



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

Mercredi
02-05-2012
Matin

Woensdag
02-05-2012
Voormiddag

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	Parti Socialiste
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
MR	Mouvement réformateur
sp.a	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
VB	Vlaams Belang
cdH	centre démocrate Humaniste
FDF	Fédéralistes démocrates francophones
LDD	Lijst Dedecker
MLD	Mouvement pour la Liberté et la Démocratie

Abréviations dans la numérotation des publications :		Afkorting bij de nummering van de publicaties :	
DOC 53 0000/000	Document parlementaire de la 53 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000	Parlementair stuk van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
	(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)		(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beigegekleurd papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants	Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Commandes :	Bestellingen :
Place de la Nation 2	Natieplein 2
1008 Bruxelles	1008 Brussel
Tél. : 02/ 549 81 60	Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be	www.dekamer.be
e-mail : publications@lachambre.be	e-mail : publicaties@dekamer.be

SOMMAIRE

Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le contrôle budgétaire" (n° 10257)

Orateurs: Steven Vandeput, Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes

Question de M. Franco Seminara au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la sécurité du passage souterrain de la gare de Quaregnon" (n° 10264)

Orateurs: Franco Seminara, Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes

Questions jointes de
- M. Josy Arens au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les projets de reprise d'actifs de la SNCB Logistics par la SNCB-Holding" (n° 10349)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'éventuelle reprise d'une partie des activités de la SNCB Logistics par la SNCB-Holding" (n° 10951)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'éventuelle reprise d'entités de la SNCB Logistics par la SNCB-Holding" (n° 10938)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la reprise éventuelle d'une partie des actifs de la SNCB Logistics par la SNCB-Holding" (n° 11238)

- Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les informations concernant une opération de rachat d'actifs de la SNCB Logistics par la SNCB-Holding" (n° 11285)

Orateurs: Josy Arens, Tanguy Veys, Steven Vandeput, Linda Musin, David Geerts, Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes

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

INHOUD

Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de begrotingscontrole" (nr. 10257)

Sprekers: Steven Vandeput, Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Vraag van de heer Franco Seminara aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de veiligheid in de voetgangerstunnel van het station Quaregnon" (nr. 10264)

Sprekers: Franco Seminara, Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Samengevoegde vragen van
- de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de plannen van de NMBS-Holding om activa van NMBS Logistics over te nemen" (nr. 10349)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de eventuele overname van een deel van de activiteiten van NMBS Logistics door de NMBS-Holding" (nr. 10951)

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de mogelijke overname van onderdelen van NMBS Logistics door de NMBS-Holding" (nr. 10938)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de mogelijke overname van een deel van de activa van NMBS Logistics door de NMBS-Holding" (nr. 11238)

- mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de berichten over een overname door de NMBS-Holding van activa van NMBS Logistics" (nr. 11285)

Sprekers: Josy Arens, Tanguy Veys, Steven Vandeput, Linda Musin, David Geerts, Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en

et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le recyclage des anciens décodeurs de Belgacom dans des entreprises de travail adapté" (n° 10382)

Orateurs: **David Geerts, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes

Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het recycleren van oude decoders van Belgacom in beschutte werkplaatsen" (nr. 10382)

Sprekers: **David Geerts, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le masterplan pour le quartier de la gare à Audenaarde" (n° 10385)

Orateurs: **Tanguy Veys, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes

Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het Masterplan voor de stationsbuurt in Oudenaarde" (nr. 10385)

Sprekers: **Tanguy Veys, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Questions jointes de

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'analyse et la critique de TreinTramBus formulées dans la Note Rail 2020 et plus particulièrement en ce qui concerne la liaison Malines-Lierre" (n° 10386)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'analyse et la critique de TreinTramBus formulées dans la Note Rail 2020 et plus particulièrement en ce qui concerne la Campine et la liaison Malines-Lierre" (n° 10427)

Orateurs: **Tanguy Veys, David Geerts, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes

Samengevoegde vragen van
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de analyse en kritiek van TreinTramBus verwoord in Nota Spoor 2020 en in het bijzonder voor de treinverbinding Mechelen-Lier" (nr. 10386)

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de analyse en kritiek van TreinTramBus verwoord in Nota Spoor 2020 en in het bijzonder voor de Kempen en de treinverbinding Mechelen-Lier" (nr. 10427)

Sprekers: **Tanguy Veys, David Geerts, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Question de M. Luk Van Biesen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "un dispositif au sol destiné à entraver la marche" (n° 10400)

Orateurs: **Luk Van Biesen, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes

Vraag van de heer Luk Van Biesen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "struikelmatten" (nr. 10400)

Sprekers: **Luk Van Biesen, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'aménagement éventuel d'un tunnel sous voies à la gare de Turnhout" (n° 10411)

Orateurs: **Tanguy Veys, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes

Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de eventuele ondertunnelling van de sporen aan het station van Turnhout" (nr. 10411)

Sprekers: **Tanguy Veys, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Questions et interpellation jointes de
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la

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

Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'instauration éventuelle de sanctions administratives à la SNCB en vue de lutter contre l'augmentation des agressions contre le personnel de la SNCB" (n° 10412)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les récentes agressions physiques dont ont été victimes les accompagnateurs de train" (n° 10461)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "de nouveaux cas d'agressions contre des accompagnateurs de train" (n° 10481)

- M. Luk Van Biesen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les agressions physiques dont sont victimes les accompagnateurs de train" (n° 10515)

- Mme Colette Burgeon au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'augmentation des violences verbales ou physiques à l'encontre des agents de la SNCB sur les lignes de chemin de fer dans la région du Centre" (n° 10856)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur "les mesures prises pour faire face aux agressions dans les trains et dans les gares" (n° 32)

Orateurs: Tanguy Veys, David Geerts, Luk Van Biesen, Colette Burgeon, Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques
- Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes

Motions

Questions jointes de

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le dossier du désenclavement du port d'Anvers" (n° 10418)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le deuxième désenclavement ferroviaire du port d'Anvers à la hauteur de Nijlen" (n° 10878)

Orateurs: David Geerts, Tanguy Veys, Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques
- Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes

Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé

Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de eventuele invoering van administratieve sancties bij de NMBS in de strijd tegen de stijgende agressie tegen het NMBS-personeel" (nr. 10412)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de recente gevallen van fysieke agressie tegen treinbegeleiders" (nr. 10461)

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "nieuwe agressiegevallen tegen treinbegeleiders" (nr. 10481)

- de heer Luk Van Biesen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "fysieke agressie tegen treinbegeleiders" (nr. 10515)

- mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toename van het verbaal of fysiek geweld tegen NMBS-personeel op de spoorlijnen in de regio Le Centre" (nr. 10856)

- de heer Tanguy Veys tot de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met de Grote Steden over "de aanpak van de agressie op de trein en in de stations" (nr. 32)

Sprekers: Tanguy Veys, David Geerts, Luk Van Biesen, Colette Burgeon, Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid
- Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Moties

Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "een stand van zaken van de Antwerpse havenontsluiting" (nr. 10418)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven ter hoogte van Nijlen" (nr. 10878)

Sprekers: David Geerts, Tanguy Veys, Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid
- Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote

des Grandes Villes, sur "la publicité par laquelle Belgacom propose de devenir client sans déboursier un euro de plus" (n° 10429)

Orateurs: **David Geerts, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes

Question de M. Josy Arens au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réorganisation de l'offre de trains entre Arlon, Virton et le Grand-Duché de Luxembourg" (n° 10443)

Orateurs: **Josy Arens, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes

Question de M. Josy Arens au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le transfert des gares régions" (n° 10444)

Orateurs: **Josy Arens, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes

Questions jointes de

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les mesures destinées à réduire l'écart entre les salaires les plus bas et les plus hauts dans les entreprises publiques et le système d'indemnités et autres avantages liés aux mandats d'administrateur" (n° 10458)

- M. Peter Dedecker au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les indemnités de licenciement chez Belgacom" (n° 10467)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les pratiques salariales et les indemnités de licenciement chez Belgacom" (n° 10482)

Orateurs: **Tanguy Veys, Peter Dedecker, David Geerts, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes

Question de M. Bert Wollants au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'obligation imposée à Infrabel d'entretenir les infrastructures ferroviaires comme par exemple un tunnel sous voies" (n° 10473)

Orateurs: **Bert Wollants, Paul Magnette**,

Steden, over "de reclame van Belgacom 'overstappen zonder een euro meer uit te geven'" (nr. 10429)

Sprekers: **David Geerts, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Vraag van de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de reorganisatie van het treinaanbod tussen Aarlen, Virton en het Groothertogdom Luxemburg" (nr. 10443)

Sprekers: **Josy Arens, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Vraag van de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de herschikking van de regiostations" (nr. 10444)

Sprekers: **Josy Arens, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de maatregelen om de loonkloof te dichten tussen de laagste en de hoogste lonen in de overheidsbedrijven en het systeem van vergoedingen en andere voordelen voor bestuursmandaten" (nr. 10458)

- de heer Peter Dedecker aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de ontslagvergoedingen bij Belgacom" (nr. 10467)

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het loonbeleid en de ontslagvergoedingen bij Belgacom" (nr. 10482)

Sprekers: **Tanguy Veys, Peter Dedecker, David Geerts, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de verplichting van Infrabel om de spoorinfrastructuur zoals bijvoorbeeld een spoorondertunneling, te onderhouden" (nr. 10473)

Sprekers: **Bert Wollants, Paul Magnette**,

ministre des Entreprises publiques - Politique
scientifique - Coopération au développement -
Grandes Villes

minister van Overheidsbedrijven -
Wetenschapsbeleid -
Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Question de M. Tanguy Veys au ministre des 45
Entreprises publiques, de la Politique scientifique
et de la Coopération au développement, chargé
des Grandes Villes, sur "les incivilités à la gare de
Braine-l'Alleud" (n° 10490)

Orateurs: **Tanguy Veys, Paul Magnette**,
ministre des Entreprises publiques - Politique
scientifique - Coopération au développement -
Grandes Villes

Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister 45
van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en
Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote
Steden, over "de overlast in het treinstation van
Eigenbrakel" (nr. 10490)

Sprekers: **Tanguy Veys, Paul Magnette**,
minister van Overheidsbedrijven -
Wetenschapsbeleid -
Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

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

du

MERCREDI 2 MAI 2012

Matin

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 2 MEI 2012

Voormiddag

De vergadering wordt geopend om 10.18 uur en voorgezeten door mevrouw Miranda Van Eetvelde.
La séance est ouverte à 10.18 heures et présidée par Mme Miranda Van Eetvelde.

01 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de begrotingscontrole" (nr. 10257)

01 Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le contrôle budgétaire" (n° 10257)

01.01 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, wanneer een vraag pas na een tijdje aan de agenda komt, is er nogal eens een en ander veranderd, maar desalniettemin wil ik een vraag stellen over de begrotingscontrole.

Naar aanleiding van de recente begrotingscontrole, die nu trouwens in het Parlement ter bespreking voorligt, werd een aantal begrotingsposten herzien.

Wij hebben daarover destijds ook van mening gewisseld. Nadat de Europese Commissie de oefening van België in eerste instantie had verworpen, werd bij de initiële begrotingsopmaak van 2012, naast een aantal besparingen bij de NMBS-Groep, een bedrag van 400 miljoen euro bevroren in de uitgaven voor de NMBS.

Wij vernamen in de pers dat tijdens de begrotingscontrole van maart 2012 een aantal posten verder werd bevroren en andere posten werden ontdooid.

In dat verband krijg ik van u graag een concreet antwoord op de volgende vragen. Ten eerste, hoeveel wordt in uw departement bespaard naar aanleiding van de begrotingscontrole en op welke posten?

Ten tweede, hoe zal die besparing verlopen om die doelstellingen te bereiken?

Ten derde, wat is het bedrag dat in uw departement aan bevrozing is onderworpen?

Ten slotte, op welke manier zal die bevrozing worden opgevangen?

01.02 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer

01.01 Steven Vandeput (N-VA): À la suite du récent contrôle budgétaire, plusieurs postes budgétaires ont été revus. Lors de la confection initiale du budget, en plus d'une série de mesures d'économie auprès du Groupe SNCB, un montant de 400 millions d'euros avait été bloqué sur le plan des dépenses de la SNCB.

À combien s'élèveront les économies réalisées au département du ministre et quels postes seront concernés? Comment s'effectueront ces économies? Quel montant sera gelé? Comment ces mesures seront-elles compensées?

01.02 Paul Magnette, ministre:

Vandeput, tijdens de begrotingscontrole van maart werden geen nieuwe besparingen beslist die betrekking hebben op de dotaties aan de spoorwegbedrijven.

Bij de initiële begrotingsopmaak voor 2012 in december 2011 werd reeds een totaal van 253 miljoen euro aan besparingen op deze begrotingsposten gerealiseerd. Rekening houdend met die grote inspanning is het beleid dat er nu geen grote besparingen bij komen.

Er zijn dus geen nieuwe besparingen ingevolge de begrotingscontrole. In januari werd voor 400 miljoen euro aan uitgaven ten gunste van de spoorwegbedrijven tijdelijk bevroren. Tijdens de begrotingscontrole werd deze bevroering volledig opgeheven.

Lors du contrôle budgétaire, en mars dernier, il n'a pas été décidé de procéder à de nouvelles économies sur les dotations aux sociétés ferroviaires.

Dans le cadre du budget initialement prévu, des économies à concurrence de 253 millions d'euros étaient inscrites à ces postes budgétaires. Aucune économie supplémentaire n'est prévue.

En janvier, des dépenses à concurrence de 400 millions d'euros au bénéfice des sociétés ferroviaires ont été temporairement bloquées. Elles ont été totalement débloquées lors du contrôle budgétaire.

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

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

02 Question de M. Franco Seminara au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la sécurité du passage souterrain de la gare de Quaregnon" (n° 10264)

02 Vraag van de heer Franco Seminara aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de veiligheid in de voetgangerstunnel van het station Quaregnon" (nr. 10264)

02.01 Franco Seminara (PS): Monsieur le ministre, avec ses 500 voyageurs quotidiens, la gare de Quaregnon est la quatrième gare en nombre de passagers dans la région de Mons-Borinage. Cette gare, qui a déjà subi la fermeture de son guichet, est située au cœur d'une zone d'habitat assez dense. C'est pourquoi un souterrain donne un accès piéton permettant de passer des deux côtés de la rue de la Station. Ce souterrain a également été équipé de barrières pour empêcher le passage des motos et autres véhicules légers motorisés afin de garantir la sécurité des usagers pédestres.

Il apparaît cependant que ces barrières ne sont pas suffisamment efficaces et que certains motocyclistes arrivent tout de même à passer et mettent, dès lors, en danger les piétons empruntant ce passage qui leur est réservé. La presse du 9 mars dernier répercutait les doléances des usagers, mais aussi des riverains de la rue de la Station, envers l'insalubrité qui règne dans le souterrain.

Monsieur le ministre, à qui incombe la charge du souterrain de façon générale? À court et moyen termes, quelles sont les possibilités envisageables ou envisagées par le Groupe SNCB, pouvant être mises en place pour améliorer tant la sécurité que l'entretien et la propreté de ce souterrain?

02.01 Franco Seminara (PS): De voetgangerstunnel in de rue de la Station in Quaregnon wordt zeer slecht onderhouden en de versperringen die ervoor moeten zorgen dat motorrijders niet kunnen passeren, werken niet goed, waardoor de voetgangers in de tunnel gevaar lopen door het gemotoriseerde verkeer.

Wie is verantwoordelijk voor de voetgangerstunnel? Wat zal de NMBS-Groep ondernemen om de veiligheid in de voetgangerstunnel te verhogen en het onderhoud ervan te verbeteren?

02.02 Paul Magnette, ministre: Monsieur Seminara, cette question est importante, puisque nous essayons de veiller au confort des passagers dans les gares. Et les petites gares doivent recevoir l'attention tout autant que les grandes, car elles sont souvent fréquentées et sont situées, comme c'est le cas de la gare de Quaregnon que je connais bien, dans une zone d'habitat très dense.

02.02 Minister Paul Magnette: We proberen toe te zien op het comfort van de reizigers, ook in de kleine stations, die vaak zeer druk zijn en in een dichtbevolkt gebied liggen.

Cela étant, il faut clairement établir les responsabilités. C'est ce que j'ai veillé à faire en récoltant les informations pour vous répondre. Depuis 1974, date à laquelle a été supprimé un passage à niveau, une convention a été signée entre la SNCB et la commune. Actuellement, cette convention est gérée par Infrabel au sein de la SNCB, parce que Infrabel est gestionnaire des quais, des couloirs sous voie et des accès aux quais. Le Groupe SNCB m'indique que, selon cette convention, c'est la commune qui est chargée de l'entretien du couloir sous voie et qui devrait, le cas échéant, prendre les initiatives pour les améliorations qu'elle estimerait nécessaires. C'est donc à la commune qu'il revient, aux termes de cette convention signée avec la SNCB il y a 35 ans et qui est toujours valide, d'entreprendre les nécessaires travaux d'assainissement.

Toen in 1974 een overweg werd afgeschaft, sloot de gemeente Quaregnon een overeenkomst met de NMBS – nu Infrabel – die instaat belast is met het beheer van de perrons, de perrontunnels en de toegang tot de perrons. Volgens die nog altijd vigerende overeenkomst is de gemeente belast met het onderhoud van de voetgangerstunnel en moet zij dus het initiatief nemen om de verbeteringen aan te brengen die zij noodzakelijk acht.

02.03 Franco Seminara (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je répercuterai cette information auprès des riverains. Il est en effet important d'apaiser les craintes et de savoir qui exerce, effectivement, la responsabilité en la matière.

02.03 Franco Seminara (PS): Ik dank u voor uw antwoord, dat ik aan de bewoners zal bezorgen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Questions jointes de

- M. Josy Arens au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les projets de reprise d'actifs de la SNCB Logistics par la SNCB-Holding" (n° 10349)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'éventuelle reprise d'une partie des activités de la SNCB Logistics par la SNCB-Holding" (n° 10951)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'éventuelle reprise d'entités de la SNCB Logistics par la SNCB-Holding" (n° 10938)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la reprise éventuelle d'une partie des actifs de la SNCB Logistics par la SNCB-Holding" (n° 11238)

- Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les informations concernant une opération de rachat d'actifs de la SNCB Logistics par la SNCB-Holding" (n° 11285)

03 Samengevoegde vragen van

- de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de plannen van de NMBS-Holding om activa van NMBS Logistics over te nemen" (nr. 10349)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de eventuele overname van een deel van de activiteiten van NMBS Logistics door de NMBS-Holding" (nr. 10951)

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de mogelijke overname van onderdelen van NMBS Logistics door de NMBS-Holding" (nr. 10938)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de mogelijke overname van een deel van

de activa van NMBS Logistics door de NMBS-Holding" (nr. 11238)

- mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de berichten over een overname door de NMBS-Holding van activa van NMBS Logistics" (nr. 11285)

03.01 Josy Arens (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, la presse du 3 mars dernier expliquait que la situation financière de la SNCB Logistics – filiale privée de transport de marchandises de la SNCB – était plus que précaire. C'est surtout Inter Ferry Boats (IFB), la filiale privée de B-Logistics qui plomberait ses résultats. À la fin du mois de juin 2011, IFB affichait un EBITDA négatif de 14,5 millions d'euros, alors que les dirigeants tablaient sur un positif de 1 million d'euros.

La SNCB et la SNCB Holding réfléchiraient à différentes solutions pour venir en aide à SNCB Logistics. Plusieurs sources affirment que la SNCB Holding envisage de racheter le matériel roulant vétuste dont le transporteur de fret ferroviaire n'a plus besoin. Il se dit également que la Holding rachèterait une partie au moins des terminaux d'IFB.

Monsieur le ministre, étant donné les difficultés d'IFB, jusqu'où la SNCB Holding est-elle prête à aller pour garantir la solvabilité de B-Logistics?

Selon vous, les hypothèses évoquant un rachat par la Holding des terminaux d'IFB, du matériel roulant vétuste ou des locomotives de B-Logistics se confirmeront-elles?

Que pensez-vous du fait que tant d'argent public est investi dans la reprise d'actifs privés?

Légalement, cette intervention de la Holding ne serait-elle pas considérée comme une aide d'État de la part de l'Europe, qui risquerait de sanctionner la SNCB?

À moins que ces projets ne soient envisagés dans le cadre d'une restructuration du Groupe SNCB, la Holding fusionnerait avec la SNCB et deviendrait un opérateur. Cela aurait pour conséquence que les missions essentielles actuellement gérées par Infrabel – accès réseau, cabines de signalisation, régulation des lignes et cellules d'investissement d'Infrabel – ne pourraient plus dépendre de la Holding et reviendraient donc à l'État. Qu'en pensez-vous?

03.02 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, op 1 februari 2011 werd de cargomaatschappij NMBS Logistics operationeel als een autonome onderneming en spooroperator na de oprichting van een naamloze vennootschap. De NMBS Groep had hiervoor het nieuwe filiaal voorzien van alle nodige middelen om treinen te kunnen laten rijden in België en in de omliggende landen, zowel op het gebied van materieel als van personeel. Zoals bepaald in het herstructureringsplan dat goedgekeurd werd door de Europese Commissie nam NMBS Logistics op die datum ruim 200 locomotieven voor de tractie van goederentreinen in gebruik, net al een aantal gebouwen en financiële ondersteuning.

Via de pers konden wij vernemen dat de NMBS-Holding de cargodochter, NMBS Logistics, zou voorstellen om een reeks activiteiten over te nemen waaronder de cargo hub voor containers in

03.01 Josy Arens (cdH): Volgens berichten in de pers zou de private dochter voor goederentransport van de NMBS, meer bepaald Inter Ferry Boats (IFB), de private dochter van B-Logistics, in financiële moeilijkheden verkeren.

Hoever wil de NMBS-Holding gaan om de solvabiliteit van B-Logistics te garanderen?

Zal de Holding inderdaad IFB-terminals, verouderd rollend materieel of locomotieven van B-Logistics terugkopen? Zou dat niet als overheidssteun worden beschouwd?

Tenzij deze projecten in het kader van een herstructurering van de NMBS-Groep zouden worden uitgevoerd, zou de Holding met de NMBS fuseren en een operator worden. Een aantal door Infrabel uitgevoerde kerntaken zouden dan niet meer onder de Holding vallen, maar onder de Staat ressorteren.

03.02 Tanguy Veys (VB): SNCB Logistics, la filiale cargo de la SNCB-Holding, se trouve actuellement dans une situation financière délicate. La filiale a tiré la sonnette d'alarme dans une lettre: la perte nette prévue pour 2011 devrait atteindre 98,9 millions d'euros. La presse rapporte pour sa part que le président du conseil d'administration de la SNCB-Holding, Jean-Claude Fontinoy, a proposé dans un courrier du 22 février 2012 adressé à Geert Pauwels, CEO de SNCB Logistics, la reprise de SNCB Logistics par la SNCB-

de Antwerpse haven. Die overname zou verschillende tientallen miljoenen euro's waard zijn en moet de kas van NMBS Logistics, die financieel in slechte papieren zit, zo'n zes maanden stijven.

