013 liggen.

Over de aanwerving van extra personeel heb ik in eerste instantie niet meteen iets gelezen. Ik ging er nochtans van uit dat de aanwerving van extra personeel de initiële reden was.

Aangezien er reeds maandenlang op wordt aangedrongen de problematiek waarvan sprake aan te pakken, ben ik verwonderd dat eerst met stakingen moet worden bedreigd. Ik hoor uw collega's, zeker van de Parti Socialiste, het sociaal overlegmodel roemen. In de praktijk blijkt van het sociaal overleg echter vrij weinig in huis te komen.

Mijnheer de minister, daarom heb ik de hiernavolgende vragen.

Klopt het dat er bij Infrabel een aanhoudende onderbezetting is van 500 man? Zo ja, waarom? Werden maatregelen genomen om die onderbezetting weg te werken? Zo neen, waarom niet?

Waarom werd niet eerder gereageerd op de maandenlange klachten omtrent die onderbezetting en moest onder meer CGSP Cheminots eerst dreigen met een staking vooraleer men overleg heeft gepland en in maatregelen heeft voorzien?

**14.02 Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de minister, de omstandigheden zijn duidelijk geschetst. Ik beperk me tot de vragen.

Op 8 maart 2013 zou u overleg hebben gehad met de spoorbonden en hen een tekst hebben meegegeven. Mogen wij het resultaat van dat overleg en de inhoud van de teksten van u vernemen?

Heeft men in het geval van spoorblokkades juridische stappen overwogen? Zo neen, waarom niet?

**14.03** Minister **Jean-Pascal Labille**: De NMBS-Groep meldt mij dat de onderbezetting bij de Directie Infrastructuur bij Infrabel op 1 januari 2013 een vijfhonderdtal personeelsleden bedraagt. Om het tekort weg te werken in de spoorploegen zal op korte termijn worden overgegaan tot de aanwerving van een kleine driehonderd gespecialiseerde vakbedienden sporen.

Infrabel specificeert ook dat daarnaast voor het technisch profiel momenteel een uitgebreide imago- en aanwervingscampagne loopt op onder andere radio en televisie. Zo zullen binnen twee maanden vier jobdagen voor de aanwerving van technici-electromechanici en technici-spoorwerken worden georganiseerd.

De NMBS-Groep preciseert ook dat conform artikel 11, paragraaf 1, van de wet van 10 april 1990 en artikel 406 van het Strafwetboek de politie enkel kan optreden als ze een kwaadwillige belemmering van het verkeer op de spoorweg door personeelsleden van de NMBS-Groep stop wil zetten. Dit hangt dan ook af van het beleid van het parket en de politie.

Om de staking van vrijdag 21 maart 2013 te vermijden, werd een verzoeningsvergadering met de vertegenwoordigers van de erkende vakorganisatie georganiseerd.

**14.04** **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, de aanwervingcampagnes bij onder meer Infrabel zijn mij niet onbekend, omdat deze de voorbije weken af en toe in de media zijn geweest, wat, enerzijds, een goede zaak is. Anderzijds, dateert die onderbezetting van vijfhonderd man ook niet van 1 januari 2013. Het feit dat het personeel via de vakbonden aan de alarmbel trekt, duidt erop dat het probleem reeds lang aanwezig is en dat het huidige personeel er de gevolgen van ondervindt, in die mate zelfs dat men over wou gaan tot staking.

Ik betreur het dat men zo lang heeft gewacht om de onderbezetting aan te pakken en dat men in de communicatie met het personeel niet duidelijker is geweest. De eisen waaraan men nu tegemoet is gekomen, werden maanden geleden al geformuleerd. CGSP heeft het over maanden. Men had er veel vroeger kunnen aan tegemoetkomen. Stakingen bij de NMBS kan men nu zeker missen.

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

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

- de heer **Stefaan Van Hecke** aan de minister van **Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking**, belast met **Grote Steden**, over "de inspraakprocedure en de burgerparticipatie bij aanpassingen aan overwegen door Infrabel" (nr. 16515)
- de heer **Stefaan Van Hecke** aan de minister van **Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking**, belast met **Grote Steden**, over "de veiligheidssituatie rond afgesloten overwegen" (nr. 16516)
- de heer **Stefaan Van Hecke** aan de minister van **Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking**, belast met **Grote Steden**, over "de stand van zaken rond de uitvoering van het beleidsplan van Infrabel met betrekking tot overwegen" (nr. 16518)
- de heer **Stefaan Van Hecke** aan de minister van **Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking**, belast met **Grote Steden**, over "de voorwaarden verbonden aan het afschaffen of aanpassen van bestaande overwegen" (nr. 16519)
- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van **Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking**, belast met **Grote Steden**, over "de strijdigheid met allerlei maatregelen om duurzame mobiliteit te stimuleren bij de afschaffing van overwegen" (nr. 16543)
- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van **Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking**, belast met **Grote Steden**, over "het doorsnijden van trage wegen bij de afschaffing van overwegen" (nr. 16544)
- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van **Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking**, belast met **Grote Steden**, over "de beheersovereenkomst met Infrabel op het vlak van de afschaffing van overwegen" (nr. 16545)
- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van **Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking**, belast met **Grote Steden**, over "het afschaffen of aanpassen van overwegen" (nr. 16546)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wettelijkheid van het doorsnijden van een buurtweg bij de afschaffing van overwegen" (nr. 16547)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de cijfers omtrent de uitvoering van het beleidsplan van Infrabel inzake de afschaffing van overwegen" (nr. 16548)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de inspraak en bestuursparticipatie bij de afschaffing van overwegen" (nr. 16549)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het verhogen van de veiligheid bij de afschaffing van overwegen" (nr. 16550)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de samenwerking tussen Infrabel en de lokale overheden" (nr. 16716)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wetgeving rond trage wegen en de verhouding tot de beheersovereenkomst van Infrabel" (nr. 16517)

