

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

du

MARDI 10 JUILLET 2012

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 10 JULI 2012

Namiddag

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

01 Vraag van mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de taalwetgeving in PostPunten van bpost" (nr. 12089)

01 Question de Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la législation linguistique dans des Points Poste de bpost" (n° 12089)

01.01 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Mijnheer de minister, in uw antwoord van 22 mei op mijn vraag stelt u terecht dat bij het verlenen van postdiensten de wetgeving op het gebruik van de landstalen in bestuurszaken moet worden gerespecteerd. Precies dat punt geeft aanleiding tot veelvuldige klachten bij Nederlandstalige klanten. Ook bij de ombudsdiensten van bpost krijgen Nederlandstalige klachten met betrekking tot die problematiek geen enkel gehoor. De ombudsdienst is namelijk van oordeel dat de taalwetgeving inzake bestuurszaken niet van toepassing is op de PostPunten, aangezien het volgens hen geen personeel van bpost betreft, maar wel van een private winkelketen.

De Vaste Commissie voor Taaltoezicht houdt er een andere visie op na. Zij stelt dat de PostPunten een plaatselijke dienst is in de zin van artikel 31 van de taalwet inzake bestuurszaken. Derhalve zijn de PostPunten volgens de Vaste Commissie onderworpen aan de taalwetgeving.

Is de ombudsdienst op de hoogte van de bestaande regels met betrekking tot de taalwetgeving in bestuurszaken?

Is de ombudsdienst volgens u juist in haar stelling dat de PostPunten niet onderhevig zijn aan de taalwetgeving, of volgt u de visie van de Vaste Commissie?

Welke concrete maatregelen worden genomen opdat dergelijke moeilijkheden in de toekomst worden verholpen? Welk tijdspad wordt gevolgd?

01.02 Minister Paul Magnette: Uw vraag over de ombudsdienst voor de postsector moet u stellen aan de minister van Economie.

Ik ben het met u eens dat de taalwetgeving moet worden gerespecteerd bij het verlenen van postdiensten, en alleen voor het verlenen van de postdiensten in de PostPunten. Dat betekent dat de bediener in een PostPunt alleen de taalwetgeving moet respecteren om postzegels te verkopen, aangetekende zendingen af te halen of te versturen, enzovoort, maar niet voor de andere producten die in de winkel worden verkocht, zoals een pakje sigaretten of kranten.

01.03 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Mijnheer de minister, ik mag het dus zo interpreteren dat u de visie van de ombudsdienst deelt? De Vaste Commissie stelt duidelijk dat de PostPunten, die een plaatselijke dienst is in de zin van artikel 31 van de taalwet inzake bestuurszaken, onderworpen zijn aan de

taalwetgeving. Het is dan ook tijd dat te erkennen. Ik verwacht dan ook dat dat wordt duidelijk gemaakt aan de ombudsdienst.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 12475 van de heer Peter Dedecker wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

02 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het rapport van het Rekenhof over de financiële stromen binnen de NMBS-Groep" (nr. 12505)

02 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 rapport de la Cour des comptes au sujet des flux financiers au sein du Groupe SNCB" (n° 12505)

02.01 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, het Rekenhof stelt vast dat de financiële doelstellingen uit het beheerscontract 2008-2012 niet gehaald zullen worden. Daardoor zal de geconsolideerde nettoschuld de volgende jaren met circa 400 miljoen euro stijgen, aldus het Rekenhof. Van de voorgenen stabilisering van de schulden is dus absoluut geen sprake.

De uitgaven voor externe consultants en adviseurs allerhande zijn exorbitant hoog. De NMBS-Groep heeft de afgelopen zeven jaar 837,5 miljoen euro uitgegeven aan studies en opdrachten door externe consultants. De Holding spant de kroon met 633 miljoen euro. De consultancykosten hebben vooral te maken met ICT-projecten en met de installatie van enkele informaticaprogramma's in de Groep, waaronder ERP en SAP.

Nochtans beschikt de Holding over de dochter ICTRA, waar ongeveer 900 mensen actief zijn. Eind 2011 waren bij ICTRA 600 externe consultants aan het werk. Ook de NMBS heeft een ICT-dochter, namelijk Ypto, met 120 werknemers. En dan is er nog de Holdingdochter Syntigo, met 450 personeelsleden, die zagezegd aan externe klanten diensten levert zoals datatransmissie via de glasvezelkabel. Voor sommige consultants lopende kosten op tot 200 à 250 euro per uur. Sinds 2010 is dat licht afgenomen door het Horizonplan dat de schulden en kosten moet reduceren.

Ook voor zuiver operationele studies, waarvan het Rekenhof zich afvraagt of die misschien niet beter intern worden uitgevoerd, werden consultants ingeschakeld. Zo heeft de NMBS 5,7 miljoen euro betaald voor een studie over het internationaal reizigersvervoer. Rapporten over de toekomstmogelijkheden van het kwakkelende goederenfiliaal Logistics hebben tot op heden reeds meer dan 8 miljoen euro gekost.

Ook bij de filialen van de NMBS-Groep is volgens het Rekenhof de inbreng van consultancykosten totaal ontransparant. Slechts 14 van de 114 filialen geven cijfers vrij. Hier gaat het om 62 miljoen euro, opnieuw hoofdzakelijk voor IT. De vraag rijst waarom sommige filialen worden opgericht als ze toch hoofdzakelijk een beroep doen op externe mensen.

Ook in verband met de dividendinkomsten van al die dochters is het koffiedik kijken. Slechts 19 keerden tussen 2005 en 2010 een dividend uit. Het ging daarbij over iets meer dan 105 miljoen euro, waarvan 103,7 miljoen aan de Holding. Ook bij ABX blijft er een schuldenprobleem.

Mijnheer de minister, wij hebben reeds van gedachten gewisseld over uw nota aan het kernkabinet met betrekking tot de toekomst van de NMBS-Groep. Toch zijn er een aantal zuiver financiële aangelegenheden waarover ik graag uw visie en reactie had gekregen.

02.02 Minister Paul Magnette: Collega, ik kan alleen herhalen wat ik op 12 juni in deze commissie gezegd heb naar aanleiding van een analoge vraag. Ik betreur ten eerste dat een voorlopig verslag van het Rekenhof in de pers opduikt vooraleer het afgewerkt is en het Rekenhof de gelegenheid heeft gehad om het zijn opdrachtgever, het Parlement, voor te stellen. De publicatie van flarden uit een gelekt voorlopig verslag is natuurlijk altijd tendentius. Uit respect voor de prerogatieven van het Parlement zal ik bijgevolg vandaag geen commentaar geven op de feiten, cijfers en uitspraken die mogelijk deel zullen uitmaken van het verslag dat het Rekenhof in uw opdracht voorbereidt.

Ik zal mij beperken tot enkele algemene toelichtingen bij de thema's die u aanraakt. Ten eerste, de

jaarresultaten voor 2011 van het spoorbedrijf zijn gepubliceerd. Daaruit blijkt dat de geconsolideerde schuld in 2011 gestegen is van 3,069 miljard euro tot 3,072 miljard euro. De schuld is beheersbaar als de bedrijfsresultaten op het vooropgezet niveau blijven. Uit informatie die ik recent heb gekregen blijkt dat de verwachte evolutie van de schuld in 2012 heel verontrustend is. Het hervormingsproject dat de regering voorbereidt, besteedt veel aandacht aan het beheer en de afbouw van de schuldenlast en houdt uiteraard rekening met de analyses die het Rekenhof daarvan maakt.

Met betrekking tot de zogenaamde consultancykosten wil ik het volgende verduidelijken. Doorgaans verwijst de term consultancy naar gespecialiseerd managementadvies van deskundigen met bijzondere kennis of ervaring. In de bedragen die u citeert zijn echter heel wat andere kosten mee opgenomen zoals de uitbesteding van IT-opdrachten, honoraria van advocaten en andere juridische kosten. De eigenlijke consultancykosten van de NMBS-Holding bedroegen in de 7 jaar van 2005 tot 2011 ongeveer 40 miljoen euro.

02.03 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor het nogal beperkte antwoord. Het is eigenaardig dat u in uw nota aan de kern zelf verwijst naar het rapport van het Rekenhof en dat u vandaag zegt dat u uit respect voor het Parlement niet zult ingaan op wat daarin werd gesteld.

Wat betreft de externe consultancy en IT-opdrachten, in uw goed voorbereid antwoord – hoogstwaarschijnlijk door derden – haalt u aan dat de echte consultancy zich beperkt tot deskundigen en dat IT en dergelijke meer eigenlijk niet als consultancykosten te bekijken zijn. Mijn vraag is dan waarom er in de hele NMBS-Groep zoveel mensen actief moeten zijn binnen IT als men dan nog steeds 200 tot 250 euro per uur moet betalen aan externen om de IT op orde te zetten?

Het blijft immers zo dat de NMBS als groep van de staat en dus van de Belgische belastingbetaler elk jaar opnieuw een heel pak geld krijgt. Daar gaat het uiteindelijk om. U mag dit consultancykosten of algemene kosten noemen, noem het hoe u wil, het gaat om kosten die in essentie niet productief zijn en niet bijdragen tot stiptere treinen, een betere dienstverlening of beter vervoer.

Dat kost elk jaar heel veel geld en als u voortgaat met uw herstructureringsplan zullen er specifieke afspraken moeten worden gemaakt in het raam van de nieuw op te stellen beheerscontracten.

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

03 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het systeem van compensaties voor herhaaldelijke treinvertragingen" (nr. 12509)

03 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 système de compensations pour les retards fréquents" (n° 12509)

03.01 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, ik kreeg onlangs een berichtje – zoals dat wel meer gebeurt – van een treinreiziger die een compensatieaanvraag had ingediend bij de NMBS. De compensatie werd echter niet toegekend omdat hij de vereiste 10 vertragingen van minstens 30 minuten of 20 vertragingen van ten minste 15 minuten niet haalde. Nochtans had deze persoon in één semester 573 minuten vertraging opgelopen, in totaal dus meer dan 10 maal 30 minuten of 20 maal 15 minuten.

Mijnheer de minister, wat is de logica achter het huidige systeem? Werd dat systeem ooit geëvalueerd? Zo ja, wat was het resultaat van die evaluatie? Is dit systeem vatbaar voor verbetering?

03.02 Minister Paul Magnette: Mijnheer Vandeput, de compensatie voor vertragingen bestaat sinds 2007. In artikel 33 van het beheerscontract van de NMBS werd in 2008 overeengekomen om de compensatieregeling te evalueren en aan te passen zodat ze gunstiger is voor de klanten. Die aanpassing is effectief gebeurd en wij stellen vast dat elk jaar meer reizigers aanspraak maken op de compensatie. Elk systeem dat men kiest zal altijd voor- en nadelen hebben. Er is een compensatie voor regelmatige kleinere vertragingen, zoals u terecht beschrijft. Er is ook een compensatie voor eenmalige grote vertragingen van 60 minuten of meer.

De evaluatie wijst ook uit dat de compensatieregeling een grote administratieve inspanning vraagt, zowel

van de klant als van de NMBS. De NMBS vraagt de klant een detailoverzicht van zijn treinreizen met vertraging. De NMBS kent immers wel de vertraging van elke trein maar niet de vertraging die de individuele reiziger oploopt, bijvoorbeeld door een gemiste aansluiting tussen twee treinen. Er wordt ook vastgesteld dat het huidige systeem zich leent tot misbruik. Klanten kopiëren de compensatieclaim van een andere reiziger om die zelf in te dienen of maken gebruik van zoekmachines of bepaalde websites die een overzicht geven van alle vertragingen op een bepaald traject gedurende een semester.

De compensatieregeling kan beter afgestemd worden op de Europese verordening 1371/2007 inzake reizigersrechten. Deze afstemming zal bekeken worden bij het opstellen van het nieuwe beheerscontract. Er zal dan bovendien onderzocht worden of het administratief minder log kan en hoe mogelijk misbruik kan worden vermeden.

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

De logica ontgaat mij echter nog steeds. Natuurlijk komt het erop aan – zoals u ook weet – dat de reiziger vooral wenst dat zijn trein op tijd komt. Als de trein op tijd is, dan is er geen administratieve overlast, noch voor de reiziger, noch voor de NMBS zelf.

Wat uw verwijzing naar die Europese verordening betreft, denk ik inderdaad dat dit een goede piste is.