Dat zou toch moeten blijken uit een brief van 22 februari van Jean-Claude Fontinoy, voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS-Holding aan Geert Pauwels, de topman van de vrachtmaatschappij. De NMBS-Holding zou alzo op een eerdere brief reageren waarin NMBS Logistics de alarmbel luidt. Zo wordt voor 2011 een netto verlies van 98,9 miljoen euro verwacht voor NMBS Logistics. Via de transactie zou NMBS Logistics de nodige cash in handen krijgen. In de brief van Jean-Claude Fontinoy luidt het dat door de overname van bepaalde activa, meer bepaald het gebruiksrecht van de type 77-locomotieven en de Antwerpse hub, NMBS Logistics haar financiering op korte termijn verzekerd ziet.

Naar aanleiding van die berichten werd ook al gereageerd door NMBS Logistics. Zij zouden de "avances" van de NMBS-Holding afwijzen. Ik heb echter ook een aantal vragen bij het principe op zich, alsook bij het feit dat de NMBS-Holding dit aanbod heeft gedaan.

Mijnheer de minister, in welke mate bent u er voorstander van dat de NMBS-Holding een deel van de activiteiten van NMBS Logistics overneemt? Zo ja, met welke motivatie? Op welke wijze en volgens welke planning? Welke maatregelen werden er genomen? Zo nee, waarom niet?

In welke mate is een dergelijke overname conform het herstructureringsplan goedgekeurd door de Europese Commissie en conform de visie van de Europese Commissie op de werking van de autonome spooroperator?

In hoeverre was dan die hele constructie nodig? Eerst gaat men alle activiteiten van NMBS Logistics uit de NMBS-Groep halen en richt men een aparte structuur op in het kader van de vrijmaking van de markt en de eerlijke concurrentie. Nu gaat men zich echter opnieuw taken toe-eigenen die men eerst had afgestoten. In hoeverre behoort dat tot het takenpakket van de NMBS-Holding?

03.03 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij de gestelde vragen. Het gaat over twee zaken, enerzijds de geweldig benarde financiële situatie van NMBS Logistics en anderzijds de NMBS-Holding die op alle mogelijke manieren probeert een nieuwe bestaansreden te vinden.

De heer Pauwels, de CEO van NMBS Logistics, zou aan de voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS-Holding uitgelegd hebben dat het resultaat voor 2011 zou afklokken op een verlies van 78,9 miljoen euro in plaats van het voorziene verlies van 43,5 miljoen euro. Daarnaast blijkt dat de kaspositie van het bedrijf alarmerend wordt, in die zin dat de commerciële schuld vandaag 8,3 miljoen euro zou bedragen en dat huisbankier ING weigerachtig staat ten opzichte van het toekennen van bijkomende kredieten.

De voorzitter van de NMBS-Holding zou hebben aangegeven dat de Holding bereid is om een aantal activa over te nemen, om zo de katoestand van NMBS Logistics een stukje beter te maken. Men zou de overgenomen activa, zijnde de types 77 en de *main hub* in

Holding. À travers la reprise de certains actifs, le droit d'utilisation des locomotives de type 77 et du hub d'Anvers, le financement à court terme de SNCB Logistics à court terme serait garanti. SNCB Logistics aurait toutefois rejeté les "avances" de la Holding.

Le ministre est-il en faveur de la proposition de reprise de la SNCB-Holding? Une telle reprise est-elle conforme au plan de restructuration approuvé par la Commission européenne et à la vision de cette dernière sur le fonctionnement de l'opérateur ferroviaire autonome? Ces tâches entrent-elles dans les compétences de la Holding?

03.03 Steven Vandeput (N-VA): M. Geert Pauwels, CEO de SNCB Logistics, a fait savoir au président du conseil d'administration de la SNCB-Holding que pour l'exercice 2011, les pertes nettes s'élevaient à 78,9 millions d'euros au lieu des 43,5 millions d'euros prévus. Par ailleurs, la trésorerie de SNCB Logistics est alarmante: la dette commerciale s'élèverait aujourd'hui à 8,3 millions d'euros et le banquier concerné, ING, serait réticent à octroyer des crédits complémentaires.

Par la voix de son président, la SNCB-Holding aurait indiqué qu'elle était disposée, pour amélio-

Antwerpen, dan aan marktprijzen verhuren aan NMBS Logistics. Het bewuste artikel in *La Libre Belgique* insinueert, overeenstemmend met mijn evaluatie, dat de NMBS-Holding hier probeert om een bijkomende bestaansreden te creëren.

Het antwoord van NMBS Logistics is nogal duidelijk, in die zin dat het alleen over overtollige activa gaat. Het is een gezonde bedrijfsvoering om de belangrijke activa niet in externe handen te geven. Alleen overtollige activa, zoals ongebruikte wagons en locomotieven, komen in aanmerking om verkocht te worden, volgens NMBS Logistics.

Mijnheer de minister, was u op de hoogte van deze demarche van de voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS-Holding? Geniet dit initiatief uw steun? Heeft de NMBS-Holding volgens u de taak om zich op deze manier terug te mengen in de goederenactiviteiten? Kunt u aangeven waar dit volgens u staat in de beheersovereenkomst?

Heel deze operatie heeft te maken met Europese regelgeving. In bijkomende orde had ik dan ook graag geweten hoe de NMBS-Holding meent deze operatie in overeenstemming te brengen met de Europese regelgeving ter zake?

Mijnheer de minister, ziet u zelf alternatieven om de cashpositie van NMBS Logistics op korte termijn te verbeteren, afgezien van het hoger dan geraamde verlies van 2011?

Zit NMBS Logistics nog op schema om in 2013 rendabel te zijn, zoals enige tijd geleden werd meegedeeld in deze commissie?

Ten slotte, als men op zoek is naar cash, komt steeds het personeelsprobleem naar boven.

Daarbij heb ik de vraag of bij NMBS Logistics de personeelsreorganisatie, die het aantal voltijdse equivalenten terugbrengt naar 1 028, inmiddels is doorgevoerd of, indien niet, wat de status van die personeelsreorganisatie is.

03.04 Linda Musin (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, la presse du 14 février dernier nous informait de la volonté de la SNCB Holding de procéder à une opération de rachat d'actifs de la SNCB Logistics dont la situation financière reste plus que jamais préoccupante et ce, malgré le plan de redressement actuellement en cours.

Ce scénario est-il réellement envisagé? Serait-il opportun de procéder à une telle opération en pleine préparation de la future réforme structurelle du Groupe SNCB? Serait-il adéquat de procéder à une telle opération de rachat avec les diverses exigences de la législation européenne? Une telle opération ne ferait-elle pas sortir la SNCB Holding de ses missions fixées par le législateur telles qu'inscrites dans son contrat de gestion? Enfin, et plus globalement, qu'en est-il de l'avenir de la SNCB Logistics et de sa viabilité?

rer la trésorerie de SNCB Logistics, à reprendre une série d'actifs – les types 77 et le *main hub* à Anvers – qu'elle louerait à SNCB Logistics au prix du marché. Je pense que la SNCB-Holding souhaite ainsi créer des conditions supplémentaires lui permettant de justifier sa propre existence. Selon SNCB Logistics, seuls les actifs excédentaires, tels que les wagons et les locomotives inutilisés, pourraient être vendus.

Le ministre est-il au courant de cette démarche du président du conseil d'administration de la Holding et l'appuie-t-il? La SNCB-Holding a-t-elle un rôle à jouer dans le cadre des activités marchandises? Le contrat de gestion prévoit-il cette possibilité? Comment la SNCB-Holding envisage-t-elle de mettre cette opération en conformité avec la réglementation européenne? Le ministre envisage-t-il d'autres pistes pour améliorer à terme la trésorerie de SNCB Logistics? SNCB Logistics a-t-elle respecté toutes les échéances lui permettant d'être rentable en 2013, comme cela a été dit devant cette commission? La nouvelle organisation du personnel, prévoyant la réduction du nombre d'équivalents temps plein à 1 028, a-t-elle été mise en œuvre dans l'intervalle?

03.04 Linda Musin (PS): Op 14 februari jongstleden stond er in de pers te lezen dat de NMBS-Holding activa wil overnemen van NMBS Logistics, dat nog altijd in slechte papieren zit.

Is het wel opportuun om tot zo een operatie over te gaan, nu de toekomstige structurele hervorming van de NMBS-Groep volop wordt voorbereid? Zou de NMBS-Holding het bestek van de in het beheerscontract vastgelegde opdrachten niet te buiten gaan met zo een operatie? Hoe ziet de toekomst van NMBS Logistics eruit?

03.05 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de collega's hebben de context al voldoende geschetst. Ik sluit mij aan bij hun vragen om duidelijkheid over de mogelijke overname van de NMBS-Holding.

03.06 Paul Magnette, ministre: Madame la présidente, chers collègues, d'abord, je tiens à souligner que depuis le 1^{er} février 2011, la SNCB Logistics est une filiale de la SNCB et de la SNCB Holding, qui sont elles-mêmes deux entreprises publiques autonomes.

Ensuite, conformément à la réglementation européenne, la SNCB Logistics exerce des activités commerciales dans un environnement concurrentiel.

Enfin, le Groupe SNCB n'est a priori pas tenu de fournir des éléments de réponse qui concernent des matières autres que les missions de service public. Par ailleurs, il n'est pas indiqué de répondre publiquement aux questions qui concernent le fonctionnement opérationnel quotidien de l'entreprise.

Ces précisions étant faites, je vais néanmoins m'efforcer de vous communiquer le maximum d'informations.

Le Groupe SNCB m'a transmis les éléments de réponse suivants.

D'abord, la filiale de fret ferroviaire SNCB Logistics SA est détenue à plus de 93 % par la SNCB et plus de 6 % par la SNCB Holding. La création de la SNCB Logistics a fait l'objet d'un plan de restructuration accompagné d'une aide d'État, qui a été approuvée par la Commission européenne.

La SNCB Holding exécute sa partie du plan de restructuration et est consciente des limites dans lesquelles elle peut jouer son rôle d'actionnaire minoritaire. Ces limites exigent, d'une part, la conformité avec la décision de la Commission et, d'autre part, l'application de la réglementation européenne relative aux aides d'État.

Le conseil d'administration de la SNCB Logistics a décidé en principe de la création d'une nouvelle filiale Terminalco qui intègre tous les actifs et les investissements du groupe SNCB Logistics dans les activités liées aux terminaux intermodaux. Cette opération permet simultanément d'attirer des partenaires intéressés par le développement du transport intermodal et d'apporter une éventuelle valeur ajoutée à sa filiale Inter Ferry Boats afin de renforcer ses propres ressources et sa trésorerie.

Le conseil d'administration de SNCB Logistics a également mandaté la vente des locomotives T77 qui deviennent redondantes en raison de l'amélioration continue du fonctionnement et desquelles la SNCB Logistics est progressivement propriétaire ou le deviendra. Pour ces deux opérations, la SNCB Logistics a explicitement demandé que la SNCB Holding considère son intervention comme facilitateur ou investisseur.

03.05 David Geerts (sp.a): Je me rallie aux questions demandant des précisions quant à une reprise éventuelle de la SNCB-Holding.

03.06 Minister **Paul Magnette**: Sinds 1 februari 2011 is NMBS Logistics een dochteronderneming van de NMBS en de NMBS-Holding, die beide autonome overheidsbedrijven zijn. De NMBS-Groep is niet verplicht een antwoord te verstrekken over aangelegenheden die geen betrekking hebben op haar opdrachten van openbare dienstverlening. Het is niet aangewezen in het openbaar te reageren op vragen met betrekking tot de dagelijkse operationele werking van het bedrijf.

De NMBS-Groep heeft me het volgende meegedeeld.

NMBS Logistics nv is voor meer dan 93 procent eigendom van de NMBS en voor meer dan 6 procent van de NMBS-Holding. In het kader van de oprichting van NMBS Logistics werd er een herstructureringsplan opgesteld en werd er staatssteun toegekend, die het fiat van de Europese Commissie had gekregen. De NMBS-Holding voert haar deel van het herstructureringsplan uit en is zich bewust van de grenzen waaraan ze zich als minderheidsaandeelhouder moet houden. Zo moet ze zich houden aan de beslissing van de Commissie en moet ze de EU-regelgeving inzake staatssteun toepassen.

De raad van bestuur van NMBS Logistics heeft de principiële beslissing genomen een nieuwe dochteronderneming ('Terminalco') op te richten waarin alle activa en investeringen van NMBS Logistics in de activiteiten met betrekking tot intermodale terminals zullen worden ondergebracht. De raad van bestuur van NMBS Logistics heeft opdracht gegeven tot de verkoop van de locomotieven van het type 77, die overbodig zijn geworden als gevolg van

de voortdurende verbetering van de werking en waarvan NMBS Logistics geleidelijk eigenaar wordt of zal worden. Voor die operaties heeft NMBS Logistics gevraagd dat de NMBS-Holding haar rol als die van een facilitator of investeerder zou beschouwen.

In een brief van 22 februari heeft de voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS-Holding, NMBS Logistics erover geïnformeerd dat “de raad van bestuur opteert voor twee pistes die beiden gericht zijn op de overname door de NMBS-Holding van bepaalde activa van NMBS Logistics, in het bijzonder de gebruiksrechten van de locomotieven T77 en van de *main hub*. Op die wijze zou de financiering van NMBS Logistics op korte termijn kunnen worden verzekerd. Bovendien zou zo worden gewaarborgd, gelet op de preciaire situatie van Logistics, dat de betrokken activa, die een strategisch belang kunnen hebben voor de economie van het land, duurzaam binnen de NMBS-Groep worden gehandhaafd en vooral de *main hub* in elk toekomstig scenario haar cruciale rol kan blijven spelen in de toegang tot de haven van Antwerpen. Vanwege de complexiteit van de transacties waarvan de *main hub* en zijn gebruiksrechten het voorwerp uitmaken, stelt de NMBS-Holding voor om de rechten van de *main hub* terug te kopen. Die rechten zouden dan worden verhuurd aan NMBS Logistics tegen een maandelijkse huur volgens marktvoorwaarden, gestaafd door een externe expertise. Die oplossing staat centraal in de activiteiten van de NMBS-Holding: een beslissende speler zijn op het vlak van de mobiliteit in België. Die pistes zullen in de komende dagen en weken grondiger worden onderzocht door de directies financiën van de NMBS-Holding en NMBS Logistics. In dat raam moet er voor dit dossier in het bijzonder aandacht worden besteed aan de aspecten van de Europese reglementering.” Dat is een citaat.

Tot op heden is er geen beslissing genomen in dat dossier.

Tot slot, wat de impact van de structurele hervorming van de NMBS-Groep op de activiteiten van B-Logistics aangaat, herinner ik eraan, in overeenkomst met de regeringsverklaring en mijn algemene beleidsnota, dat er op dit moment een evaluatie inzake de organisatie en een studie door het Rekenhof van de financiële stromen binnen en tussen alle entiteiten en dochterondernemingen van de Groep worden uitgevoerd. Er worden verschillende opties voor de reorganisatie van de NMBS-Groep onderzocht. Ik zal mijn voorstellen te gepasten tijde voorleggen.

03.07 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse. Nous attendons beaucoup de cette réorganisation de la SNCB. Je ne voudrais quand même pas que les opérations entraînent un impact négatif sur l'indispensable mission des services publics. On a déjà parfois du mal à les voir se développer correctement dans les différentes régions de notre pays. Nous resterons donc très attentifs à l'évolution de ce dossier.

Dans un courrier du 22 février, le président du conseil d'administration de la Holding-SNCB a fait savoir à SNCB Logistics que le conseil d'administration optait pour deux pistes de réflexion en vue de reprendre certains actifs de SNCB Logistics, en particulier les droits d'usage des locomotives T77 et du *main hub*.

Cette opération permettrait d'assurer le financement à court terme de SNCB Logistics ainsi que le maintien des actifs stratégiques. Compte tenu de la complexité du *main hub*, la Holding SNCB propose d'en racheter les droits pour les louer ensuite aux conditions du marché à SNCB Logistics. La Holding entend ainsi devenir un acteur décisif dans le domaine de la mobilité en Belgique. Les directions financières des deux entités examineront ces possibilités plus avant. À ce jour, aucune décision n'a encore été prise dans ce dossier.

S'agissant des conséquences de la réforme structurelle du Groupe SNCB sur les activités de B-Logistics, je rappelle qu'une évaluation de l'organisation ainsi qu'une étude par la Cour des comptes des flux financiers au sein et entre toutes ces entités et filiales seront réalisées. Je soumettrai mes propositions en temps opportun.

03.08 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, uit uw antwoord leid ik af dat u zich kunt vinden in de motivatie en de plannen van de NMBS-Holding om een rol te spelen in de financieel precaire situatie van NMBS Logistics. Ter motivering verwijst u onder meer naar de cargo hub in Antwerpen. Ik begrijp die overwegingen maar ik wijs erop dat het Parlement en uzelf de reorganisatie van de NMBS volop aan het voorbereiden zijn. Intussen ontwikkelt de NMBS-Holding doodleuk zelf initiatieven om opnieuw een rol te spelen op het vlak van cargoactiviteiten.

Ten tweede, ik heb vragen bij de positie van een cargomaatschappij die eerst wordt gecreëerd in het raam van een liberalisering en nadien het voorwerp is van engagementen met staatssteun die in tegenspraak zijn met die liberalisering. Ik raad voorzichtigheid aan. Ik verwijs naar de eerdere visie en de standpunten van de Europese Commissie. Het kan toch niet de bedoeling zijn dat wij handelen in strijd met de engagementen die wij eerder in het licht van de liberalisering hebben genomen.

Ten derde, als NMBS Logistics zelf geen vragende partij is om activiteiten af te staan dan verwacht ik niet dat er veel uit de bus zal komen, tenzij misschien het afstaan van enkele ongebruikte locomotieven. We moeten andere manieren bedenken om de slabakkende werking van NMBS Logistics en haar financieel precaire situatie aan te pakken.

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

Met alle respect, maar het voegt weinig inhoud toe aan wat wij in de pers hebben kunnen vernemen. Er zijn twee elementen in uw antwoord waarop ik graag dieper wil ingaan. Het gaat over zaken die niet van uzelf komen, maar die volgens mij vanuit de Groep zelf gestuurd worden.

Ten eerste, bij de NMBS-Holding en de NMBS kan men wel zeggen dat het autonome bedrijven zijn en dat zij alleen informatie over publieke diensten moeten verschaffen, maar voor mij blijft het onduidelijk waar juist de scheidingslijn ligt. In dezen zijn wij, als enige aandeelhouder, in derde rang dan wel, van NMBS Logistics direct betrokken partij. Als er daar zware financiële problemen zijn – vandaag dienen die zich aan – dan is het niet meer dan normaal dat wij daarover hier in het Parlement vragen stellen en dat die serieus beantwoord worden.

Ten tweede, wat betreft het herstructureringsplan van NMBS Logistics en het al of niet conform zijn ervan met hetgeen men verwacht, alsook wat betreft de wijze waarop de herstructurering op het vlak van het personeel wordt doorgevoerd, is NMBS Logistics aan ons zeer zeker wel verantwoording verschuldigd. Men kan wel zeggen dat het een autonoom bedrijf is en dat het geen publieke dienstverlening betreft, maar ik stel mij de vraag hoe wij kunnen controleren en hoe wij er honderd procent zeker kunnen van zijn dat er geen publieke middelen op een of andere manier verdwijnen in projecten die in feite niets met de kern van de publieke opdracht te maken hebben.

03.10 Linda Musin (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. À l'instar de ce qu'a dit mon collègue, M. Arens, nous

03.08 Tanguy Veys (VB): Alors que le Parlement et le gouvernement préparent activement la réorganisation de la SNCB, la SNCB-Holding déploie elle-même des initiatives en vue de réinstaurer des activités cargo. Dans un premier temps, une société de cargo sera mise sur pied dans le cadre d'une libéralisation et, dans un second temps, une aide publique sera sollicitée. La Commission européenne a déjà formulé des mises en garde à cet égard. Nous devons respecter les engagements que nous avons contractés précédemment dans le cadre de la libéralisation. Je ne m'attends d'ailleurs pas à des initiatives d'envergure si la SNCB Logistics ne souhaite pas elle-même céder des activités. D'autres solutions devront être envisagées pour aider la SNCB Logistics à redorer son blason.

03.09 Steven Vandeput (N-VA): La SNCB affirme que son statut d'entreprise autonome l'oblige uniquement à fournir des informations concernant les services publics, mais en tant qu'actionnaire de SNCB Logistics, l'État est concerné. Il est par conséquent tout à fait normal que des questions soient posées à ce sujet au Parlement. SNCB Logistics est appelé à justifier le plan de restructuration et ses conséquences pour le personnel. Nous devons pouvoir contrôler l'absence d'utilisation de moyens publics.

resterons très attentifs à l'évolution de ce dossier extrêmement difficile.

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

Dit is eigenlijk een financieringsoperatie en wij moeten durven zeggen dat de balansen deftig moeten worden bekeken zodat kan worden vastgesteld of dat bedrijf een toekomst heeft. Ik heb al een aantal jaren geleden gevraagd om een debat te organiseren over de cargoafdeling. Wij hebben dat even gedaan, maar meestal mochten wij niets zeggen omdat het een privaat bedrijf betreft.

Ik vrees dat er publieke middelen worden geïnvesteerd in een noodlijdend bedrijf en de vraag is of dat bedrijf nog wel een toekomst heeft. Dat is het fundamentele debat dat moet worden gevoerd.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

04 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het recycleren van oude decoders van Belgacom in beschutte werkplaatsen" (nr. 10382)

04 Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le recyclage des anciens décodeurs de Belgacom dans des entreprises de travail adapté" (n° 10382)

04.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, het was een initiatief van Telenet om digicorders, digiboxen en andere in een beschutte werkplaats in Boom te laten recyclen, tot hun beider tevredenheid.

Ik vind het belangrijk dat dit voor Telenet in 2011 een besparing van 30 miljoen euro opleverde en in 2012 schat men dat zelfs op 75 miljoen euro.

Mijnheer de minister, bestaat een soortgelijk initiatief ook voor Belgacom? Zo neen, kan dit worden opgestart? Ik denk immers dat dit een zeer interessant initiatief is dat door een overheidsbedrijf kan worden overgenomen.