**15** Questions jointes de

- M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la procédure de participation et la participation citoyenne lors de l'adaptation des passages à niveau par Infrabel" (n° 16515)
- M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la sécurité aux abords des passages à niveau fermés" (n° 16516)
- M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'état d'avancement de l'exécution du plan de gestion d'Infrabel en ce qui concerne les passages à niveau" (n° 16518)
- M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les conditions liées à la suppression ou à l'adaptation de passages à niveau existants" (n° 16519)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression de passages à niveau en contradiction avec les nombreuses mesures de promotion de la mobilité durable" (n° 16543)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la traversée de voies lentes dans le cadre de la suppression de passages à niveau" (n° 16544)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le contrat de gestion conclu avec Infrabel en ce qui concerne la suppression des passages à niveau" (n° 16545)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression ou l'adaptation de passages à niveau" (n° 16546)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la légalité de la traversée de chemins vicinaux à la suite de la suppression de passages à niveau" (n° 16547)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les statistiques relatives à l'exécution du plan de gestion d'Infrabel en ce qui concerne la suppression de passages à niveau" (n° 16548)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la participation à la décision et à la gestion dans le cadre de la suppression de passages à niveau" (n° 16549)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le renforcement de la sécurité lors de la suppression de passages à niveau" (n° 16550)
- M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la collaboration entre Infrabel et les pouvoirs locaux" (n° 16716)
- M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réglementation relative aux voies lentes au regard du contrat de gestion d'Infrabel" (n° 16517)

De **voorzitter**: Collega Van Hecke, ik neem aan dat u uw verschillende vragen over dit onderwerp in een beweging stelt en dat de heer Veys dat daarna ook doet.

**15.01 Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil toch even wat toelichting geven.

In het verleden zijn zowel mondeling als schriftelijk al heel wat vragen gesteld over trage wegen. Niet alle aspecten werden altijd nauwkeurig beantwoord. Ik heb daarom een maand geleden vijf nieuwe schriftelijke vragen ingediend, zodat alle aspecten grondig konden worden beantwoord.

Via een schriftelijke vraag zou daarvoor tijd genoeg zijn, maar aangezien geïksoortige vragen mondeling zouden worden ingediend, heb ik de mijne dan ook maar mondeling ingediend. Ik had echter veel liever gehad dat ze al schriftelijk beantwoord waren. Dat zou de beste manier zijn geweest.

Ik zal de vragen even overlopen. In 2008 gaf minister Vervotte aan dat de communicatie met gemeentebesturen en andere wegbeheerders kon worden verbeterd. Zij had een studie besteld die onder andere die communicatie onder de loep zou nemen. Minister Maignette gaf tijdens de commissie van 7 februari 2012 aan dat er sowieso contact is tussen Infrabel en de wegbeheerders. Gemeentebesturen blijven echter aangeven dat er amper samenwerking is met Infrabel en dat deze niet altijd positief verloopt.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende concrete vragen.

Ten eerste, hebt u weet van de resultaten van de studie die mevrouw Vervotte destijds heeft besteld? Indien ja, kan deze studie worden meegedeeld?

Ten tweede, hoe verklaart u dat sommige gemeentebesturen de moeilijke of beperkte samenwerking met Infrabel blijven aankaarten?

Ten derde, wordt ook rekening gehouden met de mogelijke bovengemeentelijke functie van bepaalde overwegen? Meestal zijn dat recreatieve functies — provinciale, regionale, nationale en internationale wandel-, fiets-, VTT- of ruiterspaden. Hierbij kan ook worden verwezen naar een bepaalde situatie in Rumbeke bij Roeselare waar een internationaal belangrijke GR-route werd afgesneden. Worden de *stakeholders* voor dergelijke bovengemeentelijke functies actief mee betrokken in het debat rond de overwegen?