Ik wil u vragen om als u werkt aan het volgende beheerscontract in het Parlement het gesprek aan te gaan over dit soort modaliteiten die opgenomen zullen worden in het nieuwe beheerscontract, zodat wij daarover op voorhand van mening kunnen wisselen. Daarmee kan een aantal vragen in de toekomst misschien worden vermeden, omdat dit effectief aangepast wordt aan wat bij de reiziger zelf leeft. Dat is natuurlijk niet altijd het geval bij het opstellen van een beheerscontract, want daar is het vooral de maatschappij zelf die de voorzet geeft.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 12514 van de heer Waterschoot wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

04 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Leen Dierick aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het verbod op uitbetaling via een managementvennootschap" (nr. 12516)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de uitbetaling via managementvennootschappen bij overheidsbedrijven" (nr. 12793)

04 Questions jointes de

- Mme Leen Dierick au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'interdiction d'effectuer des paiements par le biais d'une société de management" (n° 12516)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le paiement par l'intermédiaire de sociétés de management dans les entreprises publiques" (n° 12793)

Door afwezigheid van mevrouw Dierick vervalt haar vraag nr. 12516.

04.01 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, deze vraag is terug *hot news* omdat wij begrepen hebben dat men bij overheidsbedrijven niet langer zal mogen uitbetalen aan managementvennootschappen.

Mijn vraag is zeer kort: zijn er momenteel managers bij overheidsbedrijven die worden uitbetaald via een managementvennootschap? Zo ja, hoeveel en waar? Over welke bedragen gaat het?

Hoe is dat gebeurd, want in principe kon dat in het verleden ook niet?

04.02 Minister Paul Magnette: Er zijn er geen. Het is een preventieve wet.

04.03 Steven Vandeput (N-VA): U verbaast mij met uw zeer korte antwoord. Dit is de eerste keer.

Is het dan echt zo dat politiek gaat over het zoeken van oplossingen voor problemen die eigenlijk niet eens bestaan?

04.04 Minister Paul Magnette: Het is preventief.

04.05 Steven Vandeput (N-VA): Volgens mij voelde men dat aankomen, want ik heb er weet van dat een aantal personen zo'n vennootschap inmiddels hebben stopgezet.

Mijnheer de minister, u kunt zichzelf en ons de moeite besparen om hierover wetgevend werk te verrichten. Misschien is het laten opnemen in een beheerscontract van de bepaling dat betalingen via managementvennootschappen niet worden aanvaard, voldoende om op die manier wat *corporate governance* in te brengen in het geheel?

04.06 Minister Paul Magnette: De wet handelt niet alleen over de overheidsbedrijven *sensu stricto*. De bepalingen gelden ook voor de instellingen van openbaar nut en de rechtspersonen van de federale staat die rechtstreeks of onrechtstreeks een overheersende invloed uitoefenen. Ik denk bijvoorbeeld aan de Nationale Loterij, de FPIM, BIO, de BTC, de Nationale Bank, het Paleis voor Schone Kunsten, het Federale Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen, het Instituut voor Gelijkheid van Vrouwen en Mannen, het Federaal Agentschap voor Nucleaire Controle enzovoort.

Uw vraag handelde over de drie overheidsbedrijven en daar zijn geen managers die zich laten uitbetalen via hun managementvennootschap.

04.07 Steven Vandeput (N-VA): Ik neem dan ook aan dat er in die andere instellingen, die u aanhaalde, dan wel managementvennootschappen actief zijn?

04.08 Minister Paul Magnette: (...)

*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 al dan niet afsluiten van de spooroverweg aan de Nederweg te Izegem" (nr. 12526)

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 "la fermeture du passage à niveau à la Nederweg à Izegem" (n° 12526)

05.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, in het kader van de herinrichting van de stationsomgeving in Izegem, die normaliter start in 2015, werd eerder reeds beslist om de centrale overweg die toegang geeft tot het Izegemse centrum definitief af te sluiten. Ook andere overwegen worden met sluiting bedreigd, wat de toegankelijkheid tot het centrum niet bevordert.

Momenteel wordt onderzocht wat er aan de overweg aan de Nederweg, ter hoogte van hotel Century, zal gebeuren. Omdat het al dan niet open laten van deze overweg een belangrijke rol speelt in de discussie rond het nieuwe Izegemse mobiliteitsplan, is een snelle beslissing aangewezen.

Mijnheer de minister, wat is de huidige stand van zaken in dit dossier? Is er al een beslissing gevallen?

05.02 Minister Paul Magnette: Een bijkomende mobiliteitsstudie is aangevraagd om te onderzoeken of de voorgestelde mobiliteitsoplossingen voor de stationsomgeving zullen functioneren.

Er wordt onder andere een herkomstbestemmingsonderzoek gedaan waarbij vooral wordt gekeken naar de verbindingen die in de toekomst zullen wijzigen of verdwijnen: de centrumbrug, de Brugstraat, de Nederweg. De gemeente wacht op de resultaten van deze mobiliteitsstudie om een beslissing te nemen betreffende de

overweg aan de Nederweg.

De resultaten van de mobiliteitsstudie worden begin juli verwacht.

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

Het is altijd leuk om een beetje humor in uw antwoord te verwerken, wij zijn bijna half juli. Het antwoord van de mobiliteitsstudie zou ondertussen toch al bekend moeten zijn. Ik betreur dat u het antwoord dat werd beloofd niet kunt meedelen.

Ik zal u hierover binnenkort opnieuw ondervragen. Ik hoop dat u begin september dan niet zult antwoorden dat u het antwoord begin september zult ontvangen.

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

06 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de veiligheid op de treinverbinding Brussel-Luchthaven naar Gent-Sint-Pieters" (nr. 12588)

06 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la sécurité sur la liaison ferroviaire entre Bruxelles-National-Aéroport et Gand-Saint-Pierre" (n° 12588)

06.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, op 17 juni laatstleden is een 51-jarige treinbegeleider op de lijn van Brussel-Nationaal naar Gent-Sint-Pieters door drie allochtonen in elkaar geslagen. Een van die drie had geen vervoersbewijs bij.

De betrokken begeleider moest zichzelf opsluiten om aan zijn belagers te ontsnappen en naar de politie te bellen, hield er een gescheurd hemd en een spierscheur aan over. Hij was in shock en een week werkonbekwaam.

In het station van Liedekerke konden agenten de drie heethoofden inrekenen. Door het incident werd de trein afgeschaft en moesten de reizigers in het station van Liedekerke met 20 minuten vertraging overstappen op een andere trein.

Het slachtoffer, de treinbegeleider Filip Schiettecatte, stelde in de media: "De agressie is de laatste jaren enorm toegenomen, zeker op die lijn. De NMBS weet dat, we hebben dat al talloze keren gemeld. Ik doe mijn job graag, maar ik denk eraan om te stoppen. Misschien moet ik mijn laatste jaren bureauwerk doen, hoewel ik graag onder de mensen kom. Zal men wachten tot er doden vallen, zoals bij de MIVB, alvorens er maatregelen komen?"

Ook vakbondsman Jozef Cnudde van het ACOD zei: "De NMBS kan niet overal in politie voorzien, maar die lijn is een echte *hot spot*."

Mijnheer de minister, wanneer mensen zo vrank en vrij hun ongenoegen uiten, is de maat vol. Ik weet waarover ik spreek, ik heb veel contact met mensen bij de NMBS en zij zijn soms bang om hun mening te uiten. Het is de druppel die de emmer doet overlopen. Wanneer zij een noodkreet slaken, wanneer zij zeggen dat zij de overlast en agressie op bepaalde lijnen zat zijn, wanneer zij zeggen dat het pappen en nat houden van de NMBS geen zoden aan de dijk brengt, dan vind ik dat u moet optreden. U moet reageren op afdoende wijze.

Vandaar mijn vraag: welke maatregelen werden genomen naar aanleiding van dit incident? Als er al ernstige maatregelen werden genomen, waarom is dat niet vroeger gebeurd? Zeker voor die lijn die gekend staat voor de overlast.

06.02 Minister Paul Magnette: Mevrouw de voorzitter, de NMBS-Groep vertelt mij dat de agressieproblematiek op lijn 50 en in de stations van Denderleeuw en Liedekerke gekend is.

In overleg met de verschillende interne en externe partners heeft de *corporate security service* eind

april 2012 een actieplan opgesteld waarin volgende maatregelen werden opgenomen.

Eerst en vooral, een permanente aanwezigheid van Securail Denderleeuw tussen 6 uur en 22 uur met interventiemogelijkheid tot in Liedekerke Ten tweede, een begeleiding van een zo groot mogelijk aantal treinen door de treinbrigade van Securail. Ten derde, een preventieve aanwezigheid van Securail-ploegen bij aankomst en vertrek in Denderleeuw en Gent-Sint-Pieters.

Het aantal door Securail begeleide treinen op lijn 50 is als volgt: 75 in januari, 109 in februari, 102 in maart, 182 in april en 291 in mei.

Naar aanleiding van het incident werd het bestaande actieplan aangevuld met een aantal punctuele acties, onder andere treintoezicht door de Spoorweggpolitie van Gent en Brussel, alsook extra politiecontrole in de stations van Denderleeuw en Liedekerke door de lokale politie.

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

Als ik uw antwoord hoor, denk ik dat het goede, ernstige maatregelen zijn die hun vruchten zouden moeten afwerpen. Maar, het feit dat zowel de vakbond, die u partij niet ongenegen is, als de treinbegeleider in niet mis te verstane bewoordingen hun ongenoegen uiten – verwijzend naar het incident van 17 juni, nog niet zo lang geleden – heb ik toch de indruk dat die maatregelen onvoldoende zijn of toch zo worden aangevoeld door het personeel.

Ik mis in uw antwoord cijfers die u gelijk geven, cijfers die aantonen dat het aantal incidenten is verminderd op die lijn, cijfers die succesvolle resultaten aantonen.

Ik hoop in elk geval dat die maatregelen alsnog hun vruchten zullen afwerpen zodat ik in de toekomst minder vragen zal moeten stellen over de veiligheid op het spoor.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de hervorming van de NMBS-Groep" (nr. 12608)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de hervorming van de NMBS-Groep" (nr. 12614)

- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de beslissingen van het kernkabinet inzake de structuur van de NMBS" (nr. 12621)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de hervorming van de NMBS-Groep" (nr. 12628)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de herstructurering van de NMBS-Groep" (nr. 12659)

07 Questions jointes de

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réforme du Groupe SNCB" (n° 12608)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réforme du Groupe SNCB" (n° 12614)

- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les décisions du Kern concernant la structure de la SNCB" (n° 12621)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réforme du Groupe SNCB" (n° 12628)

- **M. Jef Van den Bergh** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la restructuration du Groupe SNCB" (n° 12659)

De **voorzitter**: De minister maakt er mij attent op dat deze vragen reeds werden beantwoord.

07.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ik stel vast dat deze vragen inderdaad op de agenda staan, maar wij hebben dit debat reeds gehad. Ik weet niet wat mijn collega's erover denken maar ik ben bereid mijn vraag in te trekken als dat in algemeenheid gebeurt. Mij was het onduidelijk omdat het nog op de agenda stond.

De **voorzitter**: Deze vragen waren inderdaad ingediend vooraleer het debat heeft plaatsgevonden. Zij staan toch geagendeerd.

07.02 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, tenzij men andere vragen heeft dan deze die zijn ingediend ben ik ook bereid om het debat te laten voortgaan.

07.03 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, ik ga volledig akkoord met het standpunt van beide collega's. Ik denk ook dat de vragen strategisch zijn ingediend. Aangezien wij de kans hebben gehad om er in de commissie reeds een volledige vergadering aan te besteden, lijkt het mij logisch dat wij het debat niet overdoen.

De **voorzitter**: Daarmee worden de vragen ingetrokken.

08 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het ongeval in Duffel" (nr. 12615)

08 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 "l'accident survenu à Duffel" (n° 12615)

08.01 David Geerts (sp.a): Ik wil de regel niet overtreden dat wij geen vragen stellen over individuele feiten, maar ik vind dat wij uit een ongeval waarbij iemand overlijdt, lessen moeten trekken om zulke ongevallen voortaan te vermijden. Ik wil het ongeval zeker ook niet banaliseren.

De omstandigheden zijn bekend. Blijkbaar werd de grijparm van een kraan geraakt door een voorbijrijdende trein, wat leidde tot de dramatische dood van een werknemer.

Mijnheer de minister, klopt wat wij gelezen hebben? Welke lessen kunnen we daaruit trekken? Was er een veiligheidssysteem voorhanden, dat de arbeiders waarschuwde voor aankomende treinen? Meestal is dat het geval bij werken. Was dat hier het geval?

Is er geen procedure die treinen verminderde snelheid oplegt wanneer er werken aan de gang zijn?