04.02 Minister Paul Magnette: Mijnheer Geerts, binnen Belgacom wordt al het materiaal dat door de klant wordt teruggegeven, of het nu door de Belgacomtechniker aan huis wordt meegenomen of door de klant wordt afgegeven aan een Belgacomverkoper in de winkel, steeds in twee stromen opgesplitst: te recyclen toestellen en te herstellen toestellen.

Voor de decoders heeft Belgacom sinds de opstart van Belgacom TV in juni 2005 de beslissing genomen om de decoders bij defect te herstellen en niet te recyclen. Hun leverancier gaf hiervoor de nodige reparatielicenties aan het bedrijf ANOVO waarmee zij vandaag nog steeds werken. Deze herstellingen gebeuren door ANOVO in Beauvais in Frankrijk.

Sinds de opstart in 2005 leverde dit voor Belgacom al een besparing van 70 miljoen euro op, alleen voor de decoders.

03.11 David Geerts (sp.a): Il nous faut savoir si cette entreprise a un avenir. J'ai déjà demandé, il y a quelques années, un débat sur le département cargo. Ma proposition a été rejetée sous prétexte qu'il s'agit d'une entreprise privée mais qui pourrait, je le crains, bénéficier de fonds publics.

04.01 David Geerts (sp.a): Telenet confie la réparation des digicorders et des digibox à une entreprise de travail adapté à Boom, ce qui lui a permis de réaliser une économie de 30 millions d'euros en 2011.

L'entreprise publique Belgacom recourt-elle à une méthode de travail analogue?

04.02 Paul Magnette, ministre: Lors du lancement de Belgacom TV, en 2005, il a été décidé de ne pas recycler directement les décodeurs défectueux mais de les faire réparer. À cet effet, des licences de réparation ont été octroyées à ANOVO. Depuis 2005, ce procédé a permis une économie de 70 millions d'euros.

Les appareils qui ne sont plus réparables sont envoyés depuis 2009 à l'entreprise de travail adapté 't Veer, à Menin, qui s'occupe du tri à destination des différents partenaires pour le

Belgacom heeft zo een pioniersrol in het hergebruik van de decoders in België gespeeld. Men heeft gebruikte decoders nooit als elektronisch afval beschouwd, maar onmiddellijk de kaart van hergebruik getrokken. De toestellen die echter niet meer te herstellen zijn, worden sinds 2009 via de recyclagestroom doorgestuurd naar de beschutte werkplaats 't Veer in Menen, Kortrijk.

Op basis van een aantal parameters wordt daar een uitsortering naar verschillende recyclagepartners uitgevoerd. Een van die partners is de door Recupel erkende verwerker Group Galloo Recycling.

Recent heeft Belgacom in partnerschap met Hesters een nieuw distributiecentrum in Courcelles opgestart. In de loop van dit jaar zullen de huidige uitsorteringsactiviteiten van 't Veer naar dit centrum worden verhuisd.

De nieuwe partners van Belgacom daar zijn opnieuw beschutte werkplaatsen, Entra en Atelier Cambier. Hierbij worden 70 mensen tewerkgesteld. Deze nieuwe partners zullen bijkomend worden ingezet voor het uitsorteren en klaarmaken voor verzending van de te herstellen toestellen naar de verschillende reparatiecenters.

Belgacom heeft binnen de logistiek al een lange traditie van samenwerking met beschutte werkplaatsen, niet alleen voor het uitsorteren van te herstellen decoders of andere toestellen, maar ook voor het herverpakken van producten, bijvoorbeeld Proximus Collection, Belgacom TV Packs enzovoort.

Dit is een traditie die Belgacom wenst voort te zetten.

04.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik ben tevreden dat er een samenwerking met de beschutte werkplaatsen werd opgestart.

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

05 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het Masterplan voor de stationsbuurt in Oudenaarde" (nr. 10385)

05 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le masterplan pour le quartier de la gare à Audenaarde" (n° 10385)

05.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, er zal heel wat bewegen binnen de structuur van de NMBS, maar ondertussen zit de NMBS-Holding niet stil, vooral op het vlak van renovatie en nieuwbouwprojecten rond de stations.

Een van die projecten is de stationsbuurt in Oudenaarde die in een nieuw en frisser kleedje zal worden gestoken. Daarvoor werd een masterplan opgemaakt, dat reeds werd goedgekeurd door de gemeenteraad van Oudenaarde. Volgens dat plan zullen de stad Oudenaarde, de NMBS-Holding, Infrabel en De Lijn samen een nieuw project uittekenen voor de Oudenaardse stationsbuurt.

De krijtlijnen zijn onder andere de herbestemming van het oude stationsgebouw en de onmiddellijke omgeving en de realisatie van

recyclage. Dans le courant de cette année, ce tri sera transféré vers un nouveau centre de distribution, à Courcelles. Le travail y sera réalisé en collaboration avec les ateliers protégés Entra et l'Atelier Cambier. Septante personnes y seront employées.

Belgacom peut se prévaloir d'une longue tradition de coopération avec des entreprises de travail adapté, non seulement pour le tri d'appareils mais aussi pour le reconditionnement de produits.

05.01 Tanguy Veys (VB): Il existe un masterplan pour le réaménagement du quartier de la gare à Audenaarde. Prix de l'opération: environ 23 millions d'euros.

À combien se monte la participation du Groupe SNCB? Quel est le planning concrètement? Le projet entraînera-t-il la démolition d'habitations dans le quartier? Comment s'opérera la communication avec les riverains?

een nieuwe ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer onder het station tussen de NMBS-parking in de Lindestraat en de Broekstraat.

Aan de verfraaiing van de stationsbuurt hangt een geraamd prijskaartje van ruim 23 miljoen euro. Concrete en definitieve uitvoeringsplannen zijn er nog niet, maar de kans is reëel dat de nieuwe ontsluiting van de stationsparking de afbraak van de woningen in de Broekstraat tot gevolg zal hebben.

In aanloop van die plannen verscheen een aantal persartikelen en werden in de kranten foto's van de betrokken hertekening gepubliceerd. Ik heb kunnen vaststellen dat er in de buurt toch wat ongenoegen en ongerustheid bestaat over hoe concreet en verregaand die plannen zullen zijn. Men kijkt onder meer in de richting van de NMBS-Holding en vraagt zich af hoever men zal gaan en welke gevolgen dat zal hebben.

Mijnheer de minister, ik verneem graag van u wat het aandeel van de NMBS-Groep in dit masterplan is. Welk prijskaartje hangt hieraan vast? Wat is de concrete planning van de uitvoering van dit masterplan voor de stationsbuurt van Oudenaarde?

In welke mate zal dit masterplan waarbij de NMBS is betrokken, ook het slopen van woningen tot gevolg hebben? Op welke wijze werd en zal nog worden gecommuniceerd met de omwonenden en met de getroffen bewoners, zeker in verband met de te slopen woningen? In welke planning is daarbij voorzien?

05.02 Minister **Paul Magnette**: Het masterplan voor de stationsbuurt in Oudenaarde is een resultaat van de haalbaarheidsstudie en het uitgebreide overleg tussen de publieke partners. Het masterplan is evenwel nog niet definitief goedgekeurd door alle betrokken partijen. In een basisscenario met een beperkte ondertunneling, worden de voorziene werken in de stationsomgeving geraamd op 19,1 miljoen euro waarvan 6,6 miljoen euro voor de NMBS-Holding en 5,8 miljoen euro voor Infrabel.

De NMBS-Groep neemt, onder voorbehoud van goedkeuring, de volgende werken ten laste: vernieuwen en uitbreiden van de fietsenstallingen, aanleg van een gelijkgrondse parking, verlengen en ophogen van de perrons, nieuwe onderdoorgang onder de sporen, vernieuwen van de perrons en toegang tot de perrons en de bouw van een nieuw stationsgebouw. Er is ook een uitgebreider scenario waarbij de ruimte onder de sporen nog 17 meter wordt verbreed om zo een groter en opener plein te realiseren. De kostprijs van deze bijkomende verbreding wordt geraamd op 2,6 miljoen euro. Wie deze kosten ten laste zal nemen, moet in een volgende fase nog worden uitgeklaard.

Op dit ogenblik is er nog geen planning gekend. Dit is afhankelijk van de budgetten van alle betrokken partijen.

Wat betreft de ontsluitingsweg en de eventuele onteigeningen zijn de spoorbedrijven geen betrokken partijen.

05.02 **Paul Magnette**, ministre: Le masterplan est le fruit de l'étude de faisabilité et d'une large concertation entre les partenaires publics, mais il n'a pas encore été définitivement avalisé par l'ensemble des parties concernées.

Un scénario de base prévoyant le creusement d'un tunnel limité estime le coût des travaux effectués aux alentours de la gare à 19,1 millions d'euros, dont 6,6 millions d'euros à charge de la SNCB-Holding et 5,8 millions d'euros à charge d'Infrabel.

Sous réserve d'approbation, le Groupe SNCB paiera la facture des travaux suivants: la rénovation et l'extension des emplacements de stationnement pour bicyclettes, l'aménagement d'un parking au rez-de-chaussée, la prolongation et le rehaussement des quais, la réalisation d'un passage souterrain sous les voies, la rénovation des quais et de leurs accès et la construction d'une nouvelle gare.

Un scénario plus étoffé envisage l'élargissement de 17 mètres du passage souterrain sous les voies. Le coût de ces travaux est estimé à 2,6 millions d'euros et il faut encore déterminer l'entité qui assumera ces coûts.

Le calendrier n'a pas encore été arrêté et sera fonction des budgets disponibles auprès des différentes parties impliquées.

L'aménagement d'un chemin de désenclavement et les éventuelles expropriations ne concernent pas les entreprises ferroviaires.

05.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord en de verduidelijkingen.

U bent van mening dat de NMBS niet betrokken is bij de onteigeningen, maar de NMBS maakt natuurlijk wel deel uit van de stuurgroep die het volledige masterplan heeft uitgewerkt. De werken die de NMBS voor haar rekening neemt, zullen niet leiden tot het slopen van woningen. Het project in zijn geheel, waarin de NMBS een belangrijke rol speelt, heeft wel gevolgen voor bepaalde woningen.

Ik zou dan ook willen vragen dat de NMBS aandringt op communicatie met de buurtbewoners. Dit laatste kan desnoods door de stuurgroep gebeuren. Ik meen dat iedereen er belang bij heeft dat die communicatie zo duidelijk mogelijk verloopt. Ik weet dat er op dit moment nog geen zekerheid bestaat over de timing, maar ik meen dat de NMBS vanuit een streven naar goed nabuurschap de omwonenden moet inlichten over de gevolgen. Het heeft voor iemand met een huis immers weinig zin om nog grote werken te plannen als die woning een jaar later zal worden gesloopt.

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

06 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de analyse en kritiek van TreinTramBus verwoord in Nota Spoor 2020 en in het bijzonder voor de treinverbinding Mechelen-Lier" (nr. 10386)
- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de analyse en kritiek van TreinTramBus verwoord in Nota Spoor 2020 en in het bijzonder voor de Kempen en de treinverbinding Mechelen-Lier" (nr. 10427)

06 Questions jointes de

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'analyse et la critique de TreinTramBus formulées dans la Note Rail 2020 et plus particulièrement en ce qui concerne la liaison Malines-Lierre" (n° 10386)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'analyse et la critique de TreinTramBus formulées dans la Note Rail 2020 et plus particulièrement en ce qui concerne la

Campine et la liaison Malines-Lierre" (n° 10427)

06.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, op 8 maart organiseerde TreinTramBus een studiedag over het toekomstige spooraanbod en stelde haar nota Spoor 2020 voor. Deze nota telt een vijftientigtal bladzijden met daarin beknopt hun analyse en een aantal voorstellen. Een van de knelpunten uit de nota is volgens TTB het zeer afwijkende uurrooster in het weekend. Voor TreinTramBus moeten omwille van de duidelijkheid de IC-stops op weekdays en weekends dezelfde zijn, aangezien er ook tijdens het weekend behoefte is aan een snel en regelmatig basisaanbod. De NMBS concentreert zich volgens TreinTramBus nog steeds te veel op de pendelaar en verwaarloost daarom de weekendtreinen. Zij vragen een uniforme basisdienst, zeven dagen op zeven, met versterking tijdens de spits en een beperkter aanbod in de late avonduren en op zondagochtend.

Meer concreet stelt TreinTramBus voor de verbinding Mechelen-Lier vast dat er in het weekend gewoon niet in reizigersvervoer is voorzien. Inzake het traject van Brussel naar Turnhout, Herentals en Noord-Limburg stelt TreinTramBus vast dat men alleen via een omweg in Antwerpen-Berchem geraakt. Terecht vinden zij dit een zeer vreemde situatie. In de week is bijvoorbeeld het station van Lier een zenuwcentrum van spoorverkeer in de regio, met onder meer treinen uit Herentals, Turnhout, Antwerpen en Mechelen. Daardoor spoort men tijdens weekdays in 39 minuten naar Brussel, maar in het weekend doet men daar in het beste geval 56 minuten over. Dat is een enorm verschil. Men moet dan over Antwerpen rijden, wat ervoor zorgt dat de duurtijd van het traject 44 % is.

Mijnheer de minister, ik zou van u graag vernemen in welke mate u de analyse en de kritiek van TreinTramBus, verwoord in de nota Spoor 2020, en in het bijzonder de kritiek op de treinverbinding Mechelen-Lier, deelt. Als ik het programma goed heb gelezen, was u aanwezig op die dag van TreinTramBus en hebt u dus kennis van het document. Mogelijk heeft u zich ter plekke reeds uitgelaten over die kritiek. Zo ja, op welke punten deelt u die analyse en kritiek, en eventuele voorstellen van TreinTramBus? Hebt u op basis daarvan een aantal maatregelen genomen? Zo nee, op welke punten deelt u die kritiek niet? Graag ook uw motivatie daarvoor.

06.02 David Geerts (sp.a): Ik vind het ongelooflijk belangrijk dat Mechelen, Lier en de Kempen in de Kamer behandeld worden. Ik begrijp wel dat de NMBS gedurende de week inzet op de pendelaars, maar als men de middelen verdeelt, moet het een en-enverhaal zijn.

Mijnheer de minister, wat is de huidige bezettingsgraad van de weekendtreinen in de Kempen, meer bepaald voor het station Lier en het station Heist-op-den-Berg? Volgens mij moet men vertrekken van die aantallen en ervoor zorgen dat een verschraving van het aanbod daar geen daling tot gevolg heeft.

06.03 Minister Paul Magnette: Geachte collega's, de NMBS is er zich terdege van bewust dat haar vervoerplan van 1998 zijn grenzen bereikt heeft. Het wordt wel elk jaar hier en daar aangepast en

06.01 Tanguy Veys (VB): TreinTramBus (TTB) a organisé une journée d'étude sur l'offre ferroviaire future et a présenté sa note "Spoor 2020" le 8 mars. Selon TTB, la SNCB concentre dans une trop large mesure ses efforts sur les navetteurs et néglige ses services du week-end. L'association critique les différences très importantes entre les horaires de semaine et du week-end ainsi que l'offre ferroviaire trop limitée durant le week-end. TTB demande qu'un service uniforme de base soit assuré sept jours sur sept, avec un renfort durant les heures de pointe et une offre plus réduite tard dans la soirée et le dimanche matin. Spécifiquement en ce qui concerne la ligne Malines-Lierre, TTB constate qu'aucun train de voyageurs n'est prévu le week-end.

Le ministre partage-t-il les critiques formulées par TTB? Soutient-il les propositions faites par cette association? Se fondera-t-il sur ces dernières pour prendre des mesures?

06.02 David Geerts (sp.a): Malines, Lierre et la Campine sont durement touchés.

Quel est le taux d'occupation actuel des trains de week-end en Campine, et plus précisément dans les gares de Lierre et Heist-op-den-Berg? Il faut se baser sur ces chiffres et éviter qu'une modification de l'offre n'entraîne une baisse de fréquentation des voyageurs.

06.03 Paul Magnette, ministre: Le plan de transport de la SNCB de 1998 doit être entièrement

verbeterd, maar na verloop van tijd is het nodig het hele aanbod opnieuw te bekijken en aan te passen aan de verwachte ontwikkeling van de vraag naar beschikbaar materieel en naar nieuwe infrastructuur.

Om deze denkoefening te maken wil de NMBS in de eerste plaats een strategische visie op lange termijn hebben, om de coherentie van de opeenvolgende aanpassingen van het aanbod te verzekeren. TreinTramBus heeft in het recente rapport Spoor 2020 haar eigen visie op lange termijn gepubliceerd.

Er zijn inderdaad verschillen tussen de beide visies, onder meer inzake de noodzaak aan een versterkt weekendaanbod. Het is normaal dat er verschillende standpunten zijn. Alle betrokken partijen zullen samen met de bevoegde overheden tot een gemeenschappelijke visie op de mobiliteit van morgen moeten komen.

Het vervoerplan van december 2013 vormt een eerste stap om een toekomstgericht aanbod te ontwikkelen, maar het zal voorlopig binnen het huidige budgetplan moeten blijven, met oog voor robuustheid en voor de opvang van de verwachte groei.

Het is nog niet uitgemaakt of er vanaf december 2013 ruimte is voor een weekendbediening tussen Lier en Mechelen. Ik overhandig u een overzicht van de gemiddelde bezettingsgraad in alle weekends van 2012 rond Lier. De NMBS volgt overbezetting op haar treinen op. Als de bezetting van een trein het vereist, zal de NMBS de samenstelling aanpassen.

actualisé en fonction des projections anticipées. La SNCB veut commencer par définir une vision stratégique à long terme afin de garantir la cohérence des changements successifs de l'offre. Dans la Note Rail 2020, TTB a fait connaître sa vision des choses dans ce domaine, différente de celle de la SNCB surtout en ce qui concerne l'offre du week-end. Toutes les parties concernées devront toutefois convenir d'une vision commune de la mobilité future avec les autorités compétentes.

Le plan de transport de décembre 2013 constitue un premier pas vers une offre axée sur le futur mais ne pourra, provisoirement du moins, déborder du plan budgétaire actuel. Rien n'a encore été décidé en ce qui concerne une liaison Malines-Lierre le week-end à dater de décembre 2013. Je remets à la commission un aperçu du taux d'occupation moyen des trains circulant dans la région de Lierre le week-end.

06.04 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik ben voor een stuk blij dat u ook vaststelt dat de huidige planning en het huidig spooraanbod dringend aan herziening toe is.

Het is een beetje spijtig dat er op korte termijn niet echt een oplossing in het vooruitzicht wordt gesteld, te meer daar de kritiek toch voldoende ernstig is. Als wij een vergelijking maken van de duur van de bestaande ritten met het weekendaanbod, 39 minuten of 56 minuten, denk ik toch dat men moet nakijken of structureel op kortere termijn tegemoetgekomen kan worden aan datgene wat u nu voorstelt. Het zou spijtig zijn dat de gebruikers die in het weekend in die regio een beroep wensen te doen op de diensten van de NMBS, nog zo lang in de kou moeten blijven.

06.05 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

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

07 Vraag van de heer Luk Van Biesen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "struikelmatten" (nr. 10400)

07 Question de M. Luk Van Biesen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "un dispositif au sol destiné à entraver la marche" (n° 10400)

07.01 Luk Van Biesen (Open Vld): Nederland voert de strijd aan

07.01 Luk Van Biesen (Open

tegen koperdiefstallen. Die zijn ook een grote plaag voor het spoor in België. De balans voor koperdiefstallen in België in 2011 was 751 geregistreerde kabeldiefstallen, een kostenplaatje van 2,2 miljoen euro voor de spoorwegbeheerder en 518 uur vertraging of meer dan 21 dagen.

In Nederland heeft men de installatie van een speciale vorm van struikelmatten getest.

Bent u op de hoogte van dat initiatief? Krijgt het navolging in België?

Wat is de kostprijs van zo een installatie?

Hanteert u andere prioriteiten in de strijd tegen koperdiefstallen?

Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.

Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.

07.02 Minister **Paul Magnette**: De struikelmatten zijn maar een van de oplossingen, die op verschillende aspecten moeten worden beoordeeld, zoals de graad van het ontradend effect voor kabeldieven, de belasting voor het personeel dat de systemen moet installeren en onderhouden en de kostprijs van zo een systeem.

Een recent bezoek van de betrokken diensten van de NMBS-groep aan Network Rail heeft aangetoond dat hun net in tegenstelling tot het onze zeer goed is afgesloten. Het systeem kan de toegang tot hun net volledig afsluiten. Op ons vrijwel niet afgesloten spoornet heeft die oplossing zeker niet hetzelfde effect.

De prijs voor die matten is niet erg hoog, maar houdt geen rekening met de aanpassing van de infrastructuur, zoals het nivelleren van het terrein en het aanbrengen van afsluitingen voor laterale doorgangen.

Corporate Security Services van de NMBS Holding heeft al verschillende maatregelen genomen, zoals een omzendbrief betreffende de vaststelling van koperdiefstallen, een patrouille door Securail, elektronische bescherming van de logistieke centra infrastructuur, mobiele nachtbewaking in samenwerking met een externe bewakingsfirma.

Sinds november 2008 bestaat er overigens een werkgroep Koperdiefstal, die vertegenwoordigers van CSS, Infrabel en de Spoorwegpolitie de mogelijkheid biedt om een geïntegreerde en integrale aanpak van het fenomeen van de koperdiefstallen te garanderen. De werkgroep heeft eind maart 2012 zijn conclusies gepresenteerd, zoals technieken om de kabels te beveiligen, inbraakdetectie en het gebruik van optische kabels.

De oplossing die momenteel de voorkeur van Infrabel geniet, is het ingraven van de kabels om ze onzichtbaar te maken en de toegang te bemoeilijken.

Het gebruik van minder aantrekkelijke kabels is tevens een van de oplossingen, die worden toegepast.

Op internationaal niveau is er samenwerking en overleg met de verschillende spoorwegmaatschappijen met betrekking tot de

Vld): Afin de lutter contre le phénomène des vols de cuivre, des revêtements spéciaux destinés à entraver la marche ont été testés aux Pays-Bas.

Le ministre connaît-il ce système? Ces dispositifs seront-ils testés dans notre pays également? Quel en est le coût? Le ministre envisage-t-il d'autres solutions?

07.02 **Paul Magnette**, ministre: Les dispositifs en question ne sont qu'une solution parmi d'autres. Ce système s'avère toutefois plus efficace aux Pays-Bas, où il est possible d'empêcher totalement l'accès au réseau, ce qui n'est pas le cas en Belgique. Le coût de ces tapis n'est pas exorbitant mais il ne comporte pas l'adaptation de l'infrastructure, tel que le nivellement du terrain et l'installation de systèmes de verrouillage.