Mijn tweede vraag betreft de veiligheidssituaties rond afgesloten overwegen.

Infrabel gebruikt voor het afsluiten van een overweg graag het argument van de verhoging van de veiligheid. De idee erachter is dat de beste manier om ongevallen aan overwegen te vermijden het afschaffen van de kruisingen tussen spoor- en autoweg is. Het afsluiten van spoorwegovergangen is een maatregel die echter genomen wordt om ongevallen met gemotoriseerd verkeer te verminderen. De zachte weggebruikers worden hierbij vaak aan hun lot overgelaten.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende concrete vragen.

Ten eerste, kunt u de cijfers geven van het aantal persoonsongevallen op overwegen, verdeeld over de categorieën voetgangers, fietsers en personenwagens? Kunt u de cijfers geven van het aantal pogingen tot zelfdoding of zelfdodingen op de spoorwegen die plaatsvinden aan overwegen?

Ten tweede, werd onderzocht hoe de verkeersstromen van recreanten, schoolgaande kinderen, voetgangers, fietsers, en anderen, zich verleggen naar drukker autowegen en welk effect dit heeft op de totale veiligheidssituatie?

Ten derde, kunt u de cijfers geven van het aantal ongevallen met zwakke weggebruikers door het omrijden wegens een gewijzigde verkeerssituatie?

Ten vierde, wordt door het beleid van Infrabel niet veeleer een veiligheidsprobleem verlegd of gecreëerd in plaats van opgelost?

De derde vraag gaat over de stand van zaken rond de uitvoering van het beleidsplan van Infrabel met betrekking tot de overwegen.

Infrabel heeft als doel om 200 van de 1 563 bestaande openbare overwegen tegen 2015 af te schaffen. In



een antwoord op een eerdere parlementaire vraag gaf uw voorganger aan dat er sinds 2008 reeds 64 overwegen werden afgeschaft.

Hoeveel overwegen werden er in 2012 bijkomend afgeschaft? Kunt u een overzicht geven van de concrete locaties waar de wegen in 2013 zullen worden afgeschaft? Kunt u aangeven hoeveel van de afgeschaftte overwegen sinds 2008 en hoeveel overwegen waarvan momenteel de afschaffing wordt overwogen, op een trage weg liggen, overeenkomstig de atlas van de buurtwegen of een andere route voornamelijk gebruikt voor traag verkeer? Kunt u aangeven hoeveel wegen niet officieel werden opgeheven, conform de officiële procedure, met een geschikte inspraakprocedure en een beslissing van gemeentelijk advies door de bestendige deputatie?

De vierde vraag gaat over de voorwaarden verbonden aan het afschaffen of aanpassen van bestaande overwegen.

Tijdens de commissie voor de Infrastructuur van 7 februari 2012 gaf uw voorganger aan dat Infrabel voorziet in maatregelen voor zachte weggebruikers. Dat is uiteraard een positief signaal, maar helaas stellen wij vast dat dit nog onvoldoende gebeurt en dat er niet altijd voor alternatieven voor afsluiting wordt geopteerd. Het afschaffen van een overweg brengt nochtans heel wat kosten met zich en er kan vaak voor goedkopere alternatieven worden gekozen waarbij de overweg alleen wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.

Waarom wordt het principe dat een overweg niet kan verdwijnen zonder gedegen alternatief voor de zachte weggebruiker niet gehanteerd? Dat principe is in Nederland al een tijd in voege. Klopt het dat het afschaffen van overwegen, waardoor er niet voor alternatieven wordt gekozen, vooral wordt gemotiveerd vanuit een beperking van de onderhoudskosten van de slagbomen?

Wordt ook gekeken naar goedkopere alternatieven, waardoor de overweg voor het trage verkeer openblijft? Men kan hierbij denken aan het plaatsen van betonblokken, het plaatsen van hekken enzovoort. Is deze besparing ten koste van de zachte weggebruikers essentieel binnen het financiële plan van Infrabel?

Mijn laatste vraag over deze materie valt onder punt 23 van de agenda en die zal ik straks dus stellen.

**15.02 Tanguy Veys (VB):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik wens hier ook mijn bezorgdheid te uiten over de evolutie van de afschaffing van overwegen en de gevolgen daarvan op de trage wegen, een beetje in tegenstelling tot de heer Van Hecke.

Ik ben blij dat vragen over de problematiek van de trage wegen ervoor zorgen dat wij de heer Van Hecke nog eens zien. Het verwondert mij te horen dat hij zijn schriftelijke vragen in mondelinge vragen heeft omgezet, omdat hij hier als eerste vraagsteller staat. Er was u dus niemand voor, mijnheer Van Hecke. Dat is de perfecte gelegenheid om een antwoord op uw schriftelijke vragen af te wachten.