08.02 Minister Paul Magnette: Collega Geerts, ik betreur natuurlijk het dramatische ongeval. De NMBS-Groep deelt mij mee dat er op het moment van het ongeval geen werken gepland waren op perron 1 die een mogelijke indringing in het toegelaten dwarsprofiel tot gevolg zouden hebben. In het bijzonder mocht er zich geen kraan of kraanarm in het toegelaten dwarsprofiel van de trein bevinden. Toch werd een kraanarm aangereden door een trein aan perron 1.

De onderzoeken naar het ongeval zijn nog aan de gang bij het parket, bij Infrabel, bij de spoorwegonderneming en bij de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg. De onderzoeken zullen de exacte omstandigheden van het ongeval bepalen.

De NMBS-Groep deelt mij mee dat er een veiligheidssysteem aanwezig was dat de arbeiders op perron 2 en 3 waarschuwde voor aankomende treinen. Omdat er op perron 1 geen werken gepland waren, die een mogelijke indringing in het toegelaten dwarsprofiel van de trein tot gevolg zouden hebben, was daar geen veiligheidssysteem aanwezig.

De trein aan perron 1 reed niet met verminderde snelheid, omdat daar geen werken met indringing in het

toegelaten dwarsprofiel van de trein gepland waren.

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

Het dramatische feit is dat men daar geen kraan gepland had. Maar er stond een kraan. Ik vraag mij af welke acties dan ondernomen worden om die kraan daar weg te krijgen? Iedereen zegt dat de werken op perron 2 en 3 plaatsvonden en dat er op perron 1 geen werken gepland waren. Toch stond er een kraan waar die oorspronkelijk niet gepland was. Ik vind dat er een waarschuwingssysteem moest zijn, met knipperlichten, zodat dat de kraan tijdig verwijderd werd. Nu zien wij helaas de tragische afloop.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 12620 van de heer Balcaen wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

09 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Diabolotaks" (nr. 12624)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het succes van de Diabolospoorverbinding" (nr. 12734)

09 Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la taxe 'Diabolo'" (n° 12624)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le succès de la liaison ferroviaire Diabolo" (n° 12734)

09.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, wij hebben onlangs de opening van het Diaboloproject meegemaakt, een prachtig project, dat een belangrijke troef is voor de ontsluiting van de luchthaven en voor het openbaar vervoer in het algemeen. Het is natuurlijk niet nieuw dat er een toeslag wordt aangerekend voor het gebruik van dit spoortraject, dat specifiek gericht is op de passagiers, die daarna het vliegtuig nemen om op vakantie te vertrekken of om ergens naar toe te gaan. Het geldt ook voor mensen die landen in Zaventem en verder per trein reizen. Voor die mensen is er dus een toeslag van 4,30 euro in het raam van het PPS-project dat dit Diaboloproject vormde.

Er is een aantal categorieën vrijgesteld, zoals de werknemers die in de luchthaven of de onmiddellijke omgeving werken, en die een abonnement, een treinkaart, een trajectkaart of een halftijdse trajectkaart hebben. Dat is positief. Ook de reizigers die in het luchthavenstation overstappen van de ene trein op de andere, moeten de toeslag niet betalen.

Een derde categorie van reizigers die geen vliegtuigpassagier zijn, zijn diegenen die met de bus toekomen en hun reis verder zetten met de trein. Er zijn er nogal wat, want het station op de luchthaven is een knooppunt van het netwerk van de bussen van De Lijn. Een groot aantal nieuwe buslijnen komt daar samen. Het kadert ook een beetje in het GEN-project.

Ik denk dat het in het belang van de intermodaliteit van het openbaar vervoer goed zou zijn, mochten hiervoor geen struikelblokken ontstaan, met name de overstap tussen bus en trein. Het zou voor een deel tot een ontlasting kunnen leiden van de noord-zuidverbinding in het Brusselsse.

Ik heb dan ook de volgende vragen aan de heer minister.

Bent u het idee genegen om de reizigers die in het luchthavenstation overstappen van bus op trein, of omgekeerd, vrij te stellen van de Diabolotaks, zoals hij genoemd wordt? Zal u bij de NMBS aandringen om een oplossing uit te werken voor deze categorie van gebruikers van het openbaar vervoer?

Behoort een aanpassing van de wet tot de mogelijkheden? Behoort een compensatie van de NMBS via het beheerscontract tot de mogelijkheden? Het is in het raam van de zoektocht naar een oplossing, dat wij deze vragen stellen.

Plant u hierover overleg met de Gewesten?

Op een eerder schrijven van voormalig minister Vervotte aan de NMBS, heeft de NMBS laten weten dat ze samen met De Lijn zou kijken over hoeveel reizigers het zou gaan. Is dit ondertussen bekend en wat is het resultaat qua aantal reizigers? Is er op dit moment nog overleg aan de gang tussen de NMBS en De Lijn over de overstappende reizigers of is dit in de toekomst nog gepland?

09.02 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, zoals collega Van den Bergh heb ik het nog even over de Diabolospoorverbinding.

Die is nu een maand in gebruik. Er zijn niet alleen opmerkingen over de toeslag die de gebruikers moeten betalen om op de luchthaven te geraken. Het is een goede zaak dat die spoorverbinding er is gekomen, maar er zijn vragen over die bijkomende taks en over de investering op zich. Dit laatste wordt geschat op 290 miljoen euro. Nu reeds, nog geen maand later, vraagt men zich al af hoe succesvol die spoorverbinding wel is of zou zijn of moet zijn.

Een maand later verneem ik graag van u de eerste reizigerscijfers over het gebruik van de Diabolooverbinding.

Wat zijn de doelstellingen? Ik vermoed dat er bij het op touw zetten van de publiek-private samenwerking toch prognoses werden vooropgesteld. Ik kan mij moeilijk voorstellen dat men een private partner bereid heeft gevonden tot financiering, zonder dat er op voorhand doelstellingen werden uitgetekend. Als men daar zijn centen in steekt, wil men op zekere termijn zijn centen ook terugwinnen. Die taks dient daarvoor.

Welke planning is daarbij vooropgesteld? Met welke prognoses hebt u een private participant voor dit project weten te strikken?

Wat zijn de conclusies sinds de eerste maand van opening van de Diabolospoorverbinding? Werden op basis daarvan reeds maatregelen genomen zoals het aanpassen van de tariefformule, of het schema, of het aanbod, of de publiciteit daarvoor? Wat zijn de eerste vaststellingen of vindt u het nog te vroeg hiervoor?

Wat is de uiteindelijke prijs van de Diabolospoorverbinding? In mijn inleiding had ik het over een vermoedelijke investering van 290 miljoen euro. Op hoeveel was dat oorspronkelijk begroot? Ik heb de indruk dat alles redelijk binnen de perken is gebleven, dat er weinig meerkosten zijn en dat de timing voorspoedig was. Wie betaalt welk aandeel?

Hoe was de constructie van de privaat-publieke financiering? Welke inkomsten worden daaruit verwacht?

09.03 Minister Paul Magnette: Mevrouw de voorzitter, collega's, de wet van 30 april 2007 bepaalt dat alle treinreizigers die het station van de luchthaven als vertrek- of aankomststation hebben, een toeslag dienen te betalen, uitgezonderd de houders van een woon-werktreinkaart met als bestemming het station van de luchthaven en enkele wettelijk vrijgestelden.

Voor reizigers die gratis reizen, zoals opgesomd in bijlage 12 van het beheerscontract van de NMBS, is de toeslag wel verschuldigd aan de NV Northern Diabolo maar wordt deze niet geïnd bij de reizigers. De NMBS ontvangt hiervoor jaarlijks een compensatietoelage van de Staat, zoals bepaald in artikel 19 en artikel 80 van het beheerscontract.

De NMBS heeft bij De Lijn geïnformeerd naar mogelijke gegevens over overstappers tussen bus en trein op de luchthaven. Voor De Lijn is het bijzonder moeilijk om precies te weten hoeveel mensen met de bus naar de luchthaven komen om daar over te stappen op een trein en met een woon-werktreinkaart verder te reizen naar hun werkplek.

Het busstation bevindt zich buiten op niveau 0 en het treinstation binnen op niveau -1. De reizigersstromen zijn gemengd met deze van werknemers op de luchthaven en met vliegtuigpassagiers. Alles wijst erop dat het om een beperkt aantal mensen gaat. Zodra er beter zicht is op de omvang ervan, moet het mogelijk zijn om in onderling overleg een oplossing te vinden, zonder dat daarvoor de wet moet gewijzigd worden.

Wel is het duidelijk dat veel werknemers met de trein naar de luchthaven reizen om vervolgens het

busaanbod te gebruiken om zich naar de verschillende zones van de luchthaven te begeven of naar de bedrijventerreinen in Zaventem en Diegem. Deze reizigers zijn op basis van de Diabolowet vrijgesteld van betaling van het supplement, als ze reizen met een woon-werktreinkaart met bestemming luchthaven. Er is overleg tussen de NMBS en De Lijn in dat verband om een gezamenlijke communicatieactie te voeren over de overstapmogelijkheden van bus op trein, in eerste instantie naar de bedrijven in de luchthavenregio.

De nieuwe Diaboloinfrastructuur werd op zondag 10 juni 2012 commercieel in dienst gesteld. Naast de voortzetting van het bestaande aanbod aan treinen vanuit Brussel, Gent, Aalst, Leuven, Mons en Quiévrain werden bijkomende verbindingen ingelegd vanuit Antwerpen en Mechelen.

Het is nog te vroeg om reizigerscijfers te geven, omdat Northern Diabolo deze op maandbasis meedeelt. In 2011 werden 3,35 miljoen reizigers geteld bij aankomst of vertrek in de luchthaven. Voor 2012 wordt een toename met 10 % verwacht. Dit aantal zal in de volgende jaren progressief toenemen naarmate er meer treinverbindingen kunnen worden ingelegd.

De financiering van het Diaboloproject is hier reeds vaak en uitvoerig besproken. Infrabel heeft de spoorlijn op de middenberm van de E19 betaald met klassieke overheidsdotaties. De private partner Northern Diabolo heeft via een PPS-formule de ondergrondse verbinding naar de luchthaven betaald. Het totaalproject heeft 678 miljoen euro gekost, prijsniveau 2012. Dit is slechts 3 % hoger dan het initieel geraamde bedrag.

De wet van april 2007 legt vast op welke wijze de private PPS-partner inkomsten kan verwerven. Ik verwijs naar mijn antwoord op uw vraag in de commissievergadering van 12 juni. Het belangrijkste deel wordt geïnd door de passagiersbijdragen. Zo zorgen wij ervoor dat de investering mee betaald wordt door de buitenlandse vliegtuigpassagiers en niet alleen door de Belgische belastingbetaler.

09.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik noteer het engagement om een oplossing te zoeken voor de werknemers die per trein of per bus naar hun werk gaan.

Eind 2009 stelde de CEO van de NMBS in een brief dat hij met de Lijn naar een oplossing zou zoeken. We zijn intussen enige tijd verder. Het moet toch lukken om op redelijk korte termijn een oplossing te vinden.

09.05 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, u verwijst naar het hoge prijskaartje van 678 miljoen euro. Het is belangrijk om te weten of de investering rendeert. U spreekt over een prognose van een toename van 10 % van de reizigers (...)

(Het geluid van een gsm weerklinkt)
(Une sonnerie de gsm retentit)

(...) dat het moeilijk zal zijn om die 10 % te behalen.

Ik hoop dat men het opvolgt en eventueel bijstuurt. Een private partner wil zijn centen terug. Die moeten ergens vandaag komen. Ook Infrabel heeft aanzienlijk geïnvesteerd. Het is belangrijk dat de spoorverbinding voldoende succesvol is.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

10 **Samengevoegde vragen van**

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de oorzaken van het ongeval te Godinne op 11 mei 2012" (nr. 12630)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de vrijgekomen schadelijke dampen ten gevolge van de botsing van twee goederentreinen in Godinne op 11 mei 2012" (nr. 12938)

- mevrouw Valérie Déom aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het verzoek van Infrabel aan het FAVV om een onderzoek in te stellen naar de verdachte wolk na het incident in het station Godinne" (nr. 12954)

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 "les causes de l'accident survenu à Godinne le 11 mai 2012" (n° 12630)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'émanation de vapeurs toxiques à la suite de la collision entre deux trains de marchandises à Godinne le 11 mai 2012" (n° 12938)

- Mme Valérie Déom au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la demande d'Infrabel à l'AFSCA de mener une enquête à la suite du dégagement d'un nuage suspect consécutif à l'incident en gare de Godinne" (n° 12954)

De **voorzitter**: Mevrouw Déom is niet aanwezig.