Corporate Security Services (CSS) de la Holding SNCB a déjà pris diverses mesures: elle a envoyé une circulaire relative au constat de vols de cuivre, organisé des patrouilles effectuées par Securail, prévu une protection électronique de l'infrastructure des centres logistiques, mis en place un contrôle de nuit mobile en collaboration avec une entreprise de gardiennage externe, etc.

Depuis novembre 2008, un groupe de travail "vols de cuivre" offre aux représentants de CSS, d'Infrabel et de la police des chemins de fer la possibilité de s'attaquer de manière coordonnée à cette problématique. Le groupe de travail a présenté ses conclusions fin mars 2012.

Pour l'instant, Infrabel donne la priorité à l'enfouissement des câbles dans le sol.

problematiek van de koperdiefstallen. Bovendien neemt zowel Infrabel als Corporate Security Service actief deel aan de internationale werkgroepen, die bij de European Rail Infrastructure Managers werden opgericht om best practices op te stellen in de strijd tegen kabeldiefstallen op het spoorwegdomein.

Ik geef u ook de evolutie van de kabeldiefstallen in de voorbije jaren: 647 in 2007, 509 in 2008, 290 in 2009, 721 in 2010 en 751 in 2011.

En outre, les câbles utilisés aujourd'hui sont moins attractifs pour les voleurs et donc moins susceptibles d'être volés.

Par ailleurs, une coopération internationale s'est organisée entre les sociétés de chemins de fer respectives. Infrabel et le CSS participent activement à des groupes de travail internationaux dont l'objectif est d'élaborer de bonnes pratiques à appliquer dans la lutte contre les vols de câbles.

Je vous donne également un aperçu de l'évolution des vols de câbles au cours de ces dernières années: 647 en 2007, 509 en 2008, 290 en 2009, 721 en 2010 et enfin, 751 en 2011.

07.03 Luk Van Biesen (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik heb begrepen dat ons spoorwegnet er zich niet toe leent die methode te hanteren. Ik kijk dus ook uit naar de praktische invulling van hetgeen de verschillende werkgroepen voorstellen, zodat wij de koperdiefstallen tot een minimum kunnen herleiden.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

08 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de eventuele ondertunneling van de sporen aan het station van Turnhout" (nr. 10411)

08 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'aménagement éventuel d'un tunnel sous voies à la gare de Turnhout" (n° 10411)

08.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, wij worden al een tijdje geconfronteerd met plannen voor het station van Turnhout.

Het is de bedoeling dat op de site rond het station van Turnhout en de nabijgelegen bedrijfsterreinen van Atelfond en Foresco een innovatiepark zou komen, gelegen tussen de Stationsstraat, de Gulden Sporenlei, de Harmoniestraat, de Diksmuidestraat, de Merodelei en de Bareelstraat. Voornoemd innovatiepark zal niet minder dan 88 000 m² beslaan.

Volgens de Turnhoutse dienst Stedelijke Ontwikkeling moet tegen de zomer van 2012 het masterplan reeds klaar zijn. Al in 2013 worden de gebouwen van Atelfond afgebroken. In 2014 wordt dan door de bouw van woningen met de eerste fase gestart.

De ingang van bedoeld innovatiepark zou aan de kant van de

08.01 Tanguy Veys (VB): Un nouveau parc d'innovation est prévu sur le site jouxtant la gare de Turnhout et sur le terrain commercial situé à proximité. D'après la ville de Turnhout, le masterplan doit être prêt pour l'été 2012 et la démolition de certains bâtiments doit débuter en 2013 afin que la construction de logements puisse commencer dès 2014. Un tunnel doit être creusé sous les voies pour permettre l'accès à ce parc.

La SNCB est-elle d'accord avec ce projet de passage souterrain?

Stationsstraat naast de goederenloods komen. Daartoe zou er echter een ondertunneling van de sporen moeten komen.

Het is natuurlijk duidelijk dat, wanneer een dergelijke, strikte planning wordt opgelegd – met name in 2013 afbraak van de gebouwen en in 2014 start van de eerste fase van de bouw van de woningen –, ook de NMBS de strikte timing moet kunnen volgen en aan alles haar concrete goedkeuring en medewerking moet geven.

In welke mate gaat de NMBS akkoord met de ondertunneling van de sporen?

Immers, indien u het project op de kaart zou bekijken, dan zou u samen met mij kunnen vaststellen dat de ondertunneling behoorlijk essentieel is voor de ontsluiting van het project. In het andere geval zou de ontsluiting gevolgen kunnen hebben voor de buurtbewoners.

In welke mate gaat de NMBS ermee akkoord dat de ondertunneling er zou komen? Zo ja, welke maatregelen werden getroffen?

Zal de NMBS ter zake ook een financieel aandeel voor de ondertunneling op zich nemen? Welke planning is daarbij opgesteld?

Zo neen, waarom zou de NMBS niet met een eventuele ondertunneling akkoord gaan?

08.02 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, men moet een onderscheid maken tussen het masterplan voor de site die grenst aan de stationsomgeving en het masterplan voor de stationsomgeving zelf. Bij het eerste masterplan zijn de spoorbedrijven niet betrokken. Euro Immo Star, een filiaal van de NMBS-Holding, heeft enkele vergaderingen bijgewoond als observator om te vernemen wat de eventuele impact is van dit masterplan op de stationsomgeving. Infrabel en de NMBS-Holding zijn wel betrokken partij bij een samenwerkingsovereenkomst voor de gezamenlijke opmaak van een masterplan voor de ruime stationsomgeving van Turnhout. Deze samenwerkingsovereenkomst is nog niet afgerond. Pas als de studies klaar zullen zijn zal duidelijk worden welke maatregelen gepast zijn en welke niet. Daarna moeten er afspraken worden gemaakt over de financiering en de realisatie. Als er sprake is van een nieuwe onderdoorgang zou dat onder de verantwoordelijkheid van Infrabel vallen.

Quelles mesures ont-elles déjà été prises? La SNCB prendra-t-elle également à sa charge une partie des frais?

08.02 **Paul Magnette**, ministre: Il existe un masterplan pour le site jouxtant les alentours de la gare et un second pour les abords de la gare eux-mêmes. La SNCB n'est pas concernée par le premier. Euro Immo Star, une filiale de la SNCB-Holding a participé à quelques réunions pour se faire une idée de l'éventuel impact des travaux sur les environs de la gare.

Infrabel et la SNCB-Holding ont par contre signé un accord de coopération en vue de l'élaboration commune d'un masterplan pour les alentours de la gare de Turnhout. Il n'est pas encore achevé et ce n'est qu'à l'issue de l'étude que les décisions pourront être prises à propos de mesures adéquates, du financement et de la réalisation des travaux. Si le percement d'un tunnel est retenu, c'est Infrabel qui assumera la responsabilité des travaux.

08.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik kijk uit naar de verder invulling en concretisering van het project.

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

09 **Samengevoegde vragen en interpellatie van**

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de eventuele invoering van administratieve sancties bij de NMBS in de strijd tegen de stijgende agressie tegen het NMBS-personeel" (nr. 10412)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de recente gevallen van fysieke agressie tegen treinbegeleiders" (nr. 10461)
- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "nieuwe agressiegevallen tegen treinbegeleiders" (nr. 10481)
- de heer Luk Van Biesen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "fysieke agressie tegen treinbegeleiders" (nr. 10515)
- mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toename van het verbaal of fysiek geweld tegen NMBS-personeel op de spoorlijnen in de regio Le Centre" (nr. 10856)
- de heer Tanguy Veys tot de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met de Grote Steden over "de aanpak van de agressie op de trein en in de stations" (nr. 32)

09 **Questions et interpellation jointes de**

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'instauration éventuelle de sanctions administratives à la SNCB en vue de lutter contre l'augmentation des agressions contre le personnel de la SNCB" (n° 10412)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les récentes agressions physiques dont ont été victimes les accompagnateurs de train" (n° 10461)
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "de nouveaux cas d'agressions contre des accompagnateurs de train" (n° 10481)
- M. Luk Van Biesen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les agressions physiques dont sont victimes les accompagnateurs de train" (n° 10515)
- Mme Colette Burgeon au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'augmentation des violences verbales ou physiques à l'encontre des agents de la SNCB sur les lignes de chemin de fer dans la région du Centre" (n° 10856)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur "les mesures prises pour faire face aux agressions dans les trains et dans les gares" (n° 32)

De **voorzitter**: Vraag nr. 10458 van de heer Veys valt weg.

La **présidente**: La question n° 10458 de M. Veys est supprimée.

09.01 **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, ik meen mij te herinneren dat collega Geerts een gelijkaardige vraag had ingediend over de topolen bij Belgacom. Die vraag heb ik echter niet meer kunnen terugvinden.

De **voorzitter**: Wij zullen dit even nakijken.

09.02 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, er is reeds heel wat inkt gevloeid over agressie op het openbaar vervoer, over agressie

09.02 **Tanguy Veys** (VB): Les autorités ont annoncé une série de

tegen personen in een overheidsfunctie en zeker over de recente stijging daarvan. Wij hebben het geluk gehad dat de overheid ondertussen niet heeft stilgezeten. Er werd reeds een aantal maatregelen aangekondigd, maar in het licht van de actualiteit en de urgentie van de problematiek, zeker wat de NMBS betreft – wij hebben recentelijk nog heel wat cijfers gekregen – is het zeer goed dat men met die maatregelen, ook bij de NMBS, duidelijk maakt dat er opgetreden moet worden.

Een element is het werken met administratieve sancties. Uw collega van Justitie, minister Turtelboom, deed op 7 februari ter zake de suggestie om administratieve sancties in het treinvervoer te creëren. Haar collega van Binnenlandse Zaken verklaarde in maart dat zij dat zeker geen slecht idee vond. Ik zou graag uw standpunt ter zake vernemen. In hoeverre bent u daar zelf voorstander van? Bent u ook van oordeel dat dit een nuttig instrument kan zijn tegen de stijgende agressie?

Ik moet daarbij de bedenking maken dat de cijfers gestegen zijn, maar dat ook de aangiftebereidheid gedaald is. Ik vrees dat de reële cijfers nog veel hoger zijn dan de cijfers die wij tot nu toe kennen. Ik herinner u ook aan de VUB-studie waaruit duidelijk blijkt dat er een moeheid of vrees bij het NMBS-personeel is ontstaan. Men denkt dat het geen zin heeft of men vreest dat men gevisieerd zal worden of het verwijt zal krijgen dat men niet klantvriendelijk genoeg is, als men steeds alle gevallen aangeeft. Wij mogen de stijgende agressie zeker niet onderschatten. Wij moeten die hoger inschatten.

Ik verwijs ook opnieuw naar een aantal recente incidenten. Op de treinverbinding Antwerpen-Charleroi zijn op 18 maart drie treinbegeleiders het slachtoffer geworden van fysieke agressie. Op een aantal specifieke treinverbindingen worden veel meer personeelsleden het slachtoffer van fysieke agressie. De aanleiding is veelal een discussie over vervoersbewijzen. In het verleden hebt u reeds gezegd dat u geen vragende partij bent om te werken met een soort van gesloten systeem waarbij men zich enkel door middel van een pas, een soort MOBIB-kaart voor de NMBS, op de perrons of in specifieke ruimten van de stations kan begeven.

Op die manier kan wie geen geldig ticket heeft zich daar geen toegang verschaffen. Zo zou men op agressiegevoelige lijnen personen zonder geldig vervoerbewijs kunnen uitsluiten. Ik meen dat men die denkoefening opnieuw moet maken. Wij verwijzen naar toch wel zeer agressiegevoelige treinverbindingen zoals Antwerpen-Brussel-Zuid, Antwerpen-Leuven en Antwerpen-Kortrijk. Dit zijn lijnen die zeer gevoelig zijn voor gevallen van agressie. Het personeel heeft daar zeer sterk onder te lijden.

Ik vraag mij af of de maatregelen zoals die werden afgekondigd door uw collega's van Justitie en Binnenlandse Zaken, hun vruchten zullen afwerpen. Ik heb nog steeds de indruk dat de maatregelen vooral focussen op Brussel. Ik heb in het verleden ook kunnen vaststellen dat de rol van de spoorwepolitie in Brussel niet altijd efficiënt is. Ik heb vragen bij Securail. In het verleden heeft u gezegd dat er 40 personeelsleden zullen bijkomen. In hoeverre zal dit voldoen om de huidige problematiek op afdoende wijze aan te pakken.

Ik weet niet of u al cijfers heeft over de voorbije maanden. Ik vermoed

mesures destinées à lutter contre la multiplication des actes d'agression visant des personnes qui exercent une fonction dans les services publics.

Infliger des sanctions administratives permettrait-il de réduire le nombre d'agressions dans le transport ferroviaire?

Les chiffres sont en augmentation mais de moins en moins d'agents signalent les agressions dont ils ont été victimes. Je crains donc que le nombre réel d'agressions soit nettement plus élevé que ce qu'indiquent les chiffres.

Le plus souvent, les incidents se produisent à la suite d'une discussion sur les titres de transport. Dans le passé, le ministre ne s'était pas montré favorable à un système fermé, dans lequel seules les personnes munies d'un titre de transport pouvaient se rendre sur les quais ou dans certains espaces spécifiques des gares. Ce système permettrait d'exclure les personnes sans titre de transport valable des lignes où les agressions sont monnaie courante. Le ministre ne pourrait-il envisager à nouveau cette solution?

Les mesures proposées par les ministres de la Justice et de l'Intérieur se concentrent essentiellement sur Bruxelles. Un renfort d'effectifs de 40 personnes chez Securail suffira-t-il à résoudre les problèmes actuels?

Connaît-on déjà les chiffres relatifs aux agressions pour le premier trimestre de 2012? L'approche actuelle porte-t-elle déjà ses fruits? Affectera-t-on davantage d'accompagnateurs de trains aux lignes où sévissent de nombreux resquilleurs?

Les nombreux projets de rénovation donnent-ils des résultats probants? Ce type de projet devrait davantage prendre la sécurité en compte. En effet, les

dat u niet heeft gewacht op het laatste geval van agressie dat zich weliswaar bij de MIVB heeft afgespeeld. Het is ondertussen reeds mei en ik vermoed dat u reeds cijfers heeft van het eerste kwartaal van 2012. U kunt in de commissie misschien verduidelijken of de aanpak van agressie reeds zijn vruchten heeft afgeworpen?

Een ander probleem inzake de agressie op treinen betreft de aanpak van de problematiek van de zwartrijders. Ik heb al gewezen op het werken met een gesloten systeem waarbij mensen enkel met een geldig toegangsbewijs zich naar de perrons kunnen begeven.

Ook daar moet u zich eens over beraden of er voor die typisch gevoelige lijnen niet meer concrete maatregelen moeten worden genomen dan tot op heden. Er zijn heel veel renovatieprojecten en de NMBS-Holding ontwikkelt zich een beetje tot een immobieliënmaatschappij. Er zullen wel veel lucratieve projecten zijn, maar we zullen zien wat het Rekenhof daarover zegt. Behoudt de NMBS daar wel voldoende zicht op? Men steekt veel geld in dergelijke projecten, maar krijgt men daar ook de nodige return voor?

Mijnheer de minister, bij de projecten zoals we die tot op heden hebben kunnen vaststellen, mag men wat meer aandacht hebben voor het veiligheidsaspect. Ik zie dat de omgeving van stations zeer gevoelig is voor criminaliteit. Vaak zijn het reizigers die naar het station gaan of van het station komen die het slachtoffer van agressie zijn. De bevoegdheid van de NMBS blijft wel binnen het terrein van het station, maar de plaatsing van camera's gebeurt vaak in overleg met de NMBS. De opvolging daarvan blijft een belangrijk aandachtspunt.

Een laatste aspect dat ik bij u reeds heb aangekaart, is de aanpak van zwartrijders op de treinen. Daar moeten we het systeem van boetes en gehanteerde tarieven toch nog eens bekijken. Ik heb vastgesteld dat er cijfers zijn over specifieke lijnen met veel zwartrijders. Het kan dan toch niet zo moeilijk zijn om te voorzien in extra ondersteuning in de vorm van extra treinbegeleiders voor die gevoelige, als het ware "zwarte" lijnen. Zonder een voorafname op uw antwoord te willen doen, hoop ik dat wij daarvan op zeer korte termijn de eerste resultaten mogen verwachten.

09.03 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, spijtig genoeg moeten wij met de regelmaat van de klok opnieuw vragen stellen over agressie. Het betreft een maatschappelijk fenomeen, dat maakt dat de problematiek vergroot.

Het is belangrijk dat wij over dergelijke agressie blijven praten. Veilig naar het werk kunnen gaan en veilig zijn werk kunnen uitvoeren, zijn immers essentieel.

De vakbonden hebben de NMBS een aantal suggesties gedaan. Mijn vragen zijn dan ook de volgende.

Welke, bijkomende maatregelen zijn getroffen na het meest recente debat dat wij hier ter zake hebben gehouden?

Wat is bijvoorbeeld de impact van het incident op de MIVB op het vlak van de bevoegdheden die de personeelsleden van Securail krijgen?

abords des gares sont des lieux particulièrement sensibles en matière de criminalité. Accorde-t-on suffisamment d'attention à la concertation relative à l'installation de caméras de surveillance?

En ce qui concerne les lignes fréquemment empruntées par les resquilleurs, ne pourrait-on envisager de renforcer les équipes d'accompagnateurs de trains?

09.03 David Geerts (sp.a): Quelles mesures supplémentaires avez-vous prises après le dernier débat de commission consacré à ce thème? Le drame à la STIB aura-t-il des répercussions sur les compétences des agents de Securail? Quelles propositions formulées dans la note CGSP sur les agressions pourrez-vous mettre en pratique à brève échéance? Quel est l'état d'avancement de la concertation à ce sujet?

Welk antwoord is gegeven op de beleidsnota van de ACOD over agressie? Welke voorstellen uit bedoelde nota kunnen effectief op korte termijn worden gerealiseerd en welke niet?

Graag kreeg ik ook een stand van zaken van het overleg dat ter zake bezig is.

09.04 Luk Van Biesen (Open Vld): Mijnheer de minister, dit is inderdaad een opvolgingsvraag, en ik had ze liever vandaag nog niet gesteld, zo kort nadat wij hierover in februari van gedachte hebben gewisseld. U hebt toen een uitvoerig antwoord gegeven, maar op deze enkele maanden tijd is het aantal daden van agressie op treinbegeleiders spijtig genoeg niet verminderd. Daarom stel ik een aantal concrete opvolgingsvragen.

In uw antwoord stelde u dat er inzake agressie op treinbegeleiders in de samenwerkingsverbanden die worden afgesloten tussen de Corporate Security Service en de lokale besturen, eveneens afspraken gemaakt worden voor de eventuele inzet van lokale politiepatrouilles en/of gemeenschapswachten teneinde het beschikbare veiligheidsdispositief optimaal te benutten. Kunt u ons informeren of deze samenwerking frequenter wordt toegepast sinds de vorige gevallen van agressie?

De NMBS voorziet sinds december 2011 in een bijkomende opleiding om moeilijke situaties te herkennen. Is deze opleiding voldoende afgestemd om te kunnen omgaan met fysieke agressie? Is er geen mogelijkheid dat de treinbegeleiders op vrijwillige basis een cursus zelfverdediging kunnen volgen?

U informeerde ons ook dat NMBS-Holding voor de Corporate Security Service voor 2012 een bijkomend contingent van 40 voltijdse equivalenten mocht aanwerven. Is die aanwerving al gebeurd?

Kunt u ons informeren of de stations op de voormelde lijnen uitgerust zijn met een verkoopautomaat? Dat was ook een voorstel dat u deed. Hoeveel staat het met de installatie van verkoopautomaten in dergelijke stations? Of hebt u aan andere bijkomende maatregelen gedacht die u vandaag wil toelichten?

09.05 Colette Burgeon (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, chaque jour qui passe, un agent de la SNCB est victime d'une agression physique ou verbale quelque part sur notre réseau ferré. La violence sur le rail est un phénomène en augmentation et la région du Centre n'est pas épargnée.

Ainsi, rien que sur la ligne 118 qui relie Mons à Charleroi, de 2010 à 2011, le nombre d'agressions est passé de 8 à 20, alors que sur la ligne 108, entre Binche et Braine-le-Comte, ce nombre a quasiment doublé. C'est la violence verbale qui explose littéralement, tandis que la violence physique se radicalise en se manifestant par l'usage d'armes blanches ou à feu.

Rappelons que la SNCB a recensé sur la totalité de son réseau, en 2011, 476 agressions physiques et 754 agressions verbales, soit une augmentation respective de 14 et 13 % par rapport à l'année précédente.

09.04 Luk Van Biesen (Open Vld): Après l'échange de vues en février, le nombre d'agressions contre des accompagnateurs de train n'a malheureusement pas diminué.

La SNCB collaborera-t-elle désormais plus souvent avec les patrouilles de police et/ou les gardiens de la paix locaux? La formation supplémentaire censée permettre aux accompagnateurs de train d'identifier les situations difficiles est-elle suffisamment axée sur l'acquisition d'une capacité à gérer les agressions? Les accompagnateurs de train peuvent-ils suivre volontairement un cours d'autodéfense? Le recrutement d'un contingent supplémentaire de 40 équivalents temps plein a-t-il déjà été effectué? Les gares situées sur les lignes mentionnées précédemment sont-elles équipées d'un distributeur automatique de billets? Prendrez-vous d'autres mesures?

09.05 Colette Burgeon (PS): Er gaat geen dag voorbij zonder dat een spoorman of -vrouw het slachtoffer wordt van fysieke of verbale agressie. De geweldpleging op en rond het spoor neemt hand over hand toe en de 'région du Centre' blijft er evenmin van gespaard. Op lijn 118 Bergen-Charleroi is het aantal gevallen van agressie in een jaar tijd van 8 naar 20 gestegen. Niet alleen de verbale agressie neemt exponentieel toe, ook het fysieke geweld verergert en er komen steeds vaker blanke wapens en vuurwapens bij te pas. In 2011 heeft de NMBS 476 gevallen van fysieke agressie

Monsieur le ministre, existe-t-il une récurrence dans les agressions? S'agit-il d'actes isolés ou de phénomènes de bandes organisées, comme on a pu le connaître entre Braine-le-Comte et Tubize voici quelques années? Quelles mesures préconisez-vous pour enrayer ce phénomène? Des mesures spécifiques sont-elles envisagées au niveau des gares de Braine-le-Comte et de La Louvière-Sud qui sont des nœuds ferroviaires entre plusieurs lignes? Enfin, la CGSP-Cheminots souhaite que l'on augmente les effectifs, notamment au niveau des accompagnateurs de train. Le nouveau contrat de gestion prendra-t-il en compte le renforcement de la sécurité et/ou le sentiment de sécurité?

en 754 gevallen van verbale agressie geregistreerd.