Voor de goede orde, mijn uiteenzetting komt voort uit de bezorgdheid die wordt geuit door de vzw Trage Wegen die de moeite heeft gedaan om alle antwoorden die in het verleden door u en uw voorgangers werden gegeven over de afschaffing van trage wegen, te inventariseren en een aantal hiaten in het beleid en aantal bezorgdheden te uiten. Op basis van haar bezorgdheid heeft de vzw Trage Wegen de heer Van Hecke en mijzelf aangeschreven tot het stellen van deze vragen. Dat wou ik voor de duidelijkheid zeker meegeven met betrekking tot de context, die ik daarnet niet hoorde bij de heer Van Hecke.

Mijnheer de minister, ik kom tot een eerste punt in verband met de cijfers omtrent het beleidsplan van Infrabel inzake de afschaffing van overwegen.

De motivatie die in het beleidsplan wordt aangehaald, is de veiligheid. Uw voorgangster, minister Vervotte, gaf aan dat het doel van Infrabel was het aantal overwegen van derde en vierde categorie, gelegen op de spoorlijnen met een snelheid van 70 km per uur of hoger, te verminderen. Zij deelde mee dat van de 126 betrokken overwegen 30 overwegen behouden blijven in de derde categorie en 33 overwegen in een hogere categorie worden ondergebracht, en dat de afschaffing van 63 overwegen bestudeerd wordt.

De vzw Trage Wegen, de vzw Grote Routepaden, de Fietzersbond en andere partners uit het middenveld vinden dit een verkeerde evolutie. Er wordt eveneens op tal van plaatsen vastgesteld dat ook overwegen van tweede categorie systematisch gesloten worden, vermoedelijk in uitvoering van het beleidsplan. Er wordt louter gekeken vanuit het oogpunt van vlot treinverkeer, en men schermt daarbij met de veiligheid van

fietsers en voetgangers.

Uw voorganger, minister Magonne, gaf in een vorig antwoord aan dat sinds 2008 reeds 64 overwegen werden afgeschaft. In 2012 kwamen daar vijftien afschaffingen bij en werden nog eens vijf overwegen buiten dienst gesteld.

Mijnheer de minister, kunt u mij een update bezorgen van de plannen van Infrabel inzake het afschaffen van overwegen? Hoeveel overwegen zullen de komende jaren nog afgeschaft worden, wetende dat het stijgend aantal afgeschafte overwegen niet kan voorkomen dat ook het aantal dodelijke ongevallen op overwegen stijgt? Dat bleek trouwens uit uw antwoord tijdens de commissie voor de Infrastructuur van 26 februari 2013.

Hoe kunt u nog een beroep doen op het argument veiligheid voor het afschaffen van overwegen? Kunt u een overzicht geven van de concrete locaties? Ik bedoel daarmee geen ontransparante nummers van spoorlijnen en overwegen, maar straatnamen waar in 2013 overwegen werden afgeschaft.

Ten tweede, mijnheer de minister, heb ik een vraag over het doorsnijden van trage wegen bij de afschaffing van overwegen.

Overwegen van een lagere categorie bedienen vaak trage wegen: veldwegen die een functie hebben op recreatief vlak, als erfgoed- of landschapselement, of als alternatieve veilige verkeersroute voor fietsers en voetgangers.

Kunt u aangeven hoeveel van de afgeschafte overwegen sinds 2008, en hoeveel van de overwegen waarvan men de afschaffing overweegt, op een trage weg liggen – *un chemin* of *un chantier* – overeenkomstig de Atlas van de Buurtwegen, of op een andere officiële route die vooral gebruikt wordt door vertraagd verkeer?

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

Ten derde, mijnheer de minister, heb ik een vraag over de wettelijkheid van het doorsnijden van een buurtweg bij de afschaffing van overwegen.

Bent u van oordeel dat het doorsnijden en daardoor nutteloos maken van een buurtweg strijdig is met de wetgeving op buurtwegen, waarbij de toegankelijkheid gegarandeerd moet worden? Zo nee, waarom niet?

Ten vierde heb ik een vraag over de strijdigheid van de afschaffing van overwegen met allerlei maatregelen om duurzame mobiliteit te stimuleren.

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

Bent u van oordeel dat dit ten koste gaat van alle inspanningen die geleverd zijn om duurzame mobiliteit, bijvoorbeeld voor woon- en wegverkeer, te stimuleren? Zo nee, waarom niet?

Wat zijn de recente cijfers met betrekking tot het aantal ongevallen met zwakke weggebruikers, door omrijden, en welke zijn de conclusies? Het zou kunnen dat u voor deze vraag verwijst naar de staatssecretaris bevoegd inzake Mobiliteit, en ik zal mij dan met plezier tot hem richten.

Mijnheer de minister, mijn vijfde vraag handelt over het verhogen van de veiligheid bij de afschaffing van overwegen.