10.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, in de bijzondere commissie Spoorwegveiligheid hebben we er reeds over gepraat. Op dat moment kon u er nog niet veel meer over zeggen.

In de commissie voor de Infrastructuur van 12 juni is er ook over gepraat. In de nota van het directiecomité van 29 mei zijn een aantal pistes aangekaart. Is het onderzoek ondertussen afgerond?

Bestaat er nog steeds een verschillende visie tussen Infrabel en de NMBS?

10.02 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, wij hebben u reeds diverse malen bevraagd over deze treinramp. Hieraan zijn twee aspecten verbonden.

Er is, enerzijds, het aspect over het verloop van het onderzoek. Daarbij moet men er rekening mee houden dat men binnen de organisatiecultuur van de NMBS geconfronteerd wordt met het veiligheidsaspect. Ik ga er daarbij vanuit dat voldoende mensen wakker liggen van de veiligheid en men dus niet wacht tot de onderzoeksresultaten bekend zijn om maatregelen te nemen, maar dat men ervoor zal zorgen dat in de toekomst zulke dissidenten kunnen worden vermeden. In het geval van Buizingen wist men zeer snel dat de trein niet beschikte over Memor. Men heeft hieruit een aantal conclusies kunnen trekken.

Infrabel heeft onlangs geageerd met een brief van de heer Lallemand gericht aan het Federaal Agentschap voor de veiligheid van de voedselketen, waarin hij vraagt om een onderzoek te voeren naar de verdachte wolk die vrijkwam uit een wagon na de botsing. De vraag gebeurde in samenspraak met de buurtbewoners. De wolk bestond uit brandstofgas en zorgde voor keelpijn en irritatie bij de omwonenden.

Toen ik dit vernam was ik toch verwonderd, omdat wij op 22 mei van u hebben gehoord – ik citeer: “op basis van wat we nu weten en ondanks de ernst van het geval zijn er geen schadelijke dampen van de gevaarlijke stof vrijgekomen. De erg strenge regels van het RID met betrekking tot de bouw van tankwagens die gevaarlijke stoffen moeten vervoeren hebben hier zeker toe bijgedragen.”

Deze uitspraak doet toch de wenkbrauwen fronsen. Men zou verwachten dat, als het gaat over stoffen waaronder koolstofdissulfide dat schadelijk is voor de luchtwegen en het centraal zenuwstelsel, men de nodige maatregelen had kunnen treffen. Als u dan op 22 mei een verklaring doet, spreekt u toch met kennis van zaken. Ik kan me niet van de indruk ontdoen dat u toen nog niet wist wat de omwonenden hadden meegemaakt. Ik kan mij niet indenken dat zij gewacht hebben tot na 22 mei om te melden dat ze last hadden van irritatie en keelpijn.

Het blijft vreemd dat u dat op 22 mei niet hebt verklaard.

In ieder geval, het FAVV moet nog zijn fiat geven voor dat onderzoek, maar de kans was zeer groot dat het zou gebeuren. Men zou aan een comité van experts vragen om een onderzoek te voeren naar de besmetting van gewassen en de al of niet toxiciteit van de vrijgekomen gassen. (...)

(Het geluid van een gsm weerklinkt)
(Une sonnerie de gsm retentit)

Ook bloedstalen van dieren moeten klaarheid scheppen.

Mijnheer de minister, hoe verklaart u dat er nu ineens wel schadelijke dampen zijn vrijgekomen? Sinds

wanneer weet Infrabel dat er schadelijke dampen zijn vrijgekomen? Welke maatregelen werden genomen sinds men weet dat er schadelijke dampen zijn vrijgekomen? Waarom is Infrabel pas eind juni naar het FAVV gestapt? Wat is de reactie van het FAVV?

10.03 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer Geerts, ik heb dat verslag niet ontvangen. Over de onderzoeken kan ik niets zeggen tot ik over alle elementen beschik. Ik wacht nog op de definitieve resultaten van de onderzoeken. Over de oorzaken van het ongeval kan ik dus niets nieuws zeggen.

Collega's, laat mij eraan herinneren dat na het spoorwegongeval in Godinne onafhankelijke deskundigen die tijdens de opruimactiviteiten ter plaatse op het terrein aanwezig waren, met inbegrip van vertegenwoordigers van het bedrijf Solvic, besloten dat er wat betreft de beschadigde wagon geen enkel vloeistoflek is gemeld of genoteerd op de site en dat er over het algemeen geen noemenswaardige lekken op de site werden vastgesteld. De site en de omgeving waren volgens die vertegenwoordigers inderdaad onder controle van de PID-detectoren om de veiligheid en hygiëne te garanderen.

De vertegenwoordigers van de FOD Volksgezondheid zijn bovendien ook vanaf het begin van de activiteiten betrokken geweest in de gemeentelijke crisiscel en hebben dus vanaf de melding van het ongeval alle ontwikkelingen gevolgd.

Laat mij er ook aan herinneren dat de beschadigde tank leeg was op het moment van het ongeval, maar dat hij tijdens een vorig traject een product, genaamd exhalt 100, had vervoerd. Dat is een gedesaromatiseerde koolwaterstof die niet opgenomen is in de lijst van gevaarlijke producten.

Toch hebben de advocaten van de bewoners van Godinne de oprichting van een comité van deskundigen gevraagd naar aanleiding van een verdachte wolk die uit de beschadigde tank kwam, die voorheen de voornoemde niet-gevaarlijke stof had bevat.

In navolging van het verzoek van de advocaten van de inwoners van Godinne en zich bewust zijnde van de gezondheid van de omwonenden, heeft Infrabel contact opgenomen met de vertegenwoordigers van de FOD Volksgezondheid voor de oprichting van dat comité. De FOD Volksgezondheid heeft op zijn beurt het dossier doorgestuurd naar het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen, het FAVV.

Na een bijeenkomst op 21 juni tussen de advocaten van de bewoners van Godinne, het FAVV en Infrabel, werd onderling overeengekomen om via een aantal stalen de mogelijk schadelijke gevolgen te onderzoeken die dergelijke moleculen van dat product exhalt 100 in de atmosfeer zouden kunnen hebben op de menselijke consumptie van voedingsmiddelen van dierlijke en van plantaardige oorsprong.

Aangaande de laattijdige periode waarin het FAVV het dossier ontving, verwijst Infrabel naar de FOD Volksgezondheid, de enige die rond dat punt informatie kan aanbrengen.

(Het geluid van een gsm weerklinkt)
(Une sonnerie de gsm retentit)

Zelf ben ik van mening dat het belangrijk is om een antwoord te bieden op de bezorgdheden van de bewoners. Ik steunde de uitvoering van die extra controle om ervoor te zorgen dat dit ongeval geen negatieve gevolgen zal hebben op hun gezondheid.

10.04 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik denk dat u bij uw regeringscommissaris de nota, document CD/2012/322, moet opvragen.

10.05 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, evenals uw nieuwe secretaris, de heer Geerts, die uw administratie en uw klassament ter harte neemt zodat u over de juiste documenten zou beschikken.

Ik neem er akte van dat u uw antwoord van 22 mei nuanceert, waarin u zei dat er geen schadelijke dampen van de gevaarlijke stof zijn vrijgekomen. U zegt dat er geen noemenswaardige lekken zijn geweest. Pas eind juni reageren op een incident dat zich voordeed op 11 mei, dus een maand na de feiten, is toch zeer laat. Ik denk niet dat de bewoners en de omwonenden van Godinne een maand hebben gewacht om hun bezorgdheid over de symptomen ten gevolge van het vrijkomen van de verdachte wolk te signaleren. Het

gaat over keelpijn, irritatie van de luchtwegen en dies meer. Op dat vlak kan met beschuldigende vinger naar de overheid worden gewezen.

U zegt dat als er vertraging was, zij werd veroorzaakt door de FOD Volksgezondheid. Daar zien wij de paraplu opduiken. Mogelijk hebben Infrabel en uw diensten zeer accuraat gereageerd en kort op de bal gespeeld en heeft Volksgezondheid wat getalmd. Doch, als het gaat over de volksgezondheid of over de gezondheid in het algemeen, heeft de bevolking van Godinne er geen boodschap aan bij wie juist de vertraging lag. Men had moeten optreden. De overheid heeft blijkbaar toch een maand gewacht. Men had dat veel sneller moeten doen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toekomst van NMBS Logistics" (nr. 12648)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het herstelplan van NMBS Logistics" (nr. 13073)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de reorganisatie bij NMBS Logistics door middel van de instap van minderheidsaandeelhouders en de verkoop van locomotieven" (nr. 12968)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gevolgen van de reorganisatie bij NMBS Logistics voor de NMBS" (nr. 12984)

11 Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'avenir de la SNCB Logistics" (n° 12648)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan de relance de la SNCB Logistics" (n° 13073)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la restructuration de SNCB Logistics grâce aux investissements d'actionnaires minoritaires et à la vente de locomotives" (n° 12968)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les conséquences pour la SNCB de la réorganisation à la SNCB Logistics" (n° 12984)

11.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, bij deze vraag heb ik al op voorhand frustraties bij het te verwachten antwoord. Het is immers niet de eerste keer dat wij een vraag stellen over NMBS Logistics. Telkens komen wij van een kale reis terug, omdat het een onderneming van privaatrecht is in een commerciële omgeving, waardoor ons meestal geen informatie kan worden overgemaakt.

NMBS Logistics is voor meer dan 93 % eigendom van de NMBS en voor meer dan 6 % van de NMBS Holding. Hoe men het ook draait of keert, NMBS Logistics blijft volledig in handen van de Staat. Het Parlement heeft dan ook recht op informatie in dit dossier, desnoods achter gesloten deuren. Voorlopig moeten wij het stellen met informatie die wij vinden in de pers of bij mensen op het terrein, van wie wij veel alarmerende berichten horen. Onze betrokkenheid is des te belangrijker omdat die een impact kan hebben op de NMBS als groep. In die zin zou het logisch zijn dat deze commissie over de nodige informatie beschikt om het debat ter zake te kunnen voeren.

Op dinsdag 19 juni zou er een bijeenkomst zijn geweest van de raden van bestuur van de NMBS, NMBS-Holding en NMBS Logistics. Die laatste stelde dat de situatie precair is en dat er maatregelen moeten worden genomen. Uit een bericht in *De Tijd* bleek dat de NMBS-Holding u zei dat het water de vrachtdochter van de NMBS tot aan de lippen stond. Een stopzetting van de activiteiten op korte termijn zou zelfs niet uit te sluiten zijn. Nochtans sprak de raad van bestuur van NMBS Logistics zijn vertrouwen uit in het bereiken van een geconsolideerd financieel evenwicht in 2013. Het is het ene bericht na het andere. Door de vaagheid en

de mogelijk opgeklopte verhalen ontstaat meer ongerustheid en meer paniek, ook bij bedrijven die een beroep willen doen op vrachtvervoer per trein. Er heerst grote ongerustheid, en meer openheid en duidelijkheid over de situatie zouden een goede zaak zijn.

Mijnheer de minister, vindt u dat het Parlement recht heeft op informatie in het dossier NMBS Logistics? Op welke manier denkt u het Parlement bij dit dossier te betrekken?

Hoe realistisch zijn de verhalen over een dreigend faillissement? Hoe precair is de situatie?

Ten derde, welke impact zou de stopzetting van de activiteiten van NMBS Logistics hebben op de rest van de groep en op de Staat? Is ingrijpen noodzakelijk? Welke maatregelen kunnen/zullen genomen worden om NMBS Logistics te redden?

Tot slot nog dit. In welke oplossing hebt u voorzien in uw herstructureringsplannen voor NMBS Logistics? Momenteel bent u de NMBS-Groep aan het hertekenen. Wordt er ook gezocht naar een herstructurering van NMBS Logistics? Ik denk bijvoorbeeld aan het apart plaatsen van de goederenterminals.

11.02 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, de heer Van den Bergh heeft volgens mij een goede inleiding gegeven.

Voor mij is het eigenlijk heel simpel. Op dinsdag 3 juli zou de raad van bestuur van NMBS Logistics groen licht hebben gegeven voor een plan dat het filiaal de komende achttien maanden terug op de rails moet zetten. Behalve de verkoop van onder andere de locomotieven, omvat de reorganisatie ook de zoektocht naar vers kapitaal. Men heeft besloten de deur open te zetten voor de instap van minderheidsaandeelhouders.