Gaat het hier om alleenstaande feiten of is dit het werk van georganiseerde bendes? Hoe kan men dit fenomeen een halt toeroepen? Zullen er bijzondere maatregelen worden genomen voor de stations 's Gravenbrakel en La Louvière-Zuid? ACOD Spoor eist een personeelsuitbreiding, vooral bij de treinbegeleiders. Voorziet het nieuwe beheerscontract in een versterking van de veiligheid?

09.06 Paul Magnette, ministre: Madame la présidente, chers collègues, la lutte contre les agressions envers le personnel du Groupe SNCB demeure la première priorité du Corporate Security Service. Comme vous, je regrette qu'il faille régulièrement revenir sur cette question.

09.06 Minister Paul Magnette: De bestrijding van de agressie tegen het NMBS-personeel is een prioriteit van de Corporate Security Service. De voorgestelde maatregelen kaderen in een masterplan tegen agressie waarover we het reeds hebben gehad.

Les mesures préconisées sont inscrites dans un *masterplan* anti-agressions qui a déjà été détaillé à maintes reprises dans cette commission. Je n'y reviens donc pas en détail.

Naar aanleiding van de recente gevallen van agressie tegen treinbegeleiders werd de aanwezigheid van de Securail-agenten in de treinen op de betrokken baanvakken verhoogd en werden de politiediensten op de hoogte gebracht, zodat ook zij het nodige konden doen.

Après les cas récents d'agression, la présence d'agents de Securail dans les trains circulant sur ces lignes a été renforcée et la police a été informée.

Naast de reeds bestaande treinbrigade van Securail, die actief is aan boord van de treinen op nationaal niveau, zal Corporate Security Service de komende maanden voorzien in bijkomende effectieven voor de uitvoering van regionale treindiensten.

La brigade de Securail est active à bord des trains nationaux. C'est pourquoi dans les mois à venir Corporate Security Service investira davantage dans la présence dans les trains régionaux.

L'analyse du phénomène démontre le caractère généralement aléatoire et imprévisible des agressions. Les agressions à l'encontre du personnel ne sont donc pas le fait de bandes organisées. Le Corporate Security Service y reste toutefois très attentif.

De agressie is willekeurig en onvoorspelbaar. Er zitten geen georganiseerde bendes achter. De Corporate Security Service blijft evenwel waakzaam.

Reeds in de basisopleiding van de veiligheidsagenten van Securail komt conflictbeheersing aan bod. Dit zal binnenkort eveneens worden voorzien in de permanente vorming, aan de hand van rollenspelen. Ook in de dagelijkse feedback en coaching wordt steeds gewezen op het belang van conflictthanting.

La gestion des conflits fait partie de la formation de base des agents de Securail et sera bientôt également intégrée dans la formation permanente. L'importance de ces techniques est également rappelée dans le cadre des bilans quotidiens.

Pour ce qui concerne la mise à disposition d'un second agent d'accompagnement des trains à bord d'un convoi, je me suis déjà exprimé à ce sujet lors de la commission qui a eu lieu le 25 janvier

Ik heb me in de commissie reeds uitgesproken over de mogelijkheid om een tweede treinbegeleider in

dernier.

In de stations waar er reeds verkoopautomaten zijn, voorziet NMBS in de vervanging van de huidige automaten door een groter aanbod van modernere en gebruiksvriendelijkere automaten, en dit tegen het einde van 2012. In de loop van 2013 voorziet de NMBS bovendien in de plaatsing van automaten in alle andere stations, net als in alle stopplaatsen.

En ce qui concerne les sanctions administratives dans les chemins de fer, la SNCB Holding a préparé au cours de la législature précédente un projet de texte à ce sujet, en collaboration avec la SNCB, Infrabel et le SPF Affaires intérieures. Actuellement, la SNCB Holding actualise ce projet en vue de me le présenter.

In bepaalde stations worden specifieke zones, zoals perrons en wachtzalen, aangeduid als zones waar personen die er zich bevinden in het bezit dienen te zijn van een geldig vervoerbewijs. Deze maatregel kan evenwel niet worden veralgemeend, aangezien bepaalde wachtzalen en perrons ook andere functies omvatten, zoals bijvoorbeeld concessies.

La fermeture des guichets, prévue dans les 38 gares, ne pourra avoir lieu que lorsque les trois conditions prévues seront remplies. Si le guichet de la gare de Kortenberg est actuellement fermé, il ne l'est que temporairement, à défaut de personnel disponible.

Het doel van de Brigade Antifraude was de bestrijding van fraude. Naar aanleiding van de toenemende agressiegevallen in de treinen werd in 2002 de opdracht van de BAF geherdefinieerd. Hun naam veranderde in BSC, Brigade Speciale Controle. In het kader van het huidige beheerscontract is de rol van de maatschappelijke veiligheid toegekend aan Securail. In deze context wijdt NMBS-Mobility zich opnieuw hoofdzakelijk aan de strijd tegen de fraude. Die Brigades Speciale Controle zijn nu TICO-teams geworden, Ticket Control Teams. Deze teams bestaan uit 71 treinbegeleiders verdeeld over 20 teams over het ganse NMBS-net. De TICO-teams voeren meerdere controles uit met meerdere teams samen. Met deze werkwijze kan een trein volledig gecontroleerd worden op kortere trajecten. Elk TICO-team bestaat uit drie à vier treinbegeleiders die een doorgedreven controle van de vervoerbewijzen uitvoeren. De TICO-teams en Securail organiseren regelmatig gezamenlijke acties.

te zetten.

La SNCB remplacera les distributeurs automatiques de billets par des machines plus modernes et plus conviviales d'ici à fin 2012. Au cours de l'année 2013, des distributeurs automatiques seront également installés dans les gares et les points d'arrêts où il n'y en a pas encore.

Samen met de NMBS, Infrabel en de FOD Binnenlandse Zaken heeft de NMBS-Holding een ontwerp-tekst met betrekking tot de administratieve sancties voorbereid die me weldra zal worden voorgelegd.

Il est des gares où certains quais, certaines salles d'attente sont réservés aux voyageurs en possession d'un titre de transport. Cette mesure ne peut être généralisée étant donné que les salles d'attente et les quais ont parfois d'autres fonctions également.

De geplande sluiting van de loketten in 38 stations zal pas ingaan wanneer aan de drie voorwaarden is voldaan. Het loket van het station Kortenberg is tijdelijk gesloten wegens personeelsgebrek.

La mission de la Brigade Antifraude a été redéfinie en 2002 à la suite de la recrudescence des agressions à bord des trains et elle a été rebaptisée Brigade Spéciale de Contrôle. En vertu de l'actuel contrat de gestion, les missions de sécurité ont été confiées à Securail et SNCB Mobility peut dès lors se concentrer à nouveau sur la lutte contre la fraude et les Brigades Spéciales de Contrôle ont été rebaptisées Ticket Control Teams (TICO).

Les équipes TICO comptent 71 accompagnateurs de train répartis sur 20 équipes qui effectuent des contrôles assidus des titres de transport sur l'ensemble du réseau de la SNCB.

Les équipes TICO et Securail déploient souvent des actions communes.

09.07 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Veel nieuws heb ik niet gehoord, naast wat u in het verleden reeds hebt aangekondigd en wat wij in de pers mochten vernemen naar aanleiding van maatregelen die onder meer uw collega's voor Justitie en Binnenlandse Zaken hebben genomen.

U hebt in het verleden reeds maatregelen genomen. De vraag blijft in hoeverre die reeds hun vruchten hebben afgeworpen.

Zijn er reeds cijfers bekend over de aanpak van agressie, sinds wij de alarmerende stijging eind vorig jaar in de commissie hebben aangekaart?

Ik wil erop aandringen dat die blijvende bezorgdheid over de aanpak van de criminaliteit verder wordt opgevolgd.

Wanneer het gaat over de aanpak van agressie tegenover reizigers en personeel, zou men tot een zerotolerantie moeten komen. Ik stel vast dat dit tot op heden, ook met de maatregelen die u vandaag hebt opgesomd, onvoldoende is.

Zeker als wij de signalen zien en wat wij de voorbije maanden in de pers konden lezen, is het duidelijk dat de agressie op de trein tegenover NMBS-personeel onvoldoende wordt aangepakt.

Een ander punt is het statuut van de agenten van Securail, waaraan uw collega van Binnenlandse Zaken vandaag werkt.

Ik verwijs echter naar een zeer recent incident tussen de Brusselse spoorweggpolitie en agenten van Securail. Zij kunnen slechts een zeer bescheiden rol vervullen, zonder efficiënt tegen gevallen van agressie te kunnen optreden. Zij kunnen geen personen meer in bedwang houden. Zij kunnen hoogstens vaststellen dat iemand geen ticket heeft. Eigenlijk wordt men letterlijk in het gezicht uitgelachen door de betrokken zwartrijder. Men moet de spoorweggpolitie inroepen.

Ik heb in het verleden ook vastgesteld dat Securail in het station van Eigenbrakel, wanneer men aan de spoorweggpolitie vraagt om op te treden, blijft wachten. Er wordt dus niet opgetreden.

Hiervoor moet blijvende aandacht zijn en bezorgdheid worden geuit. Dit moet worden opgevolgd bij uw collega's van Justitie en Binnenlandse Zaken, zodat dit wordt aangepakt.

De problematiek van de zwartrijders staat later nog aan de agenda, maar ook hier denk ik dat de huidige maatregelen niet volstaan. Wij moeten kijken of wij met een gesloten systeem kunnen werken.

Ik heb ook de indruk dat men, in de aanpak van de agressie in de metrostations met de invoering van de poortjes, veel meer inkomsten genereert. De aanpak van agressie op de perrons van de metro – ik ben ook vragende partij van poortjes op de perrons van de treinstations – zou een zeer handig en nuttig instrument kunnen zijn.

09.07 Tanguy Veys (VB): Dispose-t-on déjà de chiffres en matière de lutte contre les agressions depuis que le problème a été évoqué ici à la fin de l'an passé? La tolérance zéro est la seule réaction valable face aux agressions visant des voyageurs et des membres du personnel. Toutefois, les mesures énumérées par le ministre ne suffisent pas à mettre en place ce type de stratégie.

Il est important que la ministre de l'Intérieur adapte le statut des agents de Securail. En effet, ces derniers ne disposent actuellement souvent pas des compétences pour intervenir et doivent attendre l'arrivée de la police des chemins de fer.

À mes yeux, une solution contre les resquilleurs peut consister à placer des portillons sur les quais des gares, à l'image de la stratégie suivie dans les gares de métro.

En Flandre orientale, j'ai constaté que des guichets avaient déjà été fermés avant que soient placés des distributeurs automatiques. Cette situation incite les voyageurs à voyager sans titre de transport. Il conviendrait de faire preuve de plus de sérieux lors de la fermeture de guichets.

L'ancienne brigade antifraude fournissait un travail de qualité. Je préconise le rétablissement d'une telle brigade, car le système actuel est insuffisant.

Dit lijkt ons alvast het overwegen waard, zeker wanneer wij zelf voortstellen om een soort mobib-kaart voor spoorreizigers in te voeren.

Hetzelfde geldt voor het sluiten van de loketten. U verwijst naar een aantal maatregelen om automaten in te voeren. Ik heb echter moeten vaststellen dat, zeker in Oost-Vlaanderen, diverse loketten werden gesloten nog vóór aan die drie voorwaarden werd voldaan. U verwijst naar personeelsproblemen en de tijdelijkheid van de maatregel, maar dit zorgt wel voor bijkomende druk om toch maar te gaan zwartrijden. Ik meen dat men minder lichtzinnig en onbezonnen moet overgaan tot het sluiten van loketten.

Ik kom dan tot een laatste opmerking inzake de zogenaamde brigade antifraude. Ik heb dit in het verleden zelf aan het werk mogen zien. Ik had de indruk dat zij wel degelijk resultaten behaalden. Wat nu gebeurt, lijkt mij onvoldoende. Ik meen dat u het opstarten van een gelijkaardig systeem zou moeten overwegen. Volgens mij was dit veel efficiënter. Het huidige systeem is daar een zwakkere versie van. Ik blijf vragende partij voor het oprichten van een gelijkaardige brigade antifraude en dan zeker op lijnen die zeer gevoelig zijn voor zwartrijders. Ik meen dat dit de enige manier is om dit efficiënt aan te pakken. Zolang dit niet gebeurt, dweilen wij met de kraan open en zullen te veel personeelsleden het slachtoffer worden van agressie.

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

Collega Van Biesen heeft erop gewezen dat wij zullen moeten wachten op wat er op de werkvloer kan worden veranderd. Bepaalde maatschappelijke tendensen moeten wij trachten tegen te gaan door maatregelen te nemen. Laat ons hopen dat via gestructureerd overleg op de werkvloer uitvoering kan worden gegeven aan de maatregelen die u hebt opgesomd.

09.09 Luk Van Biesen (Open Vld): Mijnheer de minister, wij zullen dit blijven opvolgen in de hoop dat wij aan deze problematiek een einde zullen kunnen stellen zodat wij die hier niet telkens moeten herhalen. Ik meen dat u inderdaad in een hele batterij aan maatregelen hebt voorzien om deze problematiek aan te pakken. Wij zullen kijken naar de opvolging ervan.

Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag naar de aanwerving van voltijdse equivalenten. U hebt gezegd dat men daarmee bezig is. Hoe ver het daarmee staat, zal ik waarschijnlijk schriftelijk van u mogen vernemen. Hetzelfde geldt voor de invoering van de verkoopautomaten zodat iedereen wordt verplicht om op voorhand een ticket te kopen en men niet langer op de trein zelf een ticket moet kopen. Ik zou hieraan bijzondere aandacht willen besteden zodat in de toekomst het aantal treinbegeleiders met liquide middelen sterk kan worden verminderd.

09.10 Colette Burgeon (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Il est clair qu'il s'agit d'un problème de société. Il est regrettable qu'un nombre croissant de tels incidents se produisent mais pas seulement à la SNCB, partout ailleurs aussi. Il faut travailler en la matière et de

09.08 David Geerts (sp.a): J'espère qu'une concertation structurée sur le lieu de travail permettra d'exécuter les mesures du ministre.

09.09 Luk Van Biesen (Open Vld): Ma question sur les embauches est restée sans réponse. Je réclame également une attention particulière envers le projet relatif à l'installation de distributeurs automatiques dans toutes les gares, de manière à contraindre chaque voyageur à acheter un billet avant de monter dans le train et de permettre aux accompagnateurs de voyager avec moins d'argent liquide.

09.10 Colette Burgeon (PS): Het is jammer dat dat soort incidenten bij de NMBS en elders blijft toenemen. Er is nood aan een globale aanpak. Ik hoop dat het probleem dankzij uw gecoör-

façon beaucoup plus générale. En tout cas, en l'espèce, j'espère que vos efforts coordonnés permettront d'enrayer le problème.

dineerde inspanningen een oplossing zal vinden.

Moties Motions

De **voorzitter**: Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

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

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer Tanguy Veys

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

beveelt de regering aan

- de nodige maatregelen te nemen om de agressie op de trein en in de stations aan te pakken;
- de nodige maatregelen te nemen om het statuut van de agenten van Securail uit te breiden;
- de nodige maatregelen te nemen voor die spoorlijnen waar veel zwartrijders worden vastgesteld;
- de nodige maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat enkel personen met een geldig vervoerbewijs zich op het perron of in de trein kunnen begeven;
- de nodige maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat in stations de loketten niet meer gesloten worden zonder dat aan de door de raad van bestuur van de NMBS gestelde drie voorwaarden werd voldaan;
- de nodige maatregelen te nemen zodat een "Brigade Anti-Fraude" zoals die tot 2000 bestond opnieuw wordt opgestart."

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

"La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de M. Tanguy Veys

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

recommande au gouvernement

- de prendre les mesures requises pour lutter contre les agressions dans les trains et dans les gares;
- de prendre les mesures requises pour élargir le statut des agents de Securail;
- de prendre les mesures requises pour les lignes ferroviaires sur lesquelles la présence de resquilleurs est souvent constatée;
- de prendre les mesures requises pour veiller à ce que seules les personnes possédant un titre de transport valable puissent accéder aux quais ou aux trains;
- de prendre les mesures requises pour veiller à ce que les guichets dans les gares ne soient plus fermés sans que les trois conditions posées par le conseil d'administration de la SNCB aient été remplies;
- de prendre les mesures requises pour remettre sur pied une "Brigade Anti-Fraude" telle qu'elle a existé jusqu'en 2000."

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Colette Burgeon en door de heren Josy Arens, David Geerts, Luk Van Biesen en Jef Van den Bergh.

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

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

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

10 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "een stand van zaken van de Antwerpse havenontsluiting" (nr. 10418)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de tweede spoorontsluiting van de

Antwerpse haven ter hoogte van Nijlen" (nr. 10878)

10 Questions jointes de

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le dossier du désenclavement du port d'Anvers" (n° 10418)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le deuxième désenclavement ferroviaire du port d'Anvers à la hauteur de Nijlen" (n° 10878)

10.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in onze regio vonden infovergaderingen plaats die georganiseerd werden door mensen die uitspraken gedaan hebben omtrent de tweede ontsluiting van de Antwerpse haven. Dat is nogal belangrijk voor de omwonenden. Ik stel mijn vragen om daarover duidelijkheid te krijgen.

Welke tracés werden bekeken? Is er een keuze gemaakt? Wat is de geschatte kostprijs? Wordt er ook aandacht besteed aan het Minder Hinder Plan? Wat is de geactualiseerde timing?

10.02 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij de vraag van collega Geerts, omdat ik heb vastgesteld dat de vraag tot ontsluiting terecht is, maar ook omdat de plannen zeer verregaande gevolgen hebben, niet alleen voor de haven van Antwerpen, maar ook voor de treinverbindingen van en naar de Antwerpse haven.

Voor de Kempen werd er reeds een en ander gecommuniceerd. Op de webstek van de NMBS werd alles reeds concreet ingevuld. Ik verwijs naar de twee mogelijke tracés, namelijk de lange boortunnel, een geoptimaliseerde versie van het tracé E313/E34, van Schoten tot voorbij Lier en het tracé "bundeling met de R11, de Krijgsbaan, en de lijn 15 Mortsel-Lier". De Vlaamse regering zal eind mei 2012 een beslissing nemen over een welbepaald tracé.

De werkzaamheden zullen, volgens de huidige planning, ten vroegste in 2015 aanvangen. Het betreft zeer concrete, verregaande plannen. Het is duidelijk dat overleg en communicatie nodig zijn.

Het gemeentebestuur van Nijlen heeft op 11 april voor de inwoners een rondetafel georganiseerd over de plannen van Infrabel betreffende de tweede spoortoegang en het voorliggende milieueffectenrapport, maar tot mijn verwondering heeft Infrabel geweigerd daarop aanwezig te zijn. De plannen liggen nochtans gevoelig, temeer daar er nog altijd onduidelijkheden zijn over het juiste tracé. Bij de Nijlenaren is er dus enige ongerustheid. Men heeft zelfs een actiegroep opgericht, met name (On)Leefbaar Nijlen?! De motieven moeten wel een beetje in het juiste perspectief worden geplaatst.

De initiatiefnemers komen vooral uit de hoek van CD&V. Hoe dan ook, er leven duidelijk vragen en er is ongenoegen, omdat Infrabel weigerde om op de hoorzitting aanwezig te zijn. Dat is geen goede zaak.

Bovendien heeft die eventuele lijn, die loopt langs woon- en natuurgebieden, toch heel wat gevolgen. De communicatie met de buurtbewoners moet dus zeer duidelijk zijn.

10.01 David Geerts (sp.a): Quels tracés sont envisagés pour le deuxième désenclavement du port d'Anvers? Un choix a-t-il été arrêté? Qu'en est-il de l'estimation de coût et du calendrier? A-t-il été tenu compte du plan de réduction des nuisances?

10.02 Tanguy Veys (VB): Le désenclavement du port aura également un impact sur les liaisons ferroviaires en provenance et à destination du port d'Anvers. Les plans propres à la Campine ont déjà été communiqués. Deux tracés sont possibles: le long tunnel partant de Schoten jusqu'à Lierre et le tracé avec raccordement à la R11, la Krijgsbaan et la ligne 15 Mortsel-Lierre. Le gouvernement flamand sélectionnera un des deux tracés à la fin du mois de mai 2012.

Les travaux débiteront au plus tôt en 2015. Les autorités de Nijlen ont organisé le 11 avril dernier une table ronde pour informer les riverains des projets d'Infrabel inhérents au deuxième axe ferroviaire et du rapport sur les incidences environnementales. Infrabel n'a toutefois pas jugé utile d'être présent. Aussi les habitants de Nijlen sont-ils inquiets au sujet de ces ambitieux projets.

De plus, la voie de chemin de fer prolongerait des zones d'habitation et des sites naturels. Les habitants suggèrent eux-mêmes des alternatives comme l'implantation d'une voie pour le transport de marchandises le long du canal Albert où l'espace ne manque pas.

Ten slotte, de initiatiefnemers vragen of er geen alternatief kan worden onderzocht en verwijzen naar de inplanting van een goederenspoor langsheen het Albertkanaal. Daar zou volgens hen voldoende ruimte zijn.

Mijnheer de minister, hoe verklaart u dat Infrabel weigert om op de gemeentelijke infoavond voor de inwoners van Nijlen op 11 april aanwezig te zijn? In welke mate deelt u het standpunt van Infrabel?

Welke inspanningen heeft Infrabel geleverd om de inwoners van Nijlen te informeren over de tweede spooraansluiting van de Antwerpse haven ter hoogte van Nijlen? Acht u als minister de maatregelen voldoende? Zo ja, waarom? Zo nee, welke maatregelen hebt u als minister genomen?

Ten slotte bent u zelf voorstander van het alternatief zoals gecommuniceerd door de actiegroep, met name een goederenspoor langsheen het Albertkanaal, waar er voldoende ruimte zou zijn? Zo ja, welke maatregelen werden er genomen? Zo neen, waarom niet?

Président: Christophe Bastin

Voorzitter: Christophe Bastin

10.03 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik geef eerst een omstandige toelichting bij de stand van zaken, de MER-studie en de lopende publieke consultaties. Er wordt de voorbije weken heel wat verteld en gepubliceerd daarover, dat niet altijd even precies is. Daarna zal ik ingaan op de specifieke vragen over Nijlen en de communicatie.

Voor projecten die vallen onder de plan-MER-verplichting, worden alle mogelijke alternatieven onderzocht en wordt een beeld gegeven van de te verwachten gevolgen voor mens en milieu, alsook een beschrijving hoe de negatieve effecten kunnen vermeden, gemilderd, verholpen of gecompenseerd worden. In de eerste fase van het plan-MER-proces wordt een nota "publieke consultatie" opgemaakt, waarin de te onderzoeken alternatieven en milieu-effecten bepaald worden. In de nota hebben de MER-deskundigen twee tracés voorgesteld voor de tweede spoortoegang. De nota gaat over de aanpak van het plan. Aan bod komen onder meer de doelstelling, de beleidsmaatregelen en juridische context van het plan, en de verschillende disciplines, die onderzocht zullen worden.