Infrabel gebruikt namelijk graag het argument van de verhoging van de veiligheid door overwegen van derde en vierde categorie, en steeds meer ook van tweede categorie, af te schaffen, omdat daardoor het aantal ongevallen op overwegen daalt. Momenteel zijn er slechts twee categorieën, namelijk voetgangers en voertuigen.

Mijnheer de minister, kunt u mij de recente cijfers geven van de persoonsongevallen op overwegen verdeeld

over de categorieën voetgangers, fietsers, personenwagens en wagens en fietsers samen?

Hoe kijkt u aan tegen het verschuiven van de verkeersonveiligheid?

Werd er onderzocht hoe de verkeersstroom, recreanten, schoolgaande kinderen, voetgangers en fietsers, die tot nu via een trage weg een veilige route koos, zich verlegt naar drukkeren autowegen en hoe dit een effect heeft op de totale veiligheidssituatie? Zo ja, wat zijn daarvan de conclusies? Zo nee, waarom niet?

Mijnheer de minister, hoe kijkt u aan tegen een verhoging van de verkeersonveiligheid?

Wordt door het beleid van Infrabel niet veeleer een veiligheidsstroom verlegd of gecreëerd in plaats van er een op te lossen, door omlegging van het trage wegverkeer naar drukkeren wegen?

Wordt hierover overleg gepland met de staatssecretaris voor Mobiliteit, de heer Melchior Wathelet, wegens het terugschroeven van duurzame mobiliteit door een toename van voertuigkilometers door omrijden en door een toename van de factor omrijden?

Mijn zesde vraag gaat over het afschaffen of aanpassen van overwegen.

Uw voorganger, minister Magonne, stelde in de commissie voor de Infrastructuur van 7 februari 2012 dat Infrabel reeds voorziet in maatregelen voor zachte weggebruikers. Dat is natuurlijk positief te noemen. Helaas wordt vastgesteld dat dit nog onvoldoende gebeurt. Niet overal waar nodig wordt voorzien in alternatieven voor een afsluiting. Ik heb daarvoor in het verleden nog pleidooien gehouden.

Als er bijvoorbeeld wel een fietsbrug met alternatief fietstracé wordt voorzien, dan wordt er geen rekening gehouden met de factor omrijden. Een pijnlijke illustratie hiervan zijn de plannen voor een tunnel onder de spoorweg in de Leopold III-laan te Roeselare. De tunnel is te smal om de vele fietsers in beide richtingen een doorgang te verschaffen, met als gevolg dat zij aangewezen zijn op lange omwegen. In Nederland is deze ingesteldheid er ondertussen wel en wordt bewezen dat het haalbaar is.

Alternatieven voor afsluiting hoeven immers niet steeds duur te zijn. In Moeskroen werd bij een overweg van derde categorie reeds bewezen dat dit ook hier mogelijk is, door simpelweg enkele betonblokken over de weg te zetten, zodat wagens niet door kunnen maar traag verkeer wel. Dit kost bijna niets als investering, dat zult u als bezorgde minister graag horen, terwijl de functionaliteit van de weg voor traag verkeer behouden blijft. Door het selectief plaatsen van deze betonblokken kan de overweg nog opgewaardeerd worden naar eerste categorie.

Waarom wordt er niet vanuit gegaan dat een overweg niet kan verdwijnen tenzij er in een goed alternatief wordt voorzien voor zachte weggebruikers? Is het juist dat het afschaffen en niet kiezen voor veilige alternatieven vooral wordt gemotiveerd door het beperken van onderhoudskosten van de slagboominstallatie? Hoe essentieel is deze besparing ten koste van de trage weggebruikers binnen het financiële plan van Infrabel?

Mijn voorlaatste vraag gaat over de inspraak en bestuursparticipatie bij de afschaffing van overwegen.

Minister Vervotte gaf in 2008 aan dat de communicatie met de gemeentebesturen en andere wegbeheerders kan verbeterd worden. Zij stelde ter zake: "Soms weten de mensen, vooral van lokale besturen, ook niet meer goed tot wie zij zich moeten richten en hoe dat moet gebeuren."

Zij gaf aan dat die elementen mee worden onderzocht in een studie die zij in die tijd heeft uitgeschreven. De contactname van Infrabel met de wegbeheerders, zoals minister Magonne argumenteerde tijdens de commissie voor de Infrastructuur van 7 februari 2012, volstaat echter niet om tot een gedragen oplossing te komen. De af te schaffen overwegen hebben vaak ook bovengemeentelijke functies. Meestal zijn dat recreatieve functies, namelijk provinciale, regionale, nationale en internationale wandel-, fiets-, VTT- of mountainbike- en ruiterspaden. Ik verwijs naar een dossier in Rumbek bij Roeselare, waar een internationaal belangrijke GR-route, Grote Routepaden of Grandes Randonnées, werd afgesneden.