Ik kom dan tot mijn vragen. Kunt u het plan toelichten? Zal NMBS Logistics via dit plan in staat zijn de liquiditeitsproblemen op te lossen en het dreigende faillissement af te wenden?

11.03 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, op 1 februari 2012 was het een jaar geleden dat cargomaatschappij NMBS Logistics operationeel werd als autonome onderneming en spooroperator. Ik kan mij moeilijk voorstellen dat er veel champagneflessen hebben geknald op die datum want de financiële resultaten waren niet echt hoopgevend. Ik besef uiteraard ook dat men niet altijd vat heeft op wat hiervan aan de basis ligt. Als heel de sector te lijden heeft onder de economische teruggang is het heel moeilijk om met positieve cijfers voor de pinnen te komen.

De raad van bestuur van NMBS Logistics zou in reactie op die slechte cijfers zeer recent groen licht hebben gegeven voor een plan dat het vrachtfiliaal de komende achttien maanden weer op de rails moet zetten. De reorganisatie bij NMBS Logistics heeft alles te maken met de zware, gecumuleerde schulden van 1,7 miljard euro, gecombineerd met operationele verliezen.

Door de economische crisis slaagt de spoorgoederendochter er immers niet in operationeel uit de kosten te komen. Behalve de verkoop van een groot deel van de moderne T 13-locomotieven, met een oorspronkelijke aankoopprijs van 3,5 miljoen euro per stuk, zou de reorganisatie ook de zoektocht naar vers kapitaal omvatten. NMBS Logistics heeft namelijk besloten de deur te openen voor de instap van minderheidsaandeelhouders.

Een van de meest attractieve activiteiten van het spoorgoederenbedrijf is de terminal van de Antwerpse haven. De verkoop van de locomotieven wordt als een haalbare kaart beschouwd. Het vrachtfiliaal heeft de voorbije maanden immers niet-bindende offertes ontvangen. De bedrijfsleiding van NMBS Logistics kan de verkoopprocedure voortzetten. De grote vraag is wel hoe de verkoop van locomotieven op korte termijn kan worden afgerond.

Het ziet er dan ook naar uit dat de NMBS zich opmaakt om bij te springen. De NMBS zou als "tussenstation" fungeren, waardoor de vrachtdochter het broodnodige geld zou krijgen. De locomotieven staan, door een daling van de goederenvolumes, al een tijdje stil. De terugval van het volume is onder meer te wijten aan de economische crisis. Volgens *De Standaard* is bij de NMBS ook te horen dat eind jaren '90 wel wat veel van dergelijke machines werden besteld.

Ik kom tot mijn vragen, mijnheer de minister.

Waaruit bestaat het goedgekeurde reorganisatieplan bij NMBS Logistics? Wat is daarvoor de motivering? Wat probeert men ermee te bereiken? Welke planning volgt men?

Met wie wordt onderhandeld over de instap van minderheidsaandeelhouders? Op welke wijze zal die instap gebeuren? Welk percentage van de aandelen zullen de minderheidsaandeelhouders vertegenwoordigen?

Hoeveel locomotieven zullen door NMBS Logistics verkocht worden? Tegen welke prijs per stuk? Binnen welke termijn? Aan wie?

In welke mate is de verkoop van locomotieven aan de NMBS als tussenstation in strijd met de Europese concurrentieregels?

Tot slot, klopt het dat er eind jaren '90 te veel dergelijke locomotieven werden besteld?

Mijn volgende vraag, die hierbij aansluit, is iets korter. NMBS Logistics zou in het raam van haar reorganisatieplan ook een aantal herschikkingen onder het personeel uitvoeren. Vandaag doet NMBS Logistics voor haar activiteiten een beroep op zo'n 1 000 personeelsleden van de NMBS. De raad van bestuur van NMBS Logistics heeft echter recent een reorganisatieplan voor de komende achttien maanden goedgekeurd, waarbij naast de verkoop van locomotieven ook op minder personeelsleden van de NMBS een beroep zal worden gedaan.

Ik vond het zeer boeiend in *De Standaard* van 5 juli een interview met Jean-Pierre Hansen te lezen. Hij stelde daarin onder meer: "De klanten moeten er wel rekening mee houden dat wij in de toekomst de werkelijke prijs gaan factureren." Dat doet mij vermoeden dat NMBS Logistics tot op heden niet de werkelijke prijs en niet alle gemaakte kosten factureerde aan haar klanten? Dan is het natuurlijk niet moeilijk dat de boeken niet klopten. Ik was zeer verwonderd dat te lezen.

De heer Hansen liet ook weinig illusie bestaan over de minderheidsparticipaties in bepaalde terminals. Wegens het gevraagde vers kapitaal voor de instap van minderheidsparticipaties in bepaalde filialen, acht hij de kans klein dat dit zal gebeuren.

De personeelsproblematiek kan ook gevolgen hebben voor de NMBS zelf. Daarover moet u toch cijfers kunnen geven. Hoeveel personeelsleden van de NMBS worden op dit moment bij NMBS Logistics tewerkgesteld? Welke vergoeding ontvangt de NMBS daarvoor? Hoeveel personeelsleden van de NMBS zullen na de invoering van het reorganisatieplan nog bij NMBS Logistics tewerkgesteld zijn? Hoe worden die opgevangen?

Tot slot, hoe zal het terugkopen van de moderne T 13-locomotieven, waarvan de oorspronkelijke aankoopprijs 3,5 miljoen euro per stuk bedroeg, gefinancierd worden? Op welke termijn zal dit gebeuren? Om welk bedrag per locomotief gaat het? Over hoeveel locomotieven gaat het in het totaal? Wat zijn de plannen met deze locomotieven? De NMBS heeft nu al te kennen gegeven dat zij met die locomotieven niets kan doen. Zij zijn indertijd zeer lang ongebruikt gebleven, hoewel zij bedoeld waren voor NMBS Logistics. De NMBS kan er nu niets mee doen en is er niet voor geïnteresseerd. Ik vraag mij dus af wat de NMBS ermee van plan is?

11.04 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, collega's, ik herhaal dat NMBS Logistics een nv van privaatrecht is die geen openbare dienst levert en aldus buiten de beheerscontracten valt die de Staat en de overheidsbedrijven verbinden.

Ten tweede, herinner ik eraan dat in termen van perimeter de activiteiten van het goederenvervoer per spoor niet alleen die van NMBS Logistics omvat maar ook de activiteit van enkele duizenden mensen die in de ateliers werken, de rail freight services, activiteit ondergebracht binnen de NMBS, of nog andere diensten zoals de machinisten besteld door NMBS Logistics bij de NMBS. In navolging van een brief die mij door de NMBS-Holding was geadresseerd over de financiële situatie van de activiteit onder de verantwoordelijkheid van NMBS Logistics heb ik de NMBS-Groep gevraagd om alle nodige maatregelen te nemen om te zorgen voor de economische levensvatbaarheid van de NMBS-Groep zonder afbreuk te doen aan de mobiliteit van personen en goederen in België.

De informele informatieve bijeenkomst is inderdaad op 19 juni gehouden tussen de leden van de raad van

bestuur van NMBS Logistics, de NMBS en de NMBS-Holding. Tijdens deze vergadering heeft NMBS Logistics duidelijkheid verschaft over haar financiële situatie en haar actieplan uiteengezet. Gezien het feit dat het hier om een commerciële activiteit gaat waarvoor de mededingingsregels volop gelden, kan de inhoud van de vergadering niet openbaar worden gemaakt.

NMBS Logistics heeft een actieplan voorgesteld met als doel voldoende financiële middelen te verzekeren voor de achttien maanden en in de sanering van de activiteit te voorzien. Dit plan is in lijn met haar twee aandeelhouders, namelijk de NMBS en de NMBS-Holding. De situatie is moeilijk maar een abrupte stopzetting is gezien de macro-economische inzet geen optie. Afhankelijk van beslissingen die in de komende dagen zullen worden genomen zal ik de situatie met de NMBS-Groep analyseren.

Wat de tewerkstelling van personeelsleden betreft is het zo dat op basis van de volumes die desgevallend voorzien zijn tijdens de maand juli NMBS Logistics prestaties inhuurt bij de NMBS voor de uitvoering van een aantal taken. Voor stationsactiviteiten komt het aantal bestelde prestaties overeen met een equivalent van ongeveer 950 personen. Voor treinbesturing komt het aantal bestelde prestaties overeen met een equivalent van ongeveer 330 personen. De afrekening van deze prestaties gebeurt op basis van vaste tarieven per personeelscategorie. Het aantal personeelsleden van de NMBS, dat na de invoering van het voorziene herstructureringsplan nog bij NMBS Logistics zal tewerkgesteld worden is nog niet bepaald. In ieder geval blijven de personeelsleden van de NMBS, die tijdelijk prestaties leveren in het kader van het dienstverleningscontract voor NMBS Logistics, zodra deze prestaties niet meer moeten worden geleverd, verder benut in de NMBS-Groep.

11.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Zoals verwacht blijf ik op mijn honger zitten.

11.06 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, collega Vandenberghe is heel beleefd als hij zegt dat hij op zijn honger blijft zitten.

Wij hebben het over een minderheidsaandeelhouder. Dan mag het nog van privaat recht zijn, de hoofdaandeelhouder is nog altijd de Staat. De NMBS is een zelfstandig filiaal.

In de commissie hebben wij het altijd over de reiziger maar wij moeten toch eens beseffen dat NMBS Logistics door het gepruts, het dreigende faillissement en de besparingen die zich laten gevoelen in de dienstverlening, een geweldige impact kan hebben op een stuk van onze industrie. Voor de Antwerpse haven worden de problemen dramatisch. Misschien wordt het eens tijd om als minister de zaken in handen te nemen.

Men dacht met een nv van privaat recht een financiële oplossing te vinden. Quod non. De goederenpoot van de NMBS heeft een maatschappelijke opdracht ten aanzien van haar klanten die gebruikmaken van de diensten. Ook zij hebben recht op dienstverlening. Zij hebben geïnvesteerd op die plaats wetende dat zij er een goede logistieke ondersteuning zouden vinden. Dat is tegenwoordig steeds minder het geval.

Dit verhaal is nog niet afgelopen. Mijn collega's zullen u blijven achtervolgen met zulke vragen. Hier worden risico's genomen die veel verder gaan dan een faillissement of dan enkelingen die eventueel hun job zouden verliezen.

11.07 Tanguy Veys (VB): Uw antwoord doet mij denken aan Max Havelaars' Multatuli: "Mijn verhaal is eentonig". Uw verhaal is ook wat eentonig als het gaat over NMBS Logistics. U steekt zich iets te gemakkelijk weg achter het feit dat u niet meer details mag vertellen.

Niemand wenst dit, maar mocht het echt verkeerd lopen met NMBS Logistics dan heeft dat ernstige gevolgen voor de NMBS. Wij hebben het al gezien in de financiële resultaten van de NMBS-Groep, van 2011. De beslissingen die al zijn genomen hebben dermate grote gevolgen voor de volledige NMBS-Groep dat het te gemakkelijk is om u weg te steken achter de commerciële belangen van NMBS Logistics.

Ten tweede, u verwijst naar een informatieve vergadering waaraan mensen van de NMBS-Groep hebben deelgenomen. Zij zitten daar niet alleen namens de commerciële belangen van NMBS Logistics maar ook namens de NMBS. Ik verwijs onder meer naar het terugkopen van de T-13-locomotieven of de personeelsproblematiek. Ik kan mij moeilijk voorstellen dat de NMBS zit te wachten op zulke locomotieven of dat er morgen werk is voor de 200 mensen die niet meer door NMBS Logistics worden benut.

Uw antwoord zou moeten gaan over de wijze waarop dat probleem wordt opgevangen of om hoeveel personeelsleden het gaat.

Tot slot wil ik het volgende nog opmerken. Ik hoop dat de operatie rond de T 13-locomotieven zo correct mogelijk verloopt. Wij weten immers allemaal dat Crossrail over de schouder zit mee te kijken. Voor een stuk is dat ook terecht. Wanneer dat bedrijf de moeite doet om in België te investeren om een commercieel netwerk uit te bouwen, dan moet het alle kansen krijgen, in die mate dat de concurrentieregels worden gerespecteerd.