De nota wordt ingediend bij de dienst MER. Na volledigheidverklaring zal de nota gedurende minimaal 30 dagen ter inzage liggen voor het publiek. De openbare kennisgeving schetst hoe men het plan-MER zal opmaken. Er wordt besproken wat het doel van het project is, wat het juist inhoudt en waar het project gelokaliseerd is. Er wordt ook verduidelijkt hoe men in het MER de huidige toestand, de geplande toestand en de mogelijke effecten van het project zal onderzoeken.

Het beschrijft met andere woorden de werkwijze die men zal gebruiken om het MER op te stellen.

Voor de plan-MER's van de E33 en E34 en van de tweede spoortoegang van de haven van Antwerpen werd de nota als volledig

Pourquoi Infrabel a-t-elle décliné l'invitation à cette soirée d'information? Le ministre approuve-t-il le comportement d'Infrabel? Quels efforts Infrabel consentira-t-elle pour informer les habitants de Nijlen de la question du désenclavement du port d'Anvers? Que pense le ministre du tracé alternatif le long du canal Albert?

10.03 **Paul Magnette**, ministre: Pour les projets qui relèvent de l'obligation liée à la procédure EIE, toutes les alternatives sont examinées et un scénario des conséquences sur l'homme et l'environnement ainsi que des façons d'atténuer ou d'exclure les impacts négatifs est esquissé.

Avant toute autre chose, une note pour consultation publique dans laquelle figurent les alternatives et les impacts sur l'environnement est rédigée. Dans cette note, les experts ont proposé deux tracés pour le deuxième accès ferroviaire. Sont également abordés dans cette note, l'objectif, les mesures politiques, le contexte juridique et les différents domaines à examiner.

Une fois déclarée complète par le service EIE, la note sera mise à la disposition du public pour consultation pendant au moins 30 jours. Dans le cadre de la notification publique, des précisions sont fournies sur la manière dont sera élaboré le plan EIE.

En ce qui concerne le plan MER des E33 et E34 et du deuxième

verklaard door de dienst MER en vindt nu de openbare kennisgeving, de terinzagelegging, plaats van 12 maart tot 30 april 2012. Men heeft dus meer dan een maand uitgetrokken om de burger voldoende inspraaktijd te geven in die complexe dossiers.

Ik heb hier een schematische weergave van twee mogelijke tracéalternatieven en een gedetailleerde planning van de werken bij een verder normaal verloop. Ik zal ze u bezorgen. Iedere betrokkene kan vanuit zijn of haar kennis van de omgeving aangeven welke milieueffecten of andere maatregelen volgens hem of haar zouden moeten onderzocht worden en op welke manier dat kan gebeuren. Bovendien kan de omwonende mogelijke locatie- of inrichtingsalternatieven en milderende maatregelen voorstellen, alsook bepaalde aandachtspunten, milieueffecten en gebieden in de omgeving van het project.

De Vlaamse overheid zal op basis van de binnengekomen reacties, suggesties en bemerkingen van de burgers en alle betrokken instanties vervolgens de richtlijn opstellen voor de opmaak van het plan-MER. Op basis daarvan kan dan het definitieve milieueffectenrapport worden opgesteld. De openbare kennisgeving, die nu aan de gang is, heeft dus niet de bedoeling om bezwaarschriften in te dienen. De terinzagelegging is in hoofdzaak bedoeld om de burgers inspraak te geven over de inhoud en de aanvang van het MER. Het eigenlijke plan-MER dient te worden goedgekeurd door de dienst MER van de Vlaamse overheid. De dienst zal toetsen of het rapport voldoende gevolg geeft aan de opgestelde richtlijnen.

Omdat Infrabel en het Agentschap Wegen en Verkeer participatie en communicatie uiterst belangrijk vinden, werd in de aanloop naar de bovengenoemde terinzagelegging gezamenlijk besloten om een aantal zogenaamde infomarkten voor de bevolking te organiseren. Alle infomarkten te Schoten, Lier, Ranst en Boechout hebben ondertussen plaatsgevonden onder grote belangstelling. 4 500 bewoners namen eraan deel. Aangezien we vandaag in de plan-MER-fase zitten, zijn er nog meerdere tracévarianten mogelijk. Voor een welbepaald tracé zijn ook nog meerdere types dwarsdoorsnedes mogelijk. Zo zijn er in de zone van de A102 met het oog op het verdere onderzoek en overleg meerdere oplossingen van dwarsdoorsnede mogelijk. Er kan voor geopteerd worden om voor de weg en het spoor twee afzonderlijke constructies te bouwen of er kan gekozen worden voor een gemeenschappelijke constructie. Zowel een horizontale als verticale bundeling van de wegen en het spoor is mogelijk. Te allen tijde dient het project A102 compatibel te zijn met de tweede spoortoegang.

Ook voor het deeltracé langsheen de R11 bis, in geval van de variante bundeling van de R11 bis met L15, zijn meerdere types van dwarsprofiel mogelijk. Op grond van de uitvoeringswijze en een al dan niet gemeenschappelijke constructie, bestaan er twee opties onder die drukke verkeersader. Het tracé kan ofwel in de as van de Krijgsbaan geplaatst worden ofwel via een geboorde tunnel buiten de as.

Een raming zal dus afhankelijk zijn van de gekozen oplossing. In dit stadium kan alleen een zeer globale raming gegeven worden. Op het vlak van budget spreken wij voor beide tracés over dezelfde

accès ferroviaire au port d'Anvers, la note a été déclarée complète et la consultation publique s'est déroulée entre le 12 mars et le 30 avril 2012.

Je fournirai aux membres une ébauche des deux options de tracé et un planning détaillé des travaux.

S'appuyant sur sa connaissance personnelle des lieux, chacun est en mesure d'indiquer les effets ou les mesures à étudier. De plus, les riverains ont la faculté de proposer d'autres options et d'attirer l'attention sur des points spécifiques. Sur la base des réactions enregistrées, le gouvernement flamand établira ensuite les directives en vue de l'établissement du plan MER, de manière à permettre la rédaction définitive du rapport d'incidence sur l'environnement. L'actuelle consultation publique n'est pas destinée à permettre aux citoyens d'introduire des réclamations, mais plutôt à leur donner voix au chapitre. Le plan devra être adopté par le service MER du gouvernement flamand.

Compte tenu de l'importance de la participation et de la communication, Infrabel et l'Agentschap Wegen en Verkeer vont orchestrer ensemble une série de sessions d'information à l'intention de la population. Celles déjà organisées à Schoten, Lier, Ranst et Boechout ont suscité un grand intérêt.

Actuellement, plusieurs tracés demeurent possibles et pour un tracé particulier, plusieurs types de coupes transversales sont également envisageables. C'est notamment le cas pour la zone de la A102 dont le tracé définitif sera déterminé sur la base d'une analyse et d'une concertation plus approfondies. Des constructions séparées ou communes peuvent être envisagées pour la route et le chemin de fer et routes et chemins de fer peuvent être couplés

grootteorde van ongeveer 2,2 miljard euro, op het prijsniveau van 2012. Bij de opmaak van MKBA zal uiteraard een meer gedetailleerde raming opgesteld kunnen worden.

In verband met de aanpak van de communicatie, Infrabel hecht veel belang aan een duidelijke informatie voor alle betrokkenen. Het project belangt 775 000 mensen aan in 11 gemeenten. In overleg met de gemeenten werden voorafgaandelijk aan de inspraakronde vijf infomarkten georganiseerd. Een daarvan, namelijk die op 18 februari, was bedoeld voor de inwoners van Lier, Nijlen en Berlaar; 885 mensen waren aanwezig.

Infrabel kan begrijpen dat een gemeente nog bijkomende vragen heeft en is steeds bereid om op individuele basis concrete vragen van de gemeenten te beantwoorden. Infrabel heeft dat ook zo aan de gemeente Nijlen gecommuniceerd op de voorafgaande infosessie van 11 april in Nijlen. De gemeente besliste echter om haar eigen standpunten duidelijk te maken in een eigen infovergadering.

Daarnaast beantwoordt Infrabel ook dagelijks individuele vragen van buurtbewoners, onder andere uit Nijlen, over de tweede spoortoegang.

horizontalement ou verticalement. Il faut en tout cas que le projet A102 soit compatible avec le deuxième accès ferroviaire.

Pour le tronçon longeant le R11bis, plusieurs profils transversaux sont envisageables. La voie pourrait s'inscrire dans l'axe de la Krijgsbaan ou emprunter un tunnel percé en dehors de cet axe.

Les estimations varient selon l'option retenue et, à ce stade, on ne peut parler très globalement que d'un montant d'environ 2,2 milliards d'euros pour les deux tracés. Une estimation plus précise pourra être fournie au moment de l'analyse coûts-bénéfices.

Infrabel attache beaucoup d'importance à une information claire pour toutes les parties concernées. Ce projet concerne 775 000 personnes réparties sur 11 communes. Les séances d'infos sont organisées en concertation avec ces dernières. Infrabel comprend que des interrogations subsistent dans certaines communes et est disposée à y répondre si nécessaire. La commune de Nijlen a décidé d'organiser sa propre réunion d'informations afin d'exposer ses positions. De plus, Infrabel répond quotidiennement à des questions individuelles de riverains au sujet du deuxième accès ferroviaire.

10.04 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord.

Het is belangrijk dat de verschillende gemeentebesturen effectief kunnen participeren in het beslissingsproces.

10.05 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik weet ook dat nog heel wat vragen onbeantwoord zijn. U zegt in uw antwoord dat de NMBS en Infrabel communicatie en informatie heel belangrijk vinden.

Ik stel vast dat men, ook bij andere projecten, soms een beetje te gemakkelijk op een te grote schaal werkt, zeker met infomarkten. Er zijn 11 gemeenten betrokken; men zou die communicatie toch op gemeentelijke schaal moeten doen en het niet mogen bundelen door diverse gemeenten samen te nemen. Die plannen zijn immers zo ingrijpend en omvangrijk dat lokale toelichting toch op zijn minst

10.04 David Geerts (sp.a): Il est essentiel que les pouvoirs communaux puissent effectivement participer au processus décisionnel.

10.05 Tanguy Veys (VB): La communication devrait s'organiser par commune plutôt que par groupes de communes. Lorsqu'une d'entre elles organise une réunion d'informations, Infrabel doit être présente.

verantwoord is. Dat is mijn visie en ik sta daarmee niet alleen, dat is ook de visie van de gemeente Nijlen en van veel bewoners.

Als de gemeente de moeite doet om dat te organiseren, moet Infrabel daarop ingaan. Infrabel heeft er alle belang bij om daar aanwezig te zijn, anders loopt het bedrijf achter de feiten aan. U zegt dat men rechtstreeks contact kan nemen. Het is heel inefficiënt en dubbel werk als men achteraf communiceert. Infrabel speelt op die manier niet kort op de bal.

Gelet op de draagwijdte van de plannen was de aanwezigheid van Infrabel de efficiëntie van de communicatie ten goede gekomen. U geeft zelf aan dat Infrabel communicatie belangrijk vindt.

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

11 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de reclame van Belgacom 'overstappen zonder een euro meer uit te geven'" (nr. 10429)

11 Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la publicité par laquelle Belgacom propose de devenir client sans déboursier un euro de plus" (n° 10429)

11.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, naar aanleiding van een beslissing van Telenet om een aantal zenders uit het analoge aanbod te schrappen, meldde Belgacom dat de klanten naar hen kunnen overstappen zonder 1 euro meer uit te geven. Telenet heeft daarop klacht ingediend wegens misleidende reclame omdat het onvoldoende duidelijk zou zijn welk pakket de klant bij Belgacom TV bijvoorbeeld gedurende vier maanden gratis krijgt, en welke kostprijs er gefactureerd wordt voor de telefoonlijn, enzovoort.

Telenet diende klacht in op basis van artikel 88 van de wet op de marktpraktijken en de consumentenbescherming. Blijkbaar is de campagne onmiddellijk daarna stopgezet.

Wat was het advies van de regeringscommissaris aangaande deze campagne?

De campagne werd onmiddellijk ingetrokken. Is dit een erkenning van het feit dat inbreuk werd gedaan op artikel 88 van de wet op de marktpraktijken en de consumentenbescherming?

11.02 Minister Paul Marnette: Mijnheer Geerts, op 3 maart 2012 heeft Belgacom een promotie gelanceerd voor mensen die nog geen Belgacom TV hebben en die indien zij zich abonneerden vier maanden gratis Belgacom TV kregen.

Deze promotie was het voorwerp van twee verschillende campagnes. Ten eerste was er een reclamecampagne in de kranten van 3, 4 en 5 maart, waarin de promotie "4 maanden gratis Belgacom TV" gesitueerd werd in het licht van de door Telenet aangekondigde verarming van het analoge tv-aanbod, gebruikmakend van een aantal

11.01 David Geerts (sp.a): Récemment, Telenet a décidé de supprimer plusieurs chaînes de son offre de télévision analogique. Belgacom a aussitôt lancé une campagne de recrutement de clients en leur offrant la possibilité de changer d'opérateur sans déboursier un seul euro de plus. Telenet a dès lors déposé une plainte sur la base de l'article 88 de la loi relative aux pratiques du marché et à la protection du consommateur, et la campagne a pris fin immédiatement.

Quelle était la teneur de l'avis du commissaire du gouvernement concernant cette campagne? L'arrêt de la campagne en question implique-t-il forcément la reconnaissance d'une infraction à l'article 88?

11.02 Paul Marnette, ministre: Le 3 mars 2012, Belgacom a lancé une double campagne de promotion en offrant quatre mois d'abonnement gratuit à Belgacom TV aux nouveaux clients. D'une part, une publicité dans la presse écrite des 3, 4 et 5 mars faisait référence à la réduction annoncée par Telenet de son offre analogique. D'autre

krantenknipsels die hierover berichtten. Ten tweede was er een reclamecampagne op radio en televisie, die enkel "vier maanden gratis Belgacom TV" adverteerde. Deze campagne loopt nog steeds op de televisie.

Belgacom is dus niet gestopt met haar campagne maar heeft enkel de assertieve toon van de eerste dagen – de verwijzing naar het verarmde analoge aanbod van Telenet in de advertentie in de nationale pers – gemilderd en zich beperkt tot de louter promotionele campagne op radio en televisie.

Ik heb Belgacom om toelichting gevraagd over de potentieel misleidende informatie. Belgacom is van mening dat de betrokken advertentie niet misleidend was, en wel om volgende redenen.

Ten eerste, met deze promotie krijgen de nieuwe klanten gedurende vier maanden wel degelijk gratis televisie. De klant zal op zijn factuur van TV Belgacom 0 euro zien verschijnen naast de post tv. Deze publiciteit is dan ook niet misleidend en vormt bijgevolg geen inbreuk op artikel 88 van de wet op de marktpraktijken.

Ten tweede, de slogan "Telenetklanten kunnen overstappen op Belgacom zonder 1 euro meer uit te geven" is correct voor de meerderheid van de klanten van Telenet, in de zin dat zij inderdaad minder zullen betalen bij Belgacom dan bij Telenet. Voor een minderheid van Telenetklanten uit het Hasseltse is er een kleine meerprijs van 0,6 euro bij hun overstap naar Belgacom, wat nog steeds minder is dan 1 euro, zodat ook hier de slogan "zonder 1°euro meer te betalen" correct is.

Ten slotte wenst Belgacom te vermelden dat Telenet dezelfde toelichting heeft gekregen en hierna niet verder heeft aangedrongen op een wijziging van de publiciteit.

part, une campagne menée à la télévision, où elle est d'ailleurs toujours en cours, ainsi qu'à la radio, portait exclusivement sur les quatre mois d'abonnement gratuit à Belgacom TV. Belgacom n'a donc pas cessé la campagne en question, elle a seulement supprimé dans la presse la référence à l'offre amputée de Telenet.

Pour Belgacom, la publicité visée n'est nullement trompeuse puisque les nouveaux clients recevront effectivement quatre mois de télévision gratuite et qu'aucun montant ne leur sera facturé pour la télévision pendant cette période. Il n'y a donc pas d'infraction à l'article 88 de la loi relative aux pratiques du marché.

De plus, le slogan selon lequel "les clients de Telenet peuvent migrer vers Belgacom sans déboursier un euro de plus" correspond à la réalité pour la majorité des clients de Telenet, puisqu'ils paieront effectivement moins cher chez Belgacom que chez Telenet. Si, toutefois, un petit surcoût de 0,6 euros est réclamé à une minorité de clients de Telenet, dans la région de Hasselt, pour qu'ils puissent migrer vers Belgacom, ce montant reste donc inférieur à un euro. Là encore, le slogan se vérifie donc toujours.

Après avoir pris connaissance des explications de Belgacom, Telenet n'a plus insisté pour que la publicité incriminée soit modifiée.

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

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

12 Question de M. Josy Arens au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réorganisation de l'offre de trains entre Arlon, Virton et le Grand-Duché de Luxembourg" (n° 10443)

12 Vraag van de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de reorganisatie van het treinaanbod tussen Aarlen, Virton en het Groothertogdom Luxemburg" (nr. 10443)

12.01 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, le 7 mars dernier, je vous interrogeais au sujet de la mise en circulation des rames Desiro en province du Luxembourg. À cette occasion, vous avez déclaré qu'à partir du mois de décembre, ni les rames Desiro, ni les autorails 41 ne circuleraient plus au Luxembourg.

Finalement, grâce aux CFL qui ouvriront une deuxième voie via Dippach, deux correspondances par heure seront assurées à Athus vers le Luxembourg.

Monsieur le ministre, pourriez-vous me donner des éclaircissements quant à cette réorganisation de l'offre? Comment se fait-il que cette situation n'ait pas été anticipée? Les problèmes d'interopérabilité étaient prévisibles! Comment se fait-il que les rames Desiro aient été commandées sans que ces données ne soient prises en compte?

Qu'en sera-t-il, à partir de décembre, des deux trains directs qui assurent la liaison Virton-Luxembourg le matin et le soir?

La réorganisation de l'offre a-t-elle été réalisée en concertation avec les pouvoirs locaux et les associations de navetteurs? Si non, comment l'expliquez-vous? Pourquoi les communes ne sont-elles pas systématiquement informées des projets de modification des horaires ou pire, des parcours?

Vous semblez considérer comme positif le fait de ne plus passer par Rodange. Beaucoup craignent que ce nouveau parcours signe l'arrêt de mort de la ligne Virton-Rodange et exclue, encore une fois, les habitants des petits villages. Pouvez-vous nous confirmer qu'il n'en est rien et que, dès que les problèmes d'interopérabilité seront résolus, les trains circuleront à nouveau sur cet axe?

12.02 Paul Magnette, ministre: Monsieur le président, cher collègue, les automotrices Desiro sont équipées du système ETCS et seront donc aptes à circuler sur le réseau luxembourgeois.

Étant donné que celui-ci ne sera équipé de ce système qu'en 2013, l'homologation des automotrices Desiro jusqu'au Luxembourg, dont la responsabilité incombe au constructeur, ne pourra être obtenue qu'à cette date.

La SNCB s'équipe du matériel le plus sécurisé. Le Luxembourg est actuellement en phase d'équipement de son infrastructure qui ne sera opérationnel en ETCS qu'en 2013.

L'offre complémentaire en heures de pointe au départ de Virton le matin et retour le soir sera maintenue grâce au fait que ces trains sont assurés par du matériel luxembourgeois. Pour plus de détails, je vous renvoie à ma réponse à votre question n° 9385 du 7 mars que vous aviez jugée – je cite vos propos extraits des notules – "très complète et très claire".

Les modifications horaires qui entreront en vigueur en décembre 2012 sur la ligne 165 ont fait l'objet de nombreuses réunions avec les CFL. Du fait que le nouveau matériel roulant ne pouvait plus circuler momentanément sur le réseau luxembourgeois, la SNCB a été contrainte de modifier, en partenariat avec les CFL, la desserte sur cette ligne en essayant de maintenir une offre attractive et pertinente

12.01 Josy Arens (cdH): Op 7 maart zei u dat de Desiro-treinstellen en de motorwagens 41 vanaf december niet langer op het Luxemburgse net zouden rijden.

Wat zal die reorganisatie precies inhouden? Hoe komt het dat vooraf geen rekening werd gehouden met de interoperabiliteitsproblemen van de Desiro-treinstellen? Wat met de twee treinen die dagelijks rijden tussen Virton en Luxemburg? Werd er overleg gepleegd met de lokale overheden en de pendelaarsverenigingen? Waarom worden de gemeenten niet systematisch op de hoogte gebracht van wijzigingen in de dienstregeling of zelfs in de reisweg?

Bevestigt u dat de treinen opnieuw op de verbinding Virton-Rodange zullen rijden zodra de interoperabiliteit gegarandeerd is? Er wordt immers gevreesd dat die verbinding zal verdwijnen.

12.02 Minister Paul Magnette: Het ETCS-systeem waarmee de Desiro-treinstellen zijn uitgerust, wordt pas in 2013 op het Luxemburgse spoornet geïnstalleerd; de Luxemburgse overheden zullen die treinstellen dus niet eerder kunnen homologeren.

Het aanbod vanuit Virton tijdens de ochtend- en de avondspits wordt in stand gehouden met Luxemburgs materieel. Ik verwijs in dat verband naar mijn antwoord op uw vraag nr. 9385 van 7 maart.

Er zijn tal van overlegvergaderingen geweest met de CFL over de wijzigingen die in december gepland zijn. Het plan met betrekking tot het toekomstige verkeer op lijn 165 moet nog door de raad van bestuur van de NMBS worden goedgekeurd, ik kan daarover dus nog niets zeggen.

pour la clientèle navetteuse et estudiantine.

En outre, il faut souligner que le projet de nouvelle desserte sur la ligne 165 doit encore être avalisé par le conseil d'administration et le comité de direction de la SNCB, et ne peut donc pas encore être communiqué.

Par ailleurs, les modifications horaires prévues en décembre 2012 feront l'objet d'une campagne d'information en temps opportun. La clientèle de la ligne sera également informée via les canaux habituels: les brochures, le site internet, l'affichage et les annonces en gare.

Une rencontre avec les représentants des autorités locales a eu lieu. Il est prévu d'en organiser une seconde.

La SNCB m'indique qu'il n'entre pas dans ses intentions d'arrêter la desserte de la ligne 165. La desserte de cette ligne fait d'ailleurs l'objet d'accords pris avec les CFL. En fonction du degré de satisfaction des usagers et des options du futur plan de transport, la SNCB évaluera le maintien ou non de la situation actuellement mise en place.