Hebt u weet van evoluties op het vlak van communicatie met de gemeentebesturen en andere wegbeheerders? Hebt u weet van de studie waarnaar minister Vervotte verwees in de commissie in 2008? Wat zijn de resultaten ervan? Hoe verklaart u dat sommige gemeentebesturen blijven aangeven dat er

amper samenwerking is met Infrabel of dat, als die er is, die niet altijd positief verloopt? Zal ook rekening gehouden worden met de bovengemeentelijke functies van de af te schaffen overwegen? Zo nee, waarom niet? Worden de *stakeholders* voor dergelijke bovengemeentelijke functies actief mee in het debat betrokken? Zo ja, op welke wijze en zo nee, waarom niet?

Ik kom tot mijn laatste vraag, mijnheer de minister, over de beheersovereenkomst met Infrabel op het vlak van de afschaffing van overwegen.

Zult u, als toezichhoudende minister, in de beheersovereenkomst met Infrabel controleerbare doelstellingen laten opnemen inzake het actief behouden, beschermen en beveiligen van buurtwegen, andere trage wegen, fiets- en voetgangersverbindingen en de wenselijkheid van overleg en samenwerking met het middenveld bij het zoeken naar oplossingen voor het selectief openhouden van overwegen? Zo ja, in welke zin? Zo nee, waarom niet?

Gelet op die vele vragen, mijnheer de minister, kunnen wij in de toekomst misschien ter zake een hoorzitting houden met bijvoorbeeld de mensen van de vzw Trage Wegen en Infrabel. Er is nog heel wat communicatie nodig. In het verleden werden onverstandige beslissingen genomen. Ik verwijs als slotvoorbeeld naar de Hofkensweg in Erpe-Mere, waar Infrabel op verzoek van de gemeente de voetgangersweg afsloot. De gemeente vond het onbegrijpelijk dat eerst de overgang werd gesloten en dat pas nadien het onderzoek werd georganiseerd. De buurtbewoners hebben natuurlijk massaal geprotesteerd tegen zowel de beslissing van het gemeentebestuur als die van Infrabel.

Ik kijk uit naar uw vele antwoorden, mijnheer de minister.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Hecke, u hebt nog een laatste vraag.

**15.03** **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, alle vragen zijn ondertussen gesteld. Ik zal die niet herhalen.

De **voorzitter**: Dat is vriendelijk. Ik dank u daarvoor. Mijnheer de minister, u hebt het woord.

**15.04** Minister **Jean-Pascal Labille**: Mijnheer Veys, gelukkig was u zeer kort. U stelt vragen en af en toe geeft u ook al een antwoord. Ik heb echter het woord "socialist" niet gehoord. Vergat u dat, mijnheer Veys?

**15.05** **Tanguy Veys** (VB): Dat is voor de volgende keer.

**15.06** Minister **Jean-Pascal Labille**: Ik heb voor u dus een lang antwoord.

De spoorweginfrastructuurbeheerder Infrabel heeft een strategisch plan opgesteld om tegen 2015 het aantal gewonden en dodelijke slachtoffers bij ongevallen aan overwegen met 25 % te doen afnemen in vergelijking met 2007. Infrabel meldt mij dat het in 2012 in totaal 17 overwegen heeft afgeschaft, waarvan 12 openbare overwegen en vijf private overwegen. Sinds 2008 zijn er 81 overwegen afgeschaft. Het precieze aantal overwegen dat in de komende jaren afgeschaft zal worden, hangt af van de budgettaire middelen die hiervoor in het project van meerjareninvesteringsplan vastgelegd zullen zijn.

Infrabel heeft mij cijfers gecommuniceerd over ongevallen op overwegen per categorie. In 2012 gebeurden 52 ongevallen waarvan 43 met auto's, 2 met moto's, 4 met fietsen en 3 met voetgangers. Ook in 2012 gebeurden er 23 zelfdodingen aan overwegen en 13 pogingen tot zelfdoding. Volgens Infrabel is het in gebruik houden van overwegen voor zwakke weggebruikers zoals fietsers of voetgangers geen oplossing om het aantal ongevallen met deze weggebruikers aan de overwegen te verminderen. Het levensgevaar blijft inderdaad hoog voor die weggebruikers.

Infrabel bevestigt dat de mogelijkheden tot afschaffing van een overweg steeds bediscussieerd worden met de gemeenten, omdat zij het best op de hoogte zijn van de situatie en zij hun akkoord moeten geven voor de afschaffing. Ook is de gemeente het best geplaatst om te weten welke partijen betrokken zijn. Voor Infrabel is de gemeente dan ook de woordvoerder van de verschillende betrokken partijen. Een studie van 2008 over communicatie met gemeentebesturen en wegbeheerders blijkt niet te bestaan.