Het blijft mij verbazen dat de man die aan het hoofd staat van NMBS Logistics verklaarde dat de klanten er in de toekomst rekening mee moeten houden dat zij de werkelijke prijs gefactureerd krijgen. Dat zou laten vermoeden dat dit tot nu toe niet gebeurd is.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Minneke De Ridder** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de treinontsporing in Lier" (nr. 12671)

- de heer **David Geerts** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de ontsporing van een goederentrein te Lier" (nr. 12684)

12 **Questions jointes de**

- Mme **Minneke De Ridder** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le déraillement de train à Lierre" (n° 12671)

- M. **David Geerts** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le déraillement d'un train de marchandises à Lierre" (n° 12684)

De **voorzitter**: Door haar afwezigheid vervalt de vraag van mevrouw De Ridder nr. 12671.

12.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, wat was de oorzaak van de ontsporing in Lier op woensdagavond 20 juni die een verstoring veroorzaakte op donderdag 21 juni?

Was deze goederentrein met een veiligheidssysteem uitgerust?

Hoe verliep de communicatie aan de reizigers? Op RailTime.be werd geen melding gemaakt van een verstoorde dienstverlening. Op nmbs.be werd wel gemeld welke treinen vertraging hadden en welke treinen waren afgeschaft.

12.02 Minister **Paul Magnette**: Een werktrein vertrekt van een bundelspoor in het station Lier, richting Herentals voor het verrichten van bovenleidingwerken te Herentals. Die werktrein ontspoord met de tweede en derde wagon tussen 2 wissels en de trein komt tot stilstand voorbij de tweede wissel in spoor 4.

Het onderzoek naar de juiste oorzaak van dit ongeval loopt nog. Uiteraard zullen Infrabel en de operatoren hieruit de nodige lessen trekken om een dergelijk ongeval in de toekomst te vermijden.

Er werden 2 wissels beschadigd, alsook een aantal dwarsliggers en elektriciteitskabels, waardoor een sein niet meer werkt.

Volgens Infrabel is er momenteel geen reden om aan te nemen dat bepaalde procedures niet correct zouden zijn verlopen.

Volgens Infrabel waren er 33 afgeschafte of gedeeltelijk afgeschafte treinen en een totaal van 1 057 minuten vertraging voor 111 treinen in totaal.

De werktrein werd getrokken door een locomotief, uitgerust met een automatische waakinrichting, een herhalingsuitrusting en een GSM-R.

Zoals bij elk incident werden de reizigers onmiddellijk via de diverse kanalen geïnformeerd: RailTime.be, RailTime Mobile, RailTime bij Phone, teletekst, RSS en de crisismonitoren in de betrokken stations: Leuven, Brussel-Zuid- Brussel-Centraal, -Brussel-Noord, Hasselt, Herentals, Vilvoorde, Antwerpen, Berchem, Lier, Aarschot, Mol, Geel, Turnhout, Heist-op-den-Berg, Antwerpen-Centraal. Ook via de omroepinstallatie werden de reizigers in de betrokken stations op de hoogte gehouden van de situatie en de aangepaste treindienst.

Op 21 juni 2012 werden 5 verschillende berichten op RailTime gepubliceerd tussen 4 uur en 20 uur. Er is dus permanente informatie geweest.

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

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

13 Question de M. Anthony Dufrane au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la coordination entre Infrabel et la SNCB lors d'un incident avec un train" (n° 12679)

13 Vraag van de heer Anthony Dufrane aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de coördinatie tussen Infrabel en de NMBS bij treinincidenten" (nr. 12679)

13.01 Anthony Dufrane (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, ces dernières semaines, de nombreux incidents ont eu lieu sur le rail belge: accrochage entre un train et une voiture sur un passage à niveau, heurt de personne sur la voie, accident entre un train et une grue sur un chantier, et j'en passe.

Si, pour la plupart de ces tragiques événements, la responsabilité de la SNCB n'est aucunement mise en cause, tant au niveau du respect des règles de sécurité que de la fiabilité du matériel, a contrario, la gestion coordonnée de ces incidents entre la SNCB et Infrabel pose encore beaucoup de questions. En effet, à titre d'exemple, lors de l'accident survenu le jeudi 14 juin sur la ligne Bruxelles-Charleroi, à hauteur de Lillois, les passagers ont dû patienter près de trois heures avant de pouvoir être débloqués.

Si les témoignages des voyageurs se trouvant dans ce train sont positifs concernant la gestion de l'incident par l'accompagnateur de train, ils mettent une nouvelle fois en exergue le manque de coordination entre le responsable de la SNCB et le responsable d'Infrabel présents sur place. Tantôt, l'un des responsables annonçait l'arrivée d'un autre train pour transborder les passagers et les amener à destination. Tantôt, l'autre responsable annonçait l'arrivée d'un bus pour les transporter vers la gare de Nivelles. Les passagers, à même les voies, se sont donc, une nouvelle fois, demandé quelles instructions ils devaient suivre pour être évacués de la manière la plus sûre et la plus rapide possible.

Monsieur le ministre, comment les responsabilités et les tâches entre le personnel de la SNCB et d'Infrabel sur le lieu d'un accident ou incident sont-elles réparties? Lorsqu'un train est immobilisé à la suite d'un accident, existe-t-il une procédure standardisée entre la SNCB et Infrabel qui permette une gestion efficace et coordonnée de l'incident? Dans quelle mesure la ou les procédure(s) prévoi(en)t-elle(s) une évacuation sécurisée et la plus rapide possible des voyageurs?

13.02 Paul Magnette, ministre: Monsieur le président, monsieur Dufrane, la loi du 19 décembre 2006 dispose que le gestionnaire de l'infrastructure doit coordonner, dans son système de gestion de la sécurité, les procédures d'urgence avec toutes les entreprises ferroviaires qui utilisent son infrastructure. En février 2007, le législateur lui a attribué le rôle de coordinateur de la sécurité d'exploitation. Depuis cette date, Infrabel coordonne les procédures d'urgence, non seulement avec tous les utilisateurs de l'infrastructure, mais aussi avec les autorités publiques compétentes.

Dans ce cadre, Infrabel coordonne et organise les interventions sur les lieux d'un accident ou d'un incident. Les responsabilités et les tâches sur le lieu d'un accident ou d'un incident du personnel d'intervention de la SNCB, d'une part, et d'Infrabel, de l'autre, sont décrites très clairement dans les plans d'urgence et d'intervention propres à chacune des deux entreprises. La direction sur le terrain est toujours dévolue au responsable Infrabel, qui est ainsi le point de contact unique pour le directeur "opérations" en cas

d'intervention des services de secours. Le responsable SNCB se place, dès son arrivée, à pied d'oeuvre sous les ordres du coordinateur Infrabel. En outre, une procédure standardisée est reprise dans les règles de sécurité en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire. Elle décrit les fonctions et responsabilités de chaque intervenant.

L'évacuation des voyageurs dépend de nombreux paramètres. Il est nécessaire de prendre en considération la configuration des lieux, les risques et dangers causés par l'accident ou l'incident, les circulations avoisinantes et bien d'autres éléments propres à chaque accident.

Aucun risque ne peut être pris: tout doit être mis en œuvre afin d'éviter le sur-accident et de garantir la sécurité des voyageurs. Il est à noter que, s'agissant de leur évacuation, chaque situation est un cas d'espèce dont la résolution est étroitement liée aux circonstances des faits, du lieu, du moment et des conditions atmosphériques.

Par ailleurs, le déroulement du traitement d'un accident ou d'un incident est un processus évolutif qu'il convient d'adapter en temps réel en fonction des circonstances exactes et de leur évolution dans le temps. Cela conduit parfois à devoir reporter ou modifier en temps réel des scénarios d'évacuation dont les voyageurs ont déjà pris connaissance.

13.03 Anthony Dufrane (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie d'avoir rappelé les différentes règles en la matière. S'agissant de ce cas bien précis, des voyageurs se sont adressés à moi pour m'en parler. Pourriez-vous demander aux responsables qui étaient sur place de revoir les règles et de se remettre "à jour" afin d'éviter que ne se reproduise un tel manque de coordination? En effet, d'après les témoignages, les responsables se renvoyaient la balle et diffusaient des informations différentes.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 12680 van mevrouw Bercy Slegers en vraag nr. 12775 van de heer Peter Dedecker worden omgezet in schriftelijke vragen.

14 Vraag van mevrouw Gwendolyn Rutten aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanhoudende treinvertragingen en de problematische communicatie op de lijn Aarschot-Leuven-Brussel" (nr. 12803)

14 Question de Mme Gwendolyn Rutten au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les incessants retards de train et la communication problématique sur la ligne Aarschot-Louvain-Bruxelles" (n° 12803)

14.01 Gwendolyn Rutten (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, u zal samen met mij opmerken dat ik in deze commissie niet bepaald een regelmatige klant ben. Ik heb hier geen patent op klaagzangen rond vertragingen en dergelijke meer. De reden waarom ik hier vandaag toch zit, is de volgende. Ondanks regelmatige schriftelijke meldingen en het signaleren van het probleem de voorbije 2 jaren, zie ik eigenlijk helemaal geen vooruitgang.

Waar gaat het eigenlijk over? Het gaat over de stiptheid van de treinen op de lijn Aarschot-Leuven-Brussel. Dat is niet alleen een ervaring die ik persoonlijk ondervind, maar die met mij heel veel reizigers vanuit een centraal knooppunt en regionaal opstappunt Aarschot ondervinden.

Heel concreet. In de week van 18 juni liet de IC-trein naar Knokke-Blankenberge met vertrek om 07 u 34 alweer vertragingen optekenen. Dit gebeurt sinds jaar en dag en ondanks semestriële aanpassingen van het uurrooster van de treinen, blijft deze trein bijna standaard vertraging oplopen tussen 7 en 10 minuten. Bovendien lijkt de NMBS niet alleen de vertragingen voor lief te nemen, ook wat de communicatie betreft is het triest gesteld. Reizigers worden zelden of nooit verwittigd, laat staan dat er een uitleg wordt gegeven over het vertragingprobleem. Iets wat aanvankelijk occasioneel was, is ondertussen systematisch geworden en men neemt het dermate voor lief dat men er kan van uitgaan dat de trein te laat zal zijn.

In antwoord op mijn schriftelijke vragen nummer 94 en nummer 70 schermt de minister nochtans met een grootscheepse campagne bij incidenten, die in juni 2011 van start is gegaan. Werkgroepen hebben zich over de problematiek gebogen. Het begeleidingspersoneel heeft een bijgewerkte aankondigingbrochure gekregen

en er werd ook een sensibilisatiecampagne opgezet. Op de trein zelf, mijnheer de minister, blijft het stil. De minister verzekert in antwoord op mijn schriftelijke vraag dat de begeleider de reizigers na 3 minuten zal informeren wanneer de trein onvoorzien wordt opgehouden, ook wanneer de reden van stilstand niet bekend is. Binnen de 5 minuten moet er dan een 2^e mededeling volgen. Nadien wordt om de 10 minuten omgeroepen tot de rit uiteindelijk wordt hervat. Ik kan u zeggen, mijnheer de minister, dat dit in de praktijk helemaal niet het geval is. Het verhaal van de trein Knokke-Blankenberge is maar één van de vele verhalen.

Het probleem bestaat niet alleen in de trein, maar ook en vooral op de perrons. In Brussel-Centraal blijft het voor de reiziger tijdens de spitsuren bang afwachten of de trein zal komen en op tijd zal komen. Velen blijven daarom wachten in de hall, omdat er regelmatig last minute wijzigingen worden aangekondigd. Wie reeds op het perron staat te wachten, moet zich daarom door de mensenmassa wurmen om zich vervolgens naar een ander perron te begeven. Als klap op de vuurpijl is de communicatie onvoldoende hoorbaar, wanneer er andere treinen aankomen en vertrekken. Intussen is het voor de reizigers vanuit Aarschot stilaan een ware loterij, om af te wachten welke trein als volgende op het scherm zal verschijnen.

Mijnheer de minister, heel concreet kreeg ik graag een antwoord op de hiernavolgende vragen.

Waarom sleept het probleem van vertraging op de lijn Knokke-Blankenberge met stilstand om 07 u 34, die de meest genomen trein is, omdat het een rechtstreekse verbinding in Aarschot betreft, al jarenlang aan? Waarom is er, ondanks herhaalde klachten en parlementaire vragen over de partijgrenzen heen, helemaal geen beterschap in het dossier?

Waarom worden reizigers onvoldoende geïnformeerd?

Wat zal u op korte termijn aan het probleem doen?

Wat is uw beleid ten aanzien van de conducteurs? Uit de feiten blijkt dat er helemaal geen communicatie is. Waarom blijven met name in Brussel-Centraal zoveel moeilijkheden met communicatie rijzen?

Waarom is er, ondanks de acties die u aankondigt, op het terrein weinig of geen beterschap merkbaar?