Te gelegener tijd zal er informatie verspreid worden over de aanpassing van de dienstregeling in december. Er heeft een vergadering plaatsgehad met de lokale overheden en een tweede vergadering is gepland. De NMBS is niet van plan om geen treinen meer te laten rijden op lijn 165. Daarover bestaan er overigens overeenkomsten met de CFL. De handhaving van de huidige situatie zal geëvalueerd worden op grond van de klanttevredenheid en de opties in het toekomstige vervoersplan.

12.03 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, merci pour votre réponse. Je reste donc optimiste: une fois les problèmes d'interopérabilité résolus, les trains circuleront à nouveau sur cet axe, surtout que, d'ici là, nous aurons probablement trouvé ensemble une solution à la tarification transfrontalière, cause de nombreux problèmes.

12.03 Josy Arens (cdH): Ik blijf optimistisch, want wanneer de interoperabiliteitsproblemen van de baan zullen zijn, is er intussen wellicht ook een oplossing voor de tarieven voor de grensoverschrijdende ritten.

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

13 Question de M. Josy Arens au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le transfert des gares régions" (n° 10444)

13 Vraag van de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de herschikking van de regiostations" (nr. 10444)

13.01 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, en 2010, les travailleurs de la gare région d'Arlon et de la cabine de signalisation de Libramont se sont vus imposer le projet d'Infrabel de démanteler leurs activités et leurs services pour les transférer à Namur en 2020. Aujourd'hui, alors que les familles de ces cheminots construisaient sans doute des projets en fonction de cette première décision unilatérale, Infrabel rebat ses cartes et impose un nouvel ultimatum: le transfert de la gare région d'Arlon et celui de la cabine de signalisation de Libramont (qui n'a même jamais été inaugurée) auraient lieu trois ans plus tôt que prévu. De plus, certaines activités seraient transférées à Liège plutôt qu'à Namur.

13.01 Josy Arens (cdH): Infrabel had in 2010 het plan opgevat om de activiteiten van de werknemers in regiostation Aarlen en in het seinhuis van Libramont in 2020 over te hevelen naar Namen. Dat zou nu, volgens Infrabel, echter drie jaar eerder gebeuren en een aantal activiteiten zou naar Luik verhuizen in plaats van naar Namen.

Monsieur le ministre, pouvez-vous confirmer ces informations? Avec mes amis politiques de tous les partis, je défends Arlon, le chef-lieu de la province de Luxembourg.

Bevestigt u deze informatie? Welke redenen worden er aangevoerd om dit nieuwe plan te rechtvaardigen? Waarom heeft Infrabel deze beslissing zonder voorafgaand overleg aan zijn

Quelles raisons Infrabel avance-t-elle pour justifier ce nouveau plan? Pourquoi a-t-il été décidé? Comment se fait-il que la société ait

imposé cette nouvelle aux travailleurs sans aucune concertation préalable avec eux?

Trouvez-vous que cette délocalisation est une décision juste au regard des dizaines voire des centaines de familles qui vont se voir contraintes d'abandonner leurs biens, leurs racines, pour déménager à Liège ou à Namur, à moins que les cheminots décident de subir seuls les trajets lourds qu'imposeront les distances? Des indemnités sont-elles prévues?

Trouvez-vous que ce projet soit une bonne chose pour le bon fonctionnement de l'entreprise elle-même, étant donné que la gestion du réseau de la province du Luxembourg devra se faire à distance alors que la zone est particulière et plus sujette aux hivers rigoureux, aux incidents et donc aux retards?

13.02 Paul Magnette, ministre: Monsieur le président, monsieur Arens, Infrabel me signale qu'en ce qui concerne le transfert de la desserte du poste de signalisation de Libramont vers celui de Namur, dans le cadre du projet de concentration de 31 vers 10 cabines, il n'y a aucune modification du planning initialement prévu. Le transfert est toujours programmé à l'horizon 2019, essentiellement en fonction de l'attrition naturelle. De plus, le poste de signalisation de Namur sera maintenu à Namur dans une finalité de concentration.

L'évolution de la concentration des cabines de 368 en 2005 à 31 fin 2014, et enfin à 10 à l'horizon 2020, avec une diminution de l'effectif à gérer ainsi que la mise à disposition progressive d'outils modernes de gestion du trafic et du personnel, implique que l'ensemble de l'organisation des secteurs de soutien pour l'activité des postes de signalisation soit réétudié. De plus, il y a lieu de prévoir une réorganisation uniforme à l'intérieur d'Infrabel, au niveau des directions Infrastructure et Réseau, afin d'améliorer l'efficacité des interventions des différents services. Dans ce cadre, une nouvelle organisation est prévue au sein d'Infrabel pour accompagner la concentration des cabines d'ici 2020. Cette organisation est basée sur le modèle de la direction Infrastructure reprenant 5 centres organisationnels au niveau du réseau.

Pour ce qui concerne le district Sud-Est, les GRI-R de Liège, Namur et Arlon formeront une zone unique dont le siège principal se situera à Liège. Cette réorganisation globale se fera progressivement en fonction de la concentration des cabines et de l'attrition naturelle du personnel des GRI-R pendant la période 2015-2020. De plus, elle est également basée sur le maintien d'antennes à proximité immédiate des postes de signalisation concentrés pour les besoins de gestion du personnel et de sa formation.

Les permanences actuellement prévues pour les interventions et les contrôles nécessaires seront maintenus et même renforcés aux endroits stratégiques.

Cette réorganisation a été étudiée au sein du groupe de travail et une première information globale du directeur Infrabel Réseau sur les principes a été mise en place durant ce mois de mars 2012 via des séances d'information au personnel concerné. La dispense d'informations plus précises en fonction de l'avancement des études est prévue pendant le second semestre 2012.

personeelsleden opgedrongen? Tientallen of misschien zelfs honderden gezinnen zullen naar Luik of Namen moeten verhuizen; vindt u dat kunnen? Zullen zij hiervoor vergoed worden? Is dit project een goede zaak voor het bedrijf? Het net in de provincie Luxemburg zal dan immers vanop afstand moeten worden beheerd, terwijl de winters in die streek vaak strenger zijn en er meer incidenten en vertragingen voorkomen?

13.02 Minister Paul Magnette: Infrabel laat mij weten dat de planning inzake de overheveling van de bediening van het seinhuis van Libramont naar Namen niet gewijzigd is: de verhuis zal gebeuren tegen 2019. Het seinhuis van Namen zal in Namen blijven.

De organisatie van de ondersteunende sectoren moet worden herbekeken, gelet op de vermindering van het aantal seinhuizen en het personeelsbestand en het ter beschikking stellen van moderne tools voor verkeers- en personeelsmanagement. Er zal ook bij Infrabel een herstructurering worden doorgevoerd. De concentratie van de seinhuizen tegen 2020 zal gepaard gaan met een nieuwe organisatie die gemodelleerd is naar de directie Infrastructuur, met vijf structurele centra op netniveau.

Voor wat het district Zuid-Oost betreft, zullen de Gestionnaires Régionaux de l'Infrastructure-Réseau (GRI-R) van Luik, Namen en Aarlen één enkele zone vormen, met zetel te Luik. Deze reorganisatie zal worden doorgevoerd in functie van de concentratie van de seinhuizen en het natuurlijke personeelsverloop bij de GRI-R in de periode 2015-2020 en is erop gericht in de nabijheid van de seinhuizen in een aantal kantoren te voorzien voor personeelsbeheer en -opleiding.

En ce qui concerne l'impact sur le personnel, particulièrement sur ses déplacements, la réglementation des ressources humaines sera entièrement d'application, notamment le droit aux indemnités de déplacement et à la limitation du temps d'absence du domicile. Dans certains cas critiques, des mesures spécifiques seront étudiées pour l'utilisation du personnel au niveau local, donc sans transfert vers un siège de travail trop éloigné.

Pour faire face aux particularités de la province de Luxembourg, des permanences d'intervention rapide seront maintenues localement et un renforcement de celles-ci sera prévu avec du personnel utilisé actuellement dans la région d'Arlon.

Die herschikking werd in de werkgroep onderzocht en in maart 2012 werd er een eerste informatieronde voor de betrokken personeelsleden georganiseerd. In de tweede helft van 2012 zal er meer specifieke informatie – in functie van de voortgang van het studiewerk – worden verspreid.

Wat de gevolgen voor het personeel betreft, blijft de personeelsregelgeving onverkort van kracht, met name het recht op verplaatsingsvergoedingen en een beperking van de afwezigheid thuis. In bepaalde kritieke omstandigheden zullen er specifieke maatregelen worden overwogen met betrekking tot de inzet van personeel op lokaal niveau.

Gelet op de bijzondere gegevens van de provincie Luxemburg, zullen de wachtdiensten die een snelle inzet van het personeel mogelijk maken, worden gehandhaafd en zelfs versterkt met personeelsleden die momenteel in de regio Aarlen werken.

13.03 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse.

Si j'ai bien compris, la gare région d'Arlon sera quand même transférée ailleurs, ce qui est une grosse perte pour le Luxembourg et surtout pour le pays d'Arlon. Cette gare était la première à l'entrée du pays.

Nous devons continuer le combat et j'espère que je peux compter sur vous pour le maintien de cette gare région à Arlon.

13.03 Josy Arens (cdH): Als ik het goed heb begrepen, zal het regiostation te Aarlen toch naar elders verhuizen, wat een groot verlies voor de provincie Luxemburg is. Dat station is het eerste dat de treinen uit het buitenland aandoen.

We zullen blijven vechten voor het behoud van het regiostation te Aarlen.

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

14 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de maatregelen om de loonkloof te dichten tussen de laagste en de hoogste lonen in de overheidsbedrijven en het systeem van vergoedingen en andere voordelen voor bestuursmandaten" (nr. 10458)

- de heer Peter Dedecker aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de ontslagvergoedingen bij Belgacom" (nr. 10467)

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het loonbeleid en de

ontslagvergoedingen bij Belgacom" (nr. 10482)

14 Questions jointes de

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les mesures destinées à réduire l'écart entre les salaires les plus bas et les plus hauts dans les entreprises publiques et le système d'indemnités et autres avantages liés aux mandats d'administrateur" (n° 10458)

- M. Peter Dedecker au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les indemnités de licenciement chez Belgacom" (n° 10467)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les pratiques salariales et les indemnités de licenciement chez Belgacom" (n° 10482)

14.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ook over bedoeld thema is al veel inkt gevloeid. Gisteren nog waren in diverse toespraken op 1 mei 2012 de toplopen van bestuursmandaten bij overheidsbedrijven een aandachtspunt.

Over het bedrijf Belgacom heb ik, ook via de pers, kunnen vernemen dat in 2011 een bedrag van 2,6 miljoen euro, inclusief patronale lasten, door topman en CEO Didier Bellens werd opgestreken. Het komt erop neer dat de heer Bellens ongeveer hetzelfde verdiende als in 2010. De bonus voor zijn prestaties daalde lichtjes, maar gelukkig voor hem steeg zijn basisloon dankzij de index.

Bij Belgacom zijn er ook de hoge vertrekpremies geweest. Wij verwijzen naar mevrouw De Lathauwer en de heer Dallemagne, die bij hun vertrek samen 2,7 miljoen euro mochten opstrijken.

Er zou binnen het syndicaal loonoverleg worden gesproken over een loonsverhoging voor 3 500 kaderleden en saleswerknemers bij Belgacom. Zij werken blijkbaar niet via een systeem van baremieke verhogingen, maar via een systeem waarbij met motivatie en de verloning op de markt rekening wordt gehouden.

In 2011 was er voor de bedoelde 3 500 kaderleden en saleswerknemers sprake van een budget van drie miljoen euro of een loonsverhoging van 0,5 %.

Mijnheer de minister, de verloning van de zes à zeven directe medewerkers van de heer Bellens zou goed zijn voor zeven miljoen euro, wat een verhoging niet met 0,5 % maar met 36 % betekent.

Vornoemd bedrag werd toen gemotiveerd als zijnde een zogenaamde "one shot"-maatregel, die in de huidige besparingstijden toch wel enigszins vreemd is. Bedoelde "one shot"-maatregel zou voor directe medewerkers de voorbije tijd slechts lichtjes zijn gekrompen.

Ik wil u eraan herinneren dat in het regeerakkoord van 1 december 2011 duidelijk staat dat het verschil tussen de hoogste en de laagste lonen in overheidsbedrijven redelijk moet zijn.

Wat is volgens u redelijk? In het regeerakkoord is er immers sprake van dat de regering daartoe de nodige initiatieven zou nemen teneinde te vermijden dat de concurrentiepositie van de bedrijven zou worden aangetast.

14.01 Tanguy Veys (VB): Chez Belgacom, le CEO Didier Bellens a empoché en 2011 2,6 millions d'euros, cotisations patronales incluses, soit à peu de choses près la même chose que l'an passé. Il faut y ajouter les primes de départ de Mme De Lathauwer et de M. Dallemagne qui ont touché ensemble 2,7 millions d'euros.

Dans le cadre de la concertation salariale au niveau syndical, une discussion porterait sur une augmentation de salaire au bénéfice de 3 500 cadres et employés sales de Belgacom. L'opérateur historique n'augmente visiblement pas les salaires de ses collaborateurs sur la base d'échelles de traitement mais sur la base d'un système qui tient compte de la motivation et de la valeur sur le marché. En 2011, ces cadres et employés sales de Belgacom avaient déjà bénéficié d'une augmentation de salaire d'un demi-pour cent. Quant aux salaires des six ou sept collaborateurs directs de M. Bellens, ils représenteraient une masse salariale de sept millions d'euros, ce qui correspond à une augmentation de 36 %, augmentation qui a été présentée comme une mesure *one shot*.

Dans l'accord de gouvernement du 1^{er} décembre 2011 ainsi que dans la note de politique générale du ministre, il est stipulé clairement que dans les entreprises publiques, le différentiel entre les salaires les plus élevés et les plus

Ik verwijs ook naar uw algemene beleidsnota van 23 december 2011, waarin u stelt dat in de overheidsbedrijven de loonkloof tussen de laagste en de hoogste lonen redelijk moet zijn. U stelt ook dat de regering daartoe dan ook de nodige initiatieven zou nemen, zonder dat zij de concurrentiepositie van de bedrijven aantasten.

Ook toen u dezelfde, voornoemde beleidsnota in de commissie voor de Infrastructuur kwam toelichten, stelde u dat de regering er heel sterk aan hecht dat de overheidsbedrijven het toegewezen gemeenschapsgeld in volledige transparantie zouden beheren. De principes van goed beheer moeten worden nageleefd. In voornoemd licht heeft de regering er zich toe verbonden de noodzakelijke initiatieven te nemen, om de salarisverschillen te verminderen. Gisteren sprak onder meer Bruno Tobback van niet meer dan het loon van een eerste minister. De principes van goed bestuur moesten dus worden nagestreefd. Er zou ook een verbod op het gebruiken van managementvennootschappen komen.

Ook ter zake kan u uw eigen collega-ministers, onder meer minister Vande Lanotte, aanspreken.

Volgens uw woorden is het toch niet normaal dat sommige topmanagers vier tot vijf keer meer verdienen dan uw eigen premier. In de loop van het begrotingsjaar zou u in het Parlement al een concreet ontwerp indienen. Eerst dient er echter een inventaris te worden opgemaakt van de toepasselijke regels, plafonds en beperkingen.

Ondertussen zijn wij al iets verder. Het regeerakkoord dateert van 1 december en uw beleidsnota, met de toelichting ervan, van 23 december. U hebt dus al vijf maanden de tijd gehad om daar echt werk van te maken.

Mijnheer de minister, ik had dan ook graag geweten wat uw concreet plan is.

U spreekt zich niet echt uit over vertrekpremies en daarom vraag ik of er ook daarvoor de nodige aandacht zal zijn.

In welke timing is er voorzien?

Welke principes hebt u reeds in de praktijk omgezet? Ik denk namelijk dat u een zeer krachtig en duidelijk signaal moet geven en een einde moet maken aan dergelijke praktijken.

14.02 Peter Dedecker (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, zoals de heer Veys zei, werd deze problematiek, opgenomen in het regeerakkoord, opnieuw actueel.

CEO Didier Bellens heeft een loon van 2,58 miljoen euro. Ik vergelijk altijd graag even met zijn sectorgenoten. Voor zijn collega Benoit Scheen, CEO van Mobistar, is dat 800 000 euro. Bij Duco Sickinghe van Telenet gaat het om 1,6 miljoen euro. Ik denk dus dat het wel duidelijk is dat de heer Bellens er een beetje bovenuit springt, zacht uitgedrukt.

De twee ontslagen directieleden kregen samen een gouden parachute van 2,7 miljoen euro, ook niet weinig als u het mij vraagt.

bas salaires doit être raisonnable. Qu'est-ce qui est raisonnable, selon le ministre?

Le gouvernement, qui appelle de ses vœux une gestion saine et transparente des ressources publiques, s'est engagé à prendre les initiatives nécessaires pour réduire les écarts salariaux. Quel plan le ministre a-t-il échafaudé concrètement? Prêtera-t-il également attention aux primes de départ? Quels principes a-t-il déjà mis en pratique?

14.02 Peter Dedecker (N-VA): La rémunération de Didier Bellens est beaucoup plus élevée que celle de ses collègues du même secteur. Les deux membres de la direction remerciés se sont vu offrir un parachute doré de 2,7 millions d'euros, ce qui n'est pas rien non plus.

En juillet de l'an dernier, votre prédécesseur, Mme Vervotte, a demandé au conseil d'admi-

In juli vorig jaar heeft uw voorgangster, mevrouw Vervotte, de raad van bestuur van Belgacom verzocht om de ontslagvergoedingen te onderzoeken. Dat zijn zaken die besproken worden op het remuneratiecomité, waarin ook de niet-uitvoerende bestuurders zetelen, die, naast de onafhankelijke bestuurders, de posities van de aandeelhouders vertolken, in dit geval dus die van de Belgische Staat.

In het verleden heeft dat comité reeds, ook op verzoek van mevrouw Vervotte, de bezoldiging en ontslagvergoeding van CEO Didier Bellens ingeperkt. U herinnert zich ongetwijfeld nog dat de raad van bestuur geen tweede termijn zag zitten voor Didier Bellens en dat er een compromis uit de bus gekomen is, in die zin dat hij mocht blijven, mits loonvermindering.

Ik wil niet in populisme vervallen en ik schaar mij ook niet achter de uitspraken van uw collega-socialist Bruno Tobback. Toch meen ik dat u wel zult begrijpen, zeker als socialistisch minister, dat een dergelijke ontslagvergoeding en een dergelijk toploon de modale werknemer en ook de middenkaders serieus tegen de borst stoten.

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

Ten eerste, hoe wordt het loonbeleid bij Belgacom gevoerd? Waarop zijn de bezoldigingen en ontslagvergoedingen gebaseerd? In welke mate wordt er daarvoor gebruikgemaakt van benchmarks uit de privésector of andere semi-overheidsbedrijven in binnen- en buitenland?

Wij moeten immers onder ogen zien dat Belgacom nog altijd een overheidsbedrijf is, maar wel een overheidsbedrijf dat concurreert op de private markt. In de bezoldiging moet daarmee rekening gehouden worden. Wij kunnen ook in vraag stellen in hoeverre het een overheidsbedrijf moet blijven, maar dat is een andere discussie.

Hanteren de andere semi-overheidsbedrijven dezelfde regels?

Welk standpunt hanteert u?

Welk standpunt hanteren de vertegenwoordigers van de Belgische Staat in de raad van bestuur en het remuneratiecomité?

14.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de context is al voldoende geschetst.

Een loon van 2,58 miljoen euro en een vertrekpremie voor twee mensen, van 2,7 miljoen euro, dat is onaanvaardbaar. Als een gewone medewerker van Belgacom deze bedragen hoort, zal hij of zij terecht kwaad worden.

Wat is de loonspanning bij Belgacom, bpost, de Nationale Loterij en de NMBS?

Graag kreeg ik een stand van zaken inzake de beperking van de loonspanning bij de respectievelijke overheidsbedrijven, zoals ook in het regeerakkoord stond. U kondigde zelf ook aan dat u met een wetsontwerp zou komen.

nistration de Belgacom d'examiner la question des indemnités de départ. Ces matières sont discutées par le comité de rémunération, au sein duquel siègent également des administrateurs non exécutifs. Ceux-ci traduisent, aux côtés des administrateurs indépendants, les positions des actionnaires, en l'occurrence donc, de l'État belge.

Ce comité a limité par le passé les montants de la rémunération et de l'indemnité de départ de M. Didier Bellens.

Je ne souhaite nullement verser dans le populisme mais je crois que le ministre comprend qu'une telle indemnité de licenciement et des rémunérations aussi élevées choquent le travailleur ordinaire et même les cadres moyens.

Quelle est la politique salariale de Belgacom? Dans quelle mesure est-il fait usage à cet égard de benchmarks du secteur privé ou d'autres entreprises semi-publiques en Belgique et à l'étranger? Les autres entreprises semi-publiques appliquent-elles les mêmes règles? Quel est à cet égard le point de vue du ministre?

14.03 David Geerts (sp.a): Un salaire de 2,58 millions d'euros et une prime de départ de 2,7 millions d'euros pour deux personnes, c'est inadmissible. Ces montants ont de quoi irriter plus d'un collaborateur au sein de Belgacom, à juste titre.

Qu'en est-il de la tension salariale au sein de Belgacom, de bpost, de la Loterie Nationale et de la SNCB? Qu'en est-il de la volonté de limiter cette tension dans ces entreprises publiques?

14.04 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer de voorzitter, het regeerakkoord van 1 december 2011 bepaalt dat de loonkloof tussen het hoogste en het laagste loon redelijk moet zijn. Daarom zullen de vergoedingen en andere voordelen beperkt worden bij de toewijzing van de mandaten van de gedelegeerde bestuurders en leden van de directiecomités van overheidsbedrijven.

Met betrekking tot de loonspanning, ik heb de CEO's van Belgacom, bpost en de NMBS-Groep gevraagd om voor 2011 de nodige informatie te geven over de loonkloof tussen het leidinggevend personeel en hun werknemers.

Uit de verkregen informatie blijkt dat de kloof tussen het salaris van de CEO, alle vergoedingstypes inbegrepen, en het gemiddelde salaris van zijn werknemers als volgt is: voor Infrabel een verhouding van 1 tot 9, voor de NMBS-Holding een verhouding van 1 tot 10, voor de NMBS een verhouding van 1 tot 11, voor bpost: een verhouding van 1 tot 23 en voor Belgacom een verhouding van 1 tot 32. De cijfers voor de Nationale Loterij moet u aan de minister van Financiën vragen.