Bij de haalbaarheidsstudie voor het afschaffen van een overweg wordt meermaals een mobiliteitsstudie uitgevoerd. Met de resultaten hiervan wordt dan bekeken hoe welke overweg kan afgeschaft worden. De wegbeheerder geeft steeds zijn akkoord voor het afschaffen van overwegen. Het is de wegbeheerder die verantwoordelijk is voor het veilig gebruik van de wegen. Infrabel bevestigt dat de afschaffing van overwegen wordt uitgevoerd ter verbetering van de veiligheid voor de gebruiker en niet uit besparingsoverwegingen.

Als een overweg op een trage weg gelegen is, wordt een specifieke procedure gevolgd. Infrabel heeft momenteel geen inventaris van de trage wegen en houdt momenteel niet bij hoeveel afgeschafte overwegen op een trage weg, een chemin of sentier gelegen zijn.

U wenst ook te vernemen of het doorsnijden van een trage weg niet strijdig is met de wetgeving op de buurtwegen waar toegankelijkheid gegarandeerd moet worden. Wanneer het tracé van een bestaande buurtweg doorsneden wordt, voorziet Infrabel in alternatieven. In het geval van een onderdoorgang, brug of tunnel leidt dit niet tot het doorsnijden van een buurtweg en is er derhalve geen sprake van strijdigheid met de wet van 10 april 1841 op de buurtwegen vermits de buurtweg dan behouden blijft. In het geval van een langsweg leeft Infrabel de wet na. Overigens dient te worden benadrukt dat het afschaffen of verleggen van een bestaande buurtweg steeds gepaard gaat met het voeren van een openbaar onderzoek.

Infrabel vermeldt dat het dossier in Erpe-Mere de aanleg betreft van een fietspad van drie kilometer langs spoorlijn 82 tussen Mere en Burst. Op deze lijn van spoorlijn 82 liggen 8 overwegen. Volgens Infrabel kan de passage van een fietspad langs de sporen gevaarlijk zijn als er overwegen op het traject liggen. Infrabel is niet van oordeel dat de inspraakprocedure tekortschiet omdat de lokale overheden en wegbeheerders genoeg werden betrokken.

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

Voor het stuk boven de sporen bestaan procedures die door Infrabel moeten worden gerespecteerd. In het geval van Erpe-Mere is Infrabel, door de indienstneming van het fietspad, verplicht geweest om dringend in een voorlopige afsluiting te voorzien en dit in afwachting van het einde van de procedure.

**15.07 Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord op de vele vragen.

Of u elk aspect correct heeft beantwoord, zal ik nakijken in het verslag. U geeft in elk geval aan dat de communicatie met de gemeenten correct verloopt. De gemeenten blijven aangeven dat de samenwerking met Infrabel soms moeilijk verloopt.

Het is ook duidelijk dat de problemen blijven bestaan. Ik meen dat wij vertrekken vanuit een verschillende visie. Enerzijds, heeft Infrabel een bepaalde doelstelling om x-aantal overwegen per jaar te sluiten. Anderzijds, zijn er de belangen van fietsers en voetgangers die de trage wegen gebruiken en geconfronteerd worden met een afgesloten weg waardoor zij soms kilometerslang moeten omrijden. Vaak zijn het ook heel veilige wegen, ook voor kinderen die hierdoor niet langs drukke wegen naar de school moeten rijden.

Met andere woorden, de impact op de samenleving is vrij groot en ik heb de indruk dat op dat vlak een andere visie bestaat bij de ingenieurs van Infrabel.

U geeft ook aan dat het tempo van het sluiten van een aantal overwegen in de toekomst zal afhangen van de budgetten. U weet dat wij voorstander zijn van een meer ambitieus investeringsbudget. Ik hoop alvast dat er op deze uitgavenpost niet te veel budget zal zijn, zodat er niet te veel overwegen zullen worden gesloten. Ik hoop dat de budgetten eerder zullen worden gebruikt voor een betere dienstverlening in plaats van het afsluiten van trage wegen.

Tot slot, quid met de studie die minister Vervotte destijds had beloofd? U zegt dat ze niet bestaat. Bent u bereid om dat verder te bestuderen en de studie uit te schrijven? U kunt dat doen of niet. Ik trek daaruit de conclusie dat in het verleden veel verklaringen werden afgelegd en beloftes werden gedaan over studies, maar dat als puntje bij paaltje komt beloftes soms niet worden nagekomen. Dat is jammer, want deze problematiek houdt heel veel mensen en verenigingen bezig, ook degenen verenigd in de vzw Trage

Wegen. Ik hoop dat er in de toekomst veel meer dan vandaag aandacht zal zijn voor deze problematiek. Het zal vandaag niet de laatste keer zijn dat hierover vragen worden gesteld.

**15.08 Tanguy Veys (VB):** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, maar, conform de antwoorden op eerder gestelde vragen, bent u er niet in geslaagd op alles te antwoorden. Wij zullen elkaar in de toekomst nog regelmatig zien en de vragen die nu aan uw aandacht zijn ontsnapt, zal ik u dan in herinnering brengen.