14.02 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Rutten, de IC-trein 1529 met vertrek om 07 u 34 in Aarschot rijdt sinds 11 juni 2012 met de nieuwe type 18-locomotieven, wat de regelmaat in principe ten goede zou moeten komen.

Het enige structurele probleem is de drukke lijn 36 tussen Leuven en Brussel alsook de Brusselse Noord-Zuidverbinding tijdens de piekuren. De minste vertraging kan ter zake namelijk grote gevolgen hebben en tot een verlies van het rijpad leiden. De trein moet in voorkomend geval wachten, tot op de genoemde lijnen opnieuw plaats is.

Trein 1529 wordt door treinbegeleiders tot Hasselt bediend. De NMBS heeft het probleem met hen besproken. Daarbij werd de omkadering van Hasselt erop gewezen dat de treinbegeleiders, zelfs indien zij over geen informatie beschikken, bij een vertraging vanaf drie minuten een aankondiging dienen te maken, zoals in de instructies is opgenomen.

Elke betrokken treinbegeleider zal op zijn persoonlijke dienstenfiche nogmaals worden gewezen op het belang om de instructies inzake communicatie aan de reizigers stipt op te volgen.

In maart en april 2012 heeft de inspecteur Controle Operaties een interne controle van de communicatie uitgevoerd. De analyse is bijna klaar. De resultaten zullen aan het betrokken treinbegeleidersdepot worden meegedeeld. Van de resultaten zal vervolgens een aandachtspunt worden gemaakt, dat in de tweemaandelijks coachingvergadering zal worden besproken.

De NMBS beschikt over coaches voor de opvolging. Er wordt ook met *mystery shoppers* van buiten de NMBS gewerkt. Zij beoordelen bepaalde elementen, zoals de aankondigingen in de trein.

Ook beschikt de NMBS vier keer per jaar over een kwaliteitsbarometer, die eveneens door een externe, gespecialiseerde firma wordt uitgevoerd.

Indien uit voormelde controles of uit specifieke klachten van reizigers blijkt dat een bepaald personeelslid

ondermaats presteert, wordt via zijn oversten contact opgenomen, om het probleem te bespreken. Bij herhaling kan een en ander inderdaad tot disciplinaire maatregelen leiden.

Tijdens de spitsuren is het treinverkeer op de Brusselse Noord-Zuidverbinding erg druk. In geval van vertraging kan op het laatste ogenblik soms nog van de geplande reisweg in de Brusselse Noord-Zuidverbinding worden afgeweken, om de doorstroming van het verkeer te optimaliseren. Dit heeft als gevolg dat de aankondigingen worden uitgesteld tot er met zekerheid kan worden bepaald welke reisweg de trein zal volgen.

Om vergissingen of vergetelheden van de speaker tegen te gaan werd sinds zaterdag 23 juni 2012 EMMA in dienst genomen, het Electronic Management of Message Announcement, in Brussel Centraal. Dit betekent dat alle aankondigingen automatisch gebeuren, zelfs bij spoorwijzigingen of vertragingen. Op deze manier wordt geen enkele trein meer over het hoofd gezien. Een operator ziet toe op de goede werking van het systeem en kan, zo nodig, tussenbeide komen bij pannes zoals op 26 juni 's morgens.

14.03 Gwendolyn Rutten (Open Vld): Mijnheer de minister, ik was aan het noteren.

Ik wil nog even iets vragen. U hebt bij het begin van uw antwoord gezegd, specifiek wat de lijn vanuit Aarschot betreft, dat het gaat om problemen op de drukke lijn 36 vanuit Leuven en de Noord-Zuidverbinding. Dat maakt dat, als daar vertraging is, dit eigenlijk onmiddellijk een effect heeft. Dat kan ik ook aannemen. Alleen is het zo dat de trein van 07 u 34 een rechtstreekse verbinding is. Het was daarbij net de bedoeling om alle reizigers vanuit Aarschot en omstreken de omweg door Leuven niet te laten maken. Het is dan ook eigenlijk zeer vervelend als men dan wel vertraging ondervindt omwille van de rechtstreekse treinen vanuit Leuven. Ik wil dus toch vragen of er geen mogelijkheid is om specifiek die trein, die toch het voordeel van een rechtstreekse verbinding moet hebben en dus snel en accuraat moet rijden, op een of andere manier buiten die vertraging te houden.

Ten tweede wil ik u danken voor het antwoord over de aanpassingen in Brussel. Als sinds 23 juni het Electronic Management of Message Announcement in dienst is genomen, dan zal dat inderdaad tot meer zekerheid leiden. Ik wil alleen nog vragen of er qua geluidsinstallatie nog iets kan gebeuren want als men op het perron staat te wachten is het soms moeilijk om als er op het laatste moment een wijziging komt die ook daadwerkelijk te horen. Verder zullen we op het terrein bekijken of we de wijzigingen die u verder hebt aangekondigd met betrekking tot coaching, *mystery shoppers* en de evaluatiebarometer terugvinden. Als de analyse uit die interne controle klaar is vernemen we dat graag.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

15 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de evaluatie van het protocolakkoord" (nr. 12827)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de evaluatie van het protocolakkoord" (nr. 12999)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de evaluatie van het protocolakkoord inzake werkonderbrekingen bij de NMBS-Groep" (nr. 13074)

15 Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'évaluation du protocole d'accord" (n° 12827)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'évaluation du protocole d'accord" (n° 12999)
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'évaluation du protocole d'accord relatif aux interruptions de travail au Groupe SNCB" (n° 13074)

15.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, in het regeerakkoord is opgenomen dat het sturingscomité van de NMBS zal worden gevraagd om de bestaande protocollen tussen de overheid en de vakbonden te evalueren. In geval van een negatieve evaluatie zat de regering strengere maatregelen overwegen om de continuïteit van de openbare dienst met respect voor de veiligheidsvereisten te verzekeren.

In het licht daarvan zijn er sinds januari 2012 meerdere vergaderingen van het sturingscomité, de nationale paritaire subcommissie en de nationale paritaire commissie geweest.

Er werd een concreet voorstel geformuleerd, waarover de vakbonden zich voor eind mei 2012 moesten uitspreken. Wij zijn ondertussen begin juli 2012. Ik denk dat het tijd is om hier een zicht op te krijgen. Vandaar de volgende vragen, mijnheer de minister.

Welke positie hebben de vakbonden ingenomen met betrekking tot het uitgewerkte voorstel? Is men tot een akkoord kunnen komen? Zo ja, wat houdt het akkoord precies in en wanneer treedt het in werking? Zo neen, waar zitten de knelpunten en welke stappen zal men zetten om vooruitgang te boeken? Wanneer verwacht men te kunnen landen?

15.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij de vraag van de heer Van den Berg.

Wat is de stand van zaken met de evaluatie van het protocol van juni 2008? Wat is de timing? Voor wanneer is de inwerkingtreding van het nieuwe protocol gepland? In welk opzicht zal het verschillen van het vorige protocol?

15.03 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, wij hebben hierover in het verleden al van gedachten gewisseld. U hebt toen gezegd dat de vakbonden zich vóór eind mei moesten uitspreken over het voorstel tot wijziging van het protocolakkoord van 2008 inzake werkonderbrekingen.

Gingen de vakbonden akkoord met het voorstel? Zo neen, wat waren hun opmerkingen? Is men ondertussen tot een akkoord kunnen komen? Wat is de inhoud van het eventueel akkoord?

15.04 Minister Paul Magnette: De vakbonden hebben nog geen positie ingenomen met betrekking tot het finale ontwerp van het nieuwe protocolakkoord in verband met de werkonderbrekingen, dat op de nationale paritaire commissie van 7 mei 2012 werd besproken.

Intussen vonden nog 3 vergaderingen van de NPC plaats op 9 mei, 13 en 26 juni, die voornamelijk aan het onderzoek van de economische en financiële informatie van de NMBS-Groep waren gewijd.

Men is nog niet tot een akkoord kunnen komen. Het ontwerp van protocolakkoord maakt momenteel nog het voorwerp uit van discussie in de vakorganisaties.

In die context hebt ik specifiek aan de 3 CEO's en de vertegenwoordiger van de erkende organisaties gevraagd om zo snel mogelijk tot een akkoord te komen.

15.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Zo snel mogelijk, zegt u. Is er dan een deadline bepaald?

15.06 Minister Paul Magnette: Zo snel mogelijk. Er is nu een ontwerp, dus moeten de vakorganisaties hun standpunt innemen.

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

U hebt niet geantwoord op mijn vraag met betrekking tot hun opmerkingen. Ik begrijp dat er nu een ontwerp van akkoord is, maar waarover gaat het dan? Dat is toch wel belangrijk, want elke week is er wel ergens een reden voor een stakingsaanzegging of een stakingsdreiging. Er moet daarover duidelijkheid komen.

Ik sluit mij aan bij de heer Van den Bergh. Wanneer u antwoordt zo snel mogelijk, dan is dat heel vrijblijvend. Het is dringend dat daarvan werk wordt gemaakt en dat de reiziger zekerheid krijgt omtrent wat hij kan

verwachten van de vakbond.

15.08 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik zal met een nieuwe vraag komen als wij niet op korte termijn nieuws krijgen over de evaluatie.

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

16 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het overleg met de top van de NMBS-Groep over het derde bijvoegsel bij het beheerscontract" (nr. 12828)

16 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la concertation avec la direction du Groupe SNCB à propos du troisième avenant au contrat de gestion" (n° 12828)

16.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, wij hebben dit reeds kort besproken tijdens de bespreking van de opvolging van de aanbevelingen van de bijzondere commissie Spoorwegveiligheid, maar ik wilde de vraag nog eens formeel stellen.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de goedkeuring van het derde bijvoegsel bij de beheerscontracten van de NMBS?

16.02 Minister Paul Magnette: Mevrouw de voorzitter, op vrijdag 29 juni had ik een bespreking met de drie CEO's. Dat overleg heeft ons toegelaten een oplossing te vinden voor de laatste discussiepunten over de afronding van een derde bijvoegsel bij de beheerscontracten van de NMBS, Infrabel en de NMBS-Holding.

Het derde bijvoegsel behandelt de aspecten in verband met veiligheid die in de aanbevelingen van de bijzondere commissie Spoorwegveiligheid geformuleerd werden en die nu in de beheerscontracten opgenomen moeten worden.

Wij hebben vrijdag onder meer gesproken over de uitrol van TBL1+ en ETCS, over de vermindering van het aantal seinvoorbijrijdingen en over de ontwikkeling van een veiligheidscultuur, met inbegrip van externe expertise.

De definitieve versie van het derde bijvoegsel, waarover de besprekingen reeds begonnen waren ten tijde van mijn voorgangster, kan nu helemaal klaargemaakt worden. Voor de formele goedkeuring is er nog advies nodig van het Raadgevend Comité van Gebruikers, van de nationale paritaire commissie, van de Inspectie van Financiën enzovoort. Daarna volgt de goedkeuring door de raden van bestuur en door de Ministerraad.

Nu er een akkoord bereikt werd, verwacht ik dat al deze procedures tegen september met goed gevolg kunnen afgerond worden.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 12833 van de heer Francken wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

17 Samengevoegde vragen van

- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wilde staking in het treinstation Luik-Guillemins" (nr. 12868)

- de heer **Steven Vandeput** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wilde staking van treinbegeleiders in Luik" (nr. 12874)

- mevrouw **Linda Musin** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de fouten in het computerprogramma voor het beheer van de dienstfiches van de treinbegeleiders" (nr. 12884)

- de heer **Ronny Balcaen** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en

Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de spontane staking in het station Luik-Guillemins uit protest tegen de invoering van het computerprogramma Power" (nr. 12919)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de invoering van het nieuwe softwaresysteem Power voor de opmaak van de werkschema's van de treinbegeleiders" (nr. 12967)

17 Questions jointes de

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la grève sauvage à la gare de Liège-Guillemins" (n° 12868)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la grève sauvage des accompagnateurs de train à Liège" (n° 12874)

- Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les erreurs du programme informatique en charge de la gestion des fiches de service des accompagnateurs de train" (n° 12884)

- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la grève spontanée en gare de Liège-Guillemins pour protester contre la mise en place du logiciel Power" (n° 12919)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'introduction du nouveau logiciel Power pour l'établissement des horaires de travail des accompagnateurs de train" (n° 12967)

17.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, een aantal treinbegeleiders van de NMBS-Groep heeft op 29 juni het werk neergelegd in het station Luik-Guillemins. De werkonderbreking zou een gevolg zijn van onderbemanning en problemen met vakantieaanvragen. Daardoor was het treinverkeer verstoord en werd een tiental treinen afgeschaft, onder meer tussen Luik-Guillemins en Brussel-Zuid. Volgens de NMBS-woordvoerder werd er geen stakingsaanzegging ingediend, waardoor de treingebruikers niet konden worden gewaarschuwd.