Met betrekking tot de ontslagvergoeding, in 2011 werden twee directieleden ontslagen. Belgacom verduidelijkt dat de vergoedingen voor contractbreuk werden betaald, in overeenstemming met de contracten die deze personen aan Belgacom verbonden; dat betekent een jaarloon, met daarbij een maandloon per verworven jaar anciënniteit.

Zoals mijn kabinet in de vergadering van 28 februari 2012 in de commissie belast met de problemen inzake handels- en economisch recht al heeft aangegeven, laat ik een juridische studie uitvoeren om de regering raad te geven in de keuze van wetgevende maatregelen om het regeerakkoord uit te voeren met betrekking tot de bezoldiging van de gedelegeerde bestuurders en leden van het directiecomité van overheidsbedrijven. Ook al ben ik vastbesloten om hier iets aan te doen, toch is haast een slechte raadgever. Het zou contraproductief zijn om maatregelen te nemen zonder zich ervan te verzekeren dat ze onder andere op juridisch vlak kloppen.

Een andere vraag is hoe toepasbaar de maatregelen op lopende contracten zijn. Het advocatenkabinet werd gevraagd een analyse te maken van het bestaande Belgische juridische kader en van de maatregelen die in andere landen werden genomen. Op basis daarvan moet het wetgevende maatregelen voorstellen in overeenkomst met het regeerakkoord. De resultaten van deze studie worden midden mei verwacht. Daarna leg ik het dossier voor aan de regering.

Voor de parlementaire vakantie moet er een akkoord zijn en bij het begin van het nieuwe parlementaire jaar wordt het Parlement een wetsontwerp voorgelegd.

14.05 **Tanguy Veys** (VB): Het is stuitend om te vernemen dat de loonkloof bij Belgacom 1 op 32 is. Sommige personeelsleden

14.04 **Paul Magnette**, ministre: L'accord de gouvernement stipule que la différence entre le salaire le plus élevé et le moins élevé doit être raisonnable. Aussi les indemnités versées aux administrateurs délégués et aux membres des comités de direction des entreprises publiques seront-elles limitées.

En 2011, le CEO d'Infrabel gagnait neuf fois plus qu'un travailleur moyen, à la SNCB-Holding le CEO gagnait dix fois plus, à la SNCB onze fois plus, à bpost 23 fois plus et à Belgacom 32 fois plus. Pour ce qui est de la Loterie Nationale, il convient de s'adresser au ministre des Finances.

En 2011, deux membres de la direction ont été démis de leurs fonctions. Belgacom précise que les indemnités de licenciement contractuelles ont été acquittées, à savoir un an de salaire majoré d'un mois de salaire par année d'ancienneté.

J'ai fait réaliser une étude juridique sur la rémunération des administrateurs délégués et des membres du comité de direction des entreprises publiques. J'ai la ferme intention de modifier cette situation, mais nous devons être sûrs que ces mesures seront également correctes sur le plan juridique. Je ferai également examiner la question de savoir si ces mesures peuvent être appliquées aux contrats en cours. De plus, j'ai commandé une analyse du cadre juridique belge actuel et des mesures prises dans d'autres pays. J'attends les résultats de cette étude pour la mi-mai, après quoi je soumettrai des propositions législatives au gouvernement. Un accord doit intervenir au sein du gouvernement avant les vacances d'été de façon à pouvoir soumettre un projet au Parlement après les vacances.

14.05 **Tanguy Veys** (VB): Le rapport entre le salaire d'un

verdienen een tweeëndertigste van de top van Belgacom.

Op korte termijn moet u een duidelijk signaal geven. U moet daartegen optreden, zeker omdat het geen nieuw probleem is. De discussie is al jaren lopende. Het engagement werd op 1 december in het regeerakkoord genomen. Intussen zijn we mei. U zal midden mei met de resultaten naar de regering gaan. Wat heeft u de voorbije maanden tegengehouden om op te treden? U vindt haast een slechte raadgever maar zo een enorm pallet aan mogelijke maatregelen heeft u toch niet? U kunt toch snel een aantal bovengrenzen opleggen?

Uw eigen collega's in de regering hebben daar al op gewezen. De heer Michel zei in maart nog dat de regering al meer dan honderd dagen aan de slag was en dat hij nog niets had gezien of gehoord van de minister van Overheidsbedrijven die de opdracht had gekregen om een plan op te stellen om de hoge lonen in overheidsbedrijven beter te kaderen.

Als u niet eens uw eigen regeringspartners op de hoogte houdt en u nog geen enkele aanzet heeft gegeven tot het opmaken van een plan, kan ik mij maar moeilijk van de indruk ontdoen dat dit voor u duidelijk geen prioriteit is.

Ook de heer Tobback zei in maart dat hij wachtte op een goed voorstel van Magnette. Ook uw collega's van de Vlaamse socialistische partij menen dus dat u er nog niet in geslaagd bent om met enig voorstel naar de regering te komen.

Ik moet wel de kanttekening maken dat zowel de MR als de sp.a destijds hebben meegewerkt aan de totstandkoming van dit systeem. Ik meen dat de situatie waarin de heer Bellens momenteel vertoeft, onder meer te wijten is aan de steun van MR en sp.a. U hebt in feite de problemen veroorzaakt waarmee wij nu worden geconfronteerd.

Ik zou er dan ook willen op aandringen om dit met spoed en de nodige ernst aan te pakken want tot op heden hebt u daar zeer weinig blijk van gegeven.

14.06 Peter Dedecker (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor de cijfers. Een loonkloof van 1/32 versus 1/9 bij Infrabel is te gek voor woorden. 1/32 kan men echt aan niemand verantwoorden. Ik heb het niet alleen over de modale arbeider, maar ook het middenkader. Hoe verklaart u zo'n kloof van 1/32? Dit is onvoorstelbaar.

Ik vraag mij wel af of een wetgevend initiatief de goede manier van aanpak is. Het loon wordt geregeld via de raad van bestuur. U regelt voor een groot stuk wie in de raad van bestuur zetelt. Dit zegt volgens mij veel over de moraliteit van de mensen die door de verschillende partijen werden aangeduid om te zetelen in die raad van bestuur. Zal dit verbeteren als de regering binnenkort een nieuwe raad van bestuur zal aanduiden? Het gerucht doet de ronde dat Etienne Schouppe voorzitter zal worden van de raad van bestuur. Zal het dan anders worden?

Wat belet de regering om maatregelen te nemen bij de installatie van een nieuwe voorzitter? Waarom moet dit via een heel strikte wet? Men moet immers steeds rekening houden met de positie van dat bedrijf in de markt. Ik meen dat de regering ter zake haar

travailleer moyen et celui du CEO de Belgacom, à savoir 1 sur 32, est choquant. Il convient d'envoyer rapidement un signal clair en la matière. Le ministre doit intervenir. La discussion dure déjà depuis longtemps. Le 1^{er} décembre, nous avons déjà pu lire cette intention dans l'accord de gouvernement. Quels obstacles ont empêché le ministre de mener à bien ce projet? Il a tout de même la possibilité d'imposer rapidement certaines limites supérieures?

Je n'ai pas l'impression que cette question soit prioritaire pour le ministre. En effet, à ce jour, aucune initiative n'a encore été prise pour élaborer un plan. Tant les collègues du MR que ceux du sp.a ont déjà indiqué qu'ils attendaient toujours une proposition du ministre mais, soit dit en passant, ceux-ci sont également responsables de l'instauration du système actuel.

14.06 Peter Dedecker (N-VA): Un écart salarial d'1 sur 32 est totalement injustifiable. Je me demande si une initiative législative constitue bien l'approche adéquate. Le salaire est fixé par le conseil d'administration et, dans une large mesure, c'est le ministre qui désigne les personnes qui siègent à ce conseil. Un écart salarial aussi important en dit long sur la moralité des personnes désignées. Constatera-t-on une amélioration une fois que le gouvernement aura désigné un nouveau conseil d'administration? Qu'est-ce qui empêche le gouvernement de prendre des mesures lors de l'installation d'un nouveau président? À mes yeux, une initiative

verantwoordelijkheid mag nemen en niet moet wachten op allerlei strikte wetgevende initiatieven. Ik meen dat men iets kan doen via de raad van bestuur.

Wat collega Veys zegt, klopt bovendien voor een deel. Deze situatie is gecreëerd door dezelfde partijen. Erger nog, zij hebben ook een compleet overbodig overheidsbedrijf opgericht met dito overbodige CEO en overbodig toploon, namelijk de NMBS-Holding. Dit is uiteraard een compleet ander verhaal. Het verhaal van de heer Bellens bij Belgacom, die steeds wordt beschermd door de PS, is tekenend voor de moraliteit van die partij.

législative n'est pas nécessaire. Les partis responsables du système actuel ont réussi, avec le concours de la SNCB-Holding elle-même, à créer une entreprise publique parfaitement inutile.

14.07 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, bedankt voor de transparantie in het raam van de loonspanning tussen de verschillende bedrijven. Deze cijfers kunnen u sterker maken in de loondiscussie bij bijvoorbeeld Belgacom. 1 op 32 is inderdaad buitensporig. Wij kijken vol verwachting uit naar het initiatief dat u zult nemen.

14.07 David Geerts (sp.a): Je me félicite de ce que nous puissions maintenant disposer des chiffres. Le rapport 1/32 chez Belgacom est en effet excessif.

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

15 Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de verplichting van Infrabel om de spoorinfrastructuur zoals bijvoorbeeld een spoorondertunneling, te onderhouden" (nr. 10473)

15 Question de M. Bert Wollants au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'obligation imposée à Infrabel d'entretenir les infrastructures ferroviaires comme par exemple un tunnel sous voies" (n° 10473)

15.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de minister, ik stel u deze vraag omdat mijn schriftelijke vraag drie maanden onbeantwoord bleef. Ik hoop dus op deze manier een antwoord te kunnen krijgen.

15.01 Bert Wollants (N-VA): Infrabel ne respecte pas ses obligations de maintenance dans le dossier du tunnel sous voies à la hauteur de l'Antwerpsesteenweg à Lier.

Infrabel is verplicht om haar eigendommen te onderhouden, maar dat blijkt in een aantal gevallen toch niet zo grondig te gebeuren. Ik geef u het voorbeeld van de spoorondertunneling ter hoogte van de Antwerpsesteenweg in Lier: de tunnel is verouderd en is een stort geworden. Infrabel komt daar haar verplichtingen niet na. Er zijn daarover reeds meerdere malen klachten geweest. Volgens de stad Lier zou Infrabel daarvoor ook al meerdere keren in gebreke zijn gesteld. In mijn vraag had ik opgenomen dat dit recentelijk nog eens is gebeurd, maar dat betekent dus meer dan drie maanden geleden.

Pouvez-vous confirmer que la ville de Lierre a mis Infrabel en demeure par deux fois? Quelles suites ont été données? Quand les réparations seront-elle effectuées par Infrabel? À combien de reprises Infrabel a-t-elle été mise en demeure au cours de ces 5 dernières années pour avoir manqué à ses obligations de maintenance?

Een aantal spoorovergangen of ondertunnelingen wordt overgedragen naar de lokale steden en gemeenten, maar als ik mij niet vergis, is daarover voor het geval in de stad Lier nog geen definitieve beslissing genomen. Als die tunnel eigendom is en blijft van Infrabel, dan is het uiteraard aan haar om het onderhoud daarvan te verzekeren.

Ik heb de volgende vragen.

Klopt het dat het stadsbestuur van Lier tot tweemaal toe Infrabel in gebreke heeft gesteld voor het onderhoud en de herstellingen? Op welke data is dat gebeurd? Welk gehoor werd daaraan gegeven? Heeft Infrabel reeds een planning voor de herstellingen en het onderhoud van de tunnel? Zo ja, wanneer zullen die plaatsvinden?

Hoe vaak is Infrabel in de voorbije vijf jaar in gebreke gesteld voor het

niet-nakomen van haar verplichtingen inzake het onderhoud van haar eigendommen?

15.02 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer Wollants, het stadsbestuur van Lier heeft Infrabel slechts eenmaal in gebreke gesteld. Dat gebeurde met een aangetekend schrijven, op datum van 26 januari 2012, waarmee de stad Lier liet weten dat er dekstenen losliggen die voor gevaar zouden kunnen zorgen en dat de tunnel een sluikstort geworden is.

Wat de losliggende dekstenen betreft, heeft Infrabel reeds een aannemer opdracht gegeven om de losliggende dekstenen te herplaatsen en bijkomend te verankeren. Wat het opkuisen van zwerfvuil en het sluikstort op openbaar domein betreft, stipuleert artikel 135 van de nieuwe gemeentewet dat de reinheid en de zindelijkheid van de openbare wegnis behoort tot de verantwoordelijkheid van de gemeente. De wegnis van de tunnel werd ingelijfd in de openbare wegnis bij de openstelling van de tunnel en behoort, na overdracht door het Vlaams Gewest, tot de openbare wegnis van de stad Lier.

De vroegere herstellingen aan het wegdek werden uitgevoerd in opdracht van het Vlaams Gewest, de vroegere wegbeheerder. De algemene onderhoudstoestand van het kunstwerk is goed en er is op korte termijn geen onderhoud nodig. Statistische gegevens worden niet meegedeeld in de antwoorden op parlementaire vragen.

15.03 **Bert Wollants** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het is goed dat er nu eindelijk een oplossing komt voor de losliggende dekstenen.

Ik begrijp uit uw antwoord dat de stad Lier fout was ingelicht over wie die tunnel precies moest onderhouden wat bijvoorbeeld de netheid betreft.

U wil niet ingaan op de ruimere vraag hoeveel ingebrekestellingen er zijn geweest. Het is volgens ons relevant te weten hoe Infrabel daarmee omgaat. Dat is inderdaad een cijfergegeven, wat precies de reden was waarom ik een schriftelijke vraag had ingediend. U hebt gedurende drie maanden geen tijd gevonden om ze te beantwoorden, waardoor ik ze hier heb gesteld. Als het uw wens is dat ik die vraag opnieuw schriftelijk indien en u ze mogelijk niet beantwoordt, dan blijven wij natuurlijk bezig.

Is het uw intentie om ons die gegevens ter beschikking te stellen of niet? Ik denk dat ze relevant zijn als wij kijken naar de samenwerking tussen Infrabel en al die steden en gemeenten. Ik wil u dus aansporen ons die gegevens ter beschikking te stellen.

15.02 **Paul Magnette**, ministre: L'administration communale de Lierre a mis Infrabel en demeure une seule fois, par la voie d'un courrier recommandé daté du 26 janvier 2012 dans lequel elle signalait que des pierres de parement se détachaient et que le tunnel était devenu un dépôt clandestin d'immondices.

Infrabel a demandé à un entrepreneur de reposer les pierres de parement et de les fixer solidement.

L'article 135 de la nouvelle loi communale stipule que "la commune est responsable de la propreté des voies publiques".

Les précédentes réparations du revêtement de la chaussée ont été effectuées à la demande de la Région flamande. L'état général de l'ouvrage d'art est bon et ne nécessite aucun entretien à court terme.

Il n'est pas fourni d'informations statistiques dans le cadre de réponses à des questions parlementaires.

15.03 **Bert Wollants** (N-VA): La ville de Lierre a manifestement reçu des informations erronées en ce qui concerne les travaux d'entretien.

J'ai demandé les chiffres dans une question écrite mais, n'ayant toujours pas reçu de réponse trois mois plus tard, je les ai demandés aujourd'hui oralement. Vais-je enfin les obtenir?

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

16 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de overlast in het treinstation van Eigenbrakel" (nr. 10490)

16 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les incivilités à la gare de Braine-l'Alleud" (n° 10490)

16.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, het station van Eigenbrakel, perron 1 en de lokettenzaal, wordt elke avond bevolkt door hangjongeren, in het weekend reeds van in de namiddag tot vaak in de nachtelijke uren. Tijdens de week zijn er de hele avond jongeren aanwezig. Het gaat van een groep van vijf tot soms wel twintig jongeren. Er lijken er steeds meer te komen. Soms zijn er zelfs tienermoeders met baby's aanwezig die niet ouder zijn dan een jaar. Telkens wordt er bier en sterke drank gedronken en openlijk cannabis gerookt en worden andere drugs gebruikt. Er is duidelijk een feestje aan de gang. Dat "feestje" gaat gepaard met lawaaihinder, lastigvallen van vrouwelijke reizigers, vechtpartijen, dealen, vandalisme, sluikestorten en dies meer. Tijdens de winter verplaatst de overlast zich van perron 1 naar de deur van de lokettenzaal of de lokettenzaal zelf. De halve wachtzaal wordt dan ingepalmd door dronken cannabisrokende jongeren, die daar soms meer dan acht uur per dag zitten, met overlast tot gevolg natuurlijk.

Mijnheer de minister, het stationspersoneel van Eigenbrakel heeft al veel klachtenbrieven verstuurd, zowel naar hun oversten en de lokale politie als de spoorwegpolitie. Helaas gebeurde dat tot heden zonder succes. Securail heeft zelfs dermate beperkte bevoegdheden dat de medewerkers tegen die overlast niet kunnen of mogen optreden. Ondanks hun vele pogingen slagen zij er niet in de jongeren weg te houden. Wat betreft roken of drugsgebruik in een station mogen zij wettelijk niet optreden. De jongeren weigeren zich te identificeren. Bovendien biedt ook de politie amper medewerking. De bevoegde politiedienst is de spoorwegpolitie van Charleroi, maar die komt nooit naar Eigenbrakel. Ik heb dat niet uitgevonden, diverse bronnen hebben mij dat kunnen bevestigen.

Bij een oproep van Securail is men dus genoodzaakt een beroep te doen op de lokale politie van Eigenbrakel. Men zou denken dat er dan toch opgetreden wordt, maar die komt voor 50 % van de oproepen niet opdagen. Als die politieagenten dan toch komen, zijn ze totaal niet gemotiveerd, praten ze even met de jongeren en zijn ze weer weg. Het politiebureau bevindt zich nochtans op slechts vijftig meter van het station.

Securail heeft eens het materiaal dat op twee weken tijd in de toiletten van de lokettenzaal werd verzameld afgeleverd bij het lokale politiebureau van Eigenbrakel. Het ging toen om een vijfendertigtal lege drugszakjes, diverse spuiten en naalden. Ze deden dat in de hoop de lokale politie op de ernst van de feiten te wijzen. Naar aanleiding daarvan heeft de lokale politie noodgedwongen besloten om een zogenaamde drugsactie te houden. Twee agenten kwamen al slenterend het perron op. Tegen de tijd dat de twee bijkomende agenten ter plaatse waren, waren alle jongeren al weg. Tot zover de

16.01 Tanguy Veys (VB): Le soir et le week-end, la gare de Braine-l'Alleud est fréquentée par des bandes de jeunes qui boivent de l'alcool et fument du cannabis. Des sachets de drogue, des seringues et des aiguilles jonchent le sol des toilettes. Le personnel de la gare s'est plaint à plusieurs reprises auprès de ses supérieurs et de la police des chemins de fer, en vain. Securail n'a pas la compétence d'intervenir et les services de polices compétents de Charleroi passent rarement, voire jamais à Braine-l'Alleud. Quant à la police locale, elle fait preuve d'une certaine lenteur dans ses interventions. Le 20 mars, peu après le dépôt de ma question, une descente de police a eu lieu à la gare.

Comment le ministre explique-t-il la relative inertie face aux problèmes rencontrés à Braine-l'Alleud? Des mesures ont-elles été prises pour lutter contre ces nuisances?

fameuze drugsacties van de politie.

Voor zowel de reizigers, het treinpersoneel als de Securail-agenten is de overlastsituatie in het station onhoudbaar en zij ergeren zich mateloos aan de ingesteldheid en het niet-optreden van de spoorpolitie en lokale politie.

Het toeval wil dat kort na de indiening van mijn mondelinge vraag van 20 maart er ineens wel politie aanwezig was en er ineens wel werd opgetreden. Als dit het gevolg is van de indiening van deze vraag, ben ik heel tevreden, maar het toch een beetje absurd dat pas nadat hierover in het Parlement vragen worden gesteld, er wordt opgetreden tegen criminaliteit, tegen overlast en tegen vandalisme. Men had veel sneller en efficiënter moeten optreden dan na parlementaire vragen.

Mijnheer de minister, in welke mate bent u op de hoogte van de klachten en de overlast veroorzaakt in het treinstation van Eigenbrakel?

Werden er maatregelen genomen om deze overlast aan te pakken? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?

Hoe verklaart u dat er tot op heden onvoldoende werd opgetreden om deze overlast aan te pakken?

16.02 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer de voorzitter, de NMBS-Groep meldt mij dat de treinbrigade van Securail elke dag minimaal één à twee keer per prestatie aanwezig is in het station van Eigenbrakel. Verder worden er ook meermaals acties georganiseerd in samenwerking met Securail-Charleroi en de lokale spoorwegpolitie.

In 2010 werden in Eigenbrakel 942 patrouilles uitgevoerd door de veiligheidsagenten van Securail. In 2011 waren dat er 1 125.

De antwoordelementen in verband met de maatregelen die door de politie genomen worden, moeten geleverd worden door de FOD Binnenlandse Zaken, die de politiediensten onder haar bevoegdheden heeft.

16.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het is duidelijk dat de bevoegdheden waarover Securail beschikt tot op heden onvoldoende zijn om de overlast aan te pakken, zeker wanneer de lokale politie en de spoorwegpolitie dit niet doen. U zult zich toch eens moeten bezinnen en in de toekomst met uw collega's van Justitie en Binnenlandse Zaken samenzitten om te sleutelen aan het statuut van Securail, want nu kunnen zij er alleen maar naar kijken, erbij staan en het signaleren. Zolang daaraan niet wordt gesleuteld blijft de overlast.

Wij zullen zien of het engagement van de minister van Binnenlandse Zaken met betrekking tot een verhoogde politieaanwezigheid zijn vruchten zal afwerpen. Ik zal hierop misschien later nog terugkomen.

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

16.02 **Paul Magnette**, ministre: La brigade train de Securail assure minimum une ou deux présences par jour dans la gare de Braine-l'Alleud. Plusieurs actions sont également organisées en collaboration avec Securail-Charleroi et la police des chemins de fer locale. Securail a effectué 942 patrouilles à Braine-l'Alleud en 2010 et 1 125 en 2011.

Pour toutes les questions concernant les mesures prises par la police, je vous renvoie à la ministre de l'Intérieur.

16.03 **Tanguy Veys** (VB): Tant que rien ne sera fait au niveau des compétences manifestement insuffisantes de Securail, les nuisances se perpétueront. J'espère que le ministre se penchera sur la question avec ses collègues de la Justice et de l'Intérieur.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.28 uur.
La réunion publique de commission est levée à 12.28 heures.*