Wij kunnen het hele debat over de afschaffing van overwegen en de problematiek van de trage wegen samenvatten in drie punten. Enerzijds, is er de zo belangrijke veiligheid, niet enkel voor het spoor, maar ook voor de gebruikers van de af te schaffen overweg. Anderzijds, is er het overleg bij de keuze voor en de wijze waarop overwegen worden afgeschaft en vervangen door alternatieven. En dan is er het hele samenspel inzake mobiliteit.

Als socialistisch minister moet u wel wakker liggen van de mobiliteit van de zwakke weggebruiker. Ik ben blij met uw engagement om, als het overleg niet correct zou gebeuren, ter zake uw verantwoordelijkheid op te nemen. Ik hoop dat u dit in de mij gesignaleerde dossiers zult doen.

Er is nog het budgettaire aspect wanneer studies niet worden uitgevoerd. Stel dat men het aantal ongevallen aan overwegen wil doen afnemen met 25 % tegen 2015. De keuze inzake de afschaffing wordt ook bepaald door het budget. Dat heeft dus een belangrijke impact op de keuzes en de alternatieven. Men sluit soms overwegen zonder stil te staan bij de soms zeer grote gevolgen. Ik dring aan om daar voorzichtig mee om te springen. Het heeft weinig zin om de ongevallen aan overwegen met een procent te doen dalen, als men meer procenten extra ongevallen heeft met zwakke weggebruikers die dan een omweg moeten maken.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

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

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

**16.01 Tanguy Veys (VB):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb een korte vraag voor u. Ophalers van de post in brievenbussen van bpost worden soms geconfronteerd met voorwerpen die daar niet thuishoren, zoals afval, gestolen of gevonden portefeuilles, waar hopelijk nog het geld in steekt, en helaas ook drugsspuiten met besmette naalden, waarvan men snel af moet, zodat politie- en andere veiligheidsdiensten er niet op uitkomen. Men signaleert mij dat het een gevaarlijke operatie is voor de postdiensten om de brievenbussen leeg te maken en om de postzakken nadien in de postsorteercentra leeg te maken, wat met de nodige omzichtigheid moet gebeuren om het personeel te beschermen tegen contact met besmette naalden.

Vandaar wens ik te weten in welke mate de ophalers van de post geconfronteerd worden met voorwerpen die daar niet in thuishoren. Welke soort voorwerpen zijn dat vooral?

In welke mate kunnen daartegen maatregelen worden genomen? Als men een brief in een brievenbus moet kunnen steken, kan men ook alles wat ongeveer het formaat van een brief heeft, nog steeds in die brievenbus droppen. Helaas valt ook een drugspuit daaronder.

Welke maatregelen werden genomen om het personeel te beschermen tegen gevaarlijke voorwerpen, zoals drugsspuiten, die zich helaas ook tussen de post bevinden?

**16.02 Minister Jean-Pascal Labille:** Mijnheer de voorzitter, de inhoud van de rode brievenbussen valt rechtstreeks in de postzak en wordt zo voor een verdere verwerking naar de industriële mailcentra, de IMC, gebracht. Tussen de lichte van de brievenbus en de verwerking in het IMC moet de inhoud niet worden gemanipuleerd.

In het IMC worden de vreemde voorwerpen die in het postproduct worden aangetroffen, verwijderd. Het gaat vooral om afval, etensresten, sigarettenpeuken en in mindere mate portefeuilles, sleutels en glas, al dan niet gebroken. Zeer uitzonderlijk worden er drugsgelateerde voorwerpen aangetroffen. In deze werkzone van het IMC bevinden zich containers voor afval en glas. Portefeuilles en sleutels worden in een gesloten container gedeponerd. Indien mogelijk worden zij aan de eigenaars terugbezorgd. De medewerkers hebben handschoenen ter beschikking.

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

Ik ben alvast blij te vernemen dat er speciale containers zijn om afval en ook gevaarlijke voorwerpen in te deponeren en dat het personeel beschikt over handschoenen. Ik hoop dat dat steeds het geval is en dat men daarmee niet, wegens een of andere besparingsmaatregel, nogal karig omspringt. Ik wil dat gerust nog even checken.

Ik heb toch de indruk dat men ook bij het leegmaken van de rode brievenbussen de post soms ook manueel uit de brievenbus moet halen, omdat die nogal eens verstropt is. Ook daar kan men in contact komen met gevaarlijke voorwerpen. Ik weet niet of de postmedewerkers ook daar over handschoenen beschikken. Ik hoop alvast dat dat het geval is.

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

De **voorzitter**: Daarmee komen wij aan het einde van de vergadering. De overige vragen zullen tijdens een volgende vergadering worden behandeld.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.58 uur.  
La réunion publique de commission est levée à 16.58 heures.*