In de nasleep van deze staking bleek dat de treinbegeleiders van Luik-Guillemins het werk hadden neergelegd wegens softwareproblemen met het nieuwe computerprogramma Power. Er was ook de betekenisvolle melding van CGSP dat een stakingsaanzegging, en dus geen wilde staking, hun voorkeur wegdroeg.

In welke mate kampen de treinbegeleiders van Luik-Guillemins met onderbemanning en met problemen met vakantieaanvragen? Werden er maatregelen genomen om die problemen weg te werken? Zo neen, waarom niet?

Aangezien het ging om een wilde staking, zonder het protocol te respecteren waarbij men acht dagen vooraf een staking moet aankondigen, werden er maatregelen genomen? Zo ja, welke? Zo neen, waarom niet?

Zoals ik reeds heb gemeld, waren er problemen met het nieuwe softwareprogramma Power. Vorig jaar sloot de NMBS een contract af met het Canadese Giro om de planning van de treinbegeleiders te moderniseren. Giro tekende daarvoor ook al voor de omstreden Georoutesoftware van bpost, dat een zeer gedetailleerd plan van de routes opstelt. Maar volgens critici werd met Georoute de werkdruk ernstig opgevoerd en verdween het sociale aspect bij de job van postbode. De invoering van Georoute zorgde dan ook voor stakingen.

Dat scenario lijkt nu ook bij de NMBS in de maak. De werkschema's van de conducteurs worden immers nu nog opgemaakt met allerlei programma's, in sommige gevallen zelfs met pen en papier. Deze zomer schakelt de NMBS echter definitief over op Power, een nieuw softwaresysteem dat het werkschema van conducteurs, met name de uurroosters, de verplaatsingen en de vakantiedagen, moet informatiseren, zodat ze sneller en efficiënter worden ingezet.

Maar heel wat treinbegeleiders vrezen voor afvloeiingen. Rudy Verleysen van ACOD Spoor stelde terzake: "Een hogere productiviteit zal onvermijdelijk tot ontslagen leiden. Bovendien hangt het systeem met haken en ogen aan elkaar. Zo loopt de synchronisatie tussen de centrale server en de computertoestellen van de treinbegeleiders mank, waardoor zij foute schema's krijgen".

De twee grote spoorvakbonden ACOD Spoor en ACV Transcom plannen vooralsnog geen nationale actie,

maar een 20-tal treinbegeleiders in het station Luik-Guillemins organiseerden op 29 juni alvast een wilde staking, juist vanwege die softwareproblemen. Volgens de stakers zou de introductie van die nieuwe software al geleid hebben tot verwarring over de uurroosters. Sommige treinbegeleiders werden teruggeroepen om het werk verder te zetten, hoewel ze dachten dat hun werkdag erop zat. Het nieuwe programma zou de treinbegeleiders ook geen belangrijke info geven, zoals over welke stations de trein passeert. Marianne Lerouge, vakbondsafgevaardigde van CSC Transcom, stelde ter zake: "Vorige week hebben we die problemen al aan de directie gemeld, maar er is nog niets veranderd. We vragen dat het programma onmiddellijk wordt ingetrokken of dat de fouten op zijn minst zo snel mogelijk worden aangepast."

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

In welke mate zal de invoering van het nieuwe softwaresysteem Power voor de opmaak van de werkschema's van de treinbegeleiders leiden tot een hogere werkdruk en tot ontslagen?

Sinds wanneer werd Power ingevoerd en op welke schaal?

Wat zijn de problemen waarmee Power kampt en wanneer zullen die weggewerkt zijn?

Wanneer zal Power volledig operationeel zijn?

17.02 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, opnieuw vond er een wilde staking plaats. Volgens de vakbondsafgevaardigde van CNC Transcom, mevrouw Lerouge, was de reden ditmaal dat er nieuwe software werd ingevoerd voor de treinbegeleiders. De introductie van die nieuwe software zou geleid hebben tot verwarring over de uurroosters.

Mijnheer de minister, hoeveel werknemers namen deel aan die stakingsactie?

Hoeveel treinen werden er afgeschaft als gevolg van die staking?

Hoeveel bedroeg het totaal aantal minuten vertraging ten gevolge van die actie?

Welke tuchtmaatregelen zullen er worden genomen tegen de aanstokers, tegen de deelnemers en tegen de recidivisten aan de staking?

Wat kan er volgens u gedaan worden om dergelijke acties in de toekomst te vermijden?

17.03 Linda Musin (PS): Les accompagnateurs de train ont débrayé pendant quelques heures le vendredi 29 juin en gare de Liège Guillemins pour dénoncer les manquements du nouveau programme informatique en charge de la gestion de leurs fiches de service. Fort heureusement, ce mouvement d'humeur n'a duré, au final, que quelques heures. Les négociations avec la SNCB et un accord concernant une évaluation dudit logiciel pour le mois de septembre ont permis assez rapidement la reprise normale du trafic sur le réseau liégeois.

Les accompagnateurs parlent de confusion d'horaires, d'informations manquantes, comme les temps de parcours à vide des trains, les gares à traverser, etc. Quels sont en définitive les différents manquements constatés de ce nouveau programme informatique? Deuxièmement, ces manquements sont-ils imputables au programme informatique lui-même ou simplement à une phase de mise en service qui expliquerait ces quelques erreurs initiales? Troisièmement, la SNCB compte-t-elle, d'ici le mois de septembre, avoir des contacts permanents avec les accompagnateurs et leurs syndicats représentatifs, afin de faciliter l'échange d'informations et de permettre *in fine* de faire remonter du terrain les erreurs constatées par les principaux intéressés? Enfin, s'il s'avérait en septembre prochain que ces erreurs demeurent, la SNCB s'engage-t-elle à supprimer ce programme informatique ou tout au moins à suspendre son utilisation tant qu'il n'apparaît pas comme pleinement opérationnel? Je vous remercie.

17.04 Paul Magnette, ministre: Tout d'abord, je voudrais dire quelques mots sur le logiciel Power et son implémentation qui est la cause des difficultés. Lors de l'introduction du nouveau logiciel, aucune modification n'a été apportée aux règles de travail des accompagnateurs de train et les prestations continuent d'être établies sur la base des roulements du matériel et dans le respect de la législation sur le travail et de la réglementation en la matière. Le logiciel Power a été introduit le 10 juin 2012, en même temps

que les nouveaux horaires, et comporte pour le moment les plannings long terme, moyen terme et court terme. Ce logiciel est également utilisé en Belgique par la Tec, la Stib et De Lijn.

Les problèmes majeurs que la SNCB rencontre pour le moment sont la lenteur du système, les problèmes de transfert de données, ainsi que les imperfections sur les fiches de service. Il est procédé à un suivi journalier des problèmes pour y remédier au plus vite. Pour la plupart des manquements constatés sur les fiches de service, une solution a déjà été trouvée ou est en vue. En ce qui concerne les autres dysfonctionnements, une adaptation du logiciel a été demandée au fournisseur. Bon nombre des problèmes signalés n'ont toutefois aucun lien avec le nouveau logiciel mais concernent plutôt les différentes périodes du service des trains ou l'organisation interne. Ces aspects-là font, eux aussi, l'objet de correction. Lors d'une phase ultérieure, les dépôts trafic international et le planning Real Time seront également intégrés au système et Power devrait être pleinement opérationnel début 2013.

Wat de dreiging met staking betreft, alle wijzigingen en vooruitzichten werden expliciet meegedeeld aan de personen die verantwoordelijk zijn voor de planning en aan de treinbegeleiders. Een nieuwe ontmoeting met de treinbegeleiders van Luik had plaats op 4 juli. Rekening houdend met de constructieve dialoog die met die bedienden werd gevoerd, zijn er ook vergaderingen georganiseerd in de andere eenheden, met de afgevaardigden van de syndicale organisaties en specialisten van het programma Power.

De sociale actie op 29 juni had te maken met het invoeren van het nieuwe programma Power. Er namen drie treinbegeleiders aan deel. 37 treinen werden volledig afgeschaft en 17 gedeeltelijk. De actie veroorzaakte in totaal 654 minuten vertraging, bij 80 treinen. De NMBS overweegt om, naast de inhouding van de bezoldiging voor de niet-gepresteerde prestaties, de deelnemers aan de actie te bestraffen met een strenge vermaning en een premieafhouding.

Wat de vakantieaanvragen betreft, voor vrijdag 29 juni hadden 41 treinbegeleiders verlof aangevraagd, 21 van hen hebben dat ook effectief gekregen.

Het directiecomité heeft afgelopen dinsdag besloten om 268, in plaats van de voorziene 218, nieuwe treinbegeleiders aan te werven, 25 Nederlandstaligen en 25 Franstaligen, om rekening te houden met een grotere dan voorziene afvloeiing.

Zoals al vermeld, om dergelijke acties in de toekomst te vermijden, wordt momenteel onderhandeld met de vertegenwoordigers van de vakorganisaties over een aanpassing van het huidige akkoord betreffende de werkonderbrekingen. Een concreet voorstel ligt op tafel en moet door de vakbond becommentarieerd worden, om tot een definitief akkoord te komen.

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

Uit de media vernam ik dat het de bedoeling was om deze zomer Power al op grote schaal in te voeren. Nu ziet men daar blijkbaar van af. Men spreekt nu al over 2013. De kinderziektes zullen in de komende maanden nog genoeg het leven van menig treinbegeleider overhoopgooien.

Het is belangrijk dat men bij het invoeren van dergelijke programma's voldoende overlegt, studeert en test, alvorens die op grote schaal in te voeren. Ik blijf mij verwonderen – blijkbaar namen slechts drie treinbegeleiders deel aan het testprogramma – over de gevolgen, namelijk een staking van meer dan 20 treinbegeleiders en de afschaffing van een pak treinen.

Het verheugt mij wel dat er wordt opgetreden tegen wilde stakingen. Ik weet natuurlijk wel dat men niet voor niets staakt, maar wat is het nut van afspraken op het vlak van stakingen als die niet worden nagekomen?

Ik hoop in elk geval dat eenmaal Power overal wordt ingevoerd en alle kinderziektes ervan voorbij zijn, men de beoogde efficiëntie zal bereiken zonder dat dit leidt tot ontslagen of tot een toename van de werkdruk.

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

De aanleiding van de staking toont aan dat het systeem Power nog niet helemaal vrij is van kinderziektes is, en dat is natuurlijk niet te verantwoorden. Maar blijkbaar vervalt men nu in een cirkelredenering. Als 3 treinbegeleiders het treinverkeer stilleggen is het enige wat men doet blijkbaar het inhouden van het loon

voor de niet gepresteerde uren. Als dat de straf is voor mensen die in totaal 654 minuten treinvertraging veroorzaken voor een bagatel, voor iets waarvan zij in feite al op de hoogte waren, is men volgens mij fout bezig.

Als de vakbonden dan toch hun zegen nog moeten geven over het protocolakkoord moet de overheid die het voorstel doet de voorwaarden misschien nog verstrengen. Dit krijgt men immers aan niemand uitgelegd, dat 3 gekken die niet zeker zijn over hun werkrooster, het in hun hoofd halen...

Laten wij zeggen dat er gemiddeld 100 mensen op de trein zaten. Dan spreken wij over 65 400 minuten vertraging. Omgezet in geld is dat een geweldige economische last, veroorzaakt door de kleine actie van enkele heethoofden.

Mijnheer de minister, treinen doen rijden is een vorm van maatschappelijke dienstverlening. Zo zorgt men ervoor dat mensen op hun werk geraken. Ik reken dus op u om in het protocolakkoord bindende afspraken te maken, en de straffen zo hoog te maken dat de wilde stakingen in de toekomst minstens beperkt worden.

17.07 Linda Musin (PS): Madame la présidente, je remercie le ministre pour sa réponse claire et précise. J'espère que le programme Power sera prochainement totalement opérationnel et aura l'efficacité espérée pour le personnel. En ce qui concerne les accompagnateurs de train, étant donné leurs conditions de travail difficiles, j'entends qu'il y aura de nouveaux engagements. D'autre part, un dialogue constructif doit se poursuivre avec eux, ce ne peut être que bénéfique.

17.08 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, je remercie le ministre pour sa réponse.

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

18 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 propreté intérieure et extérieure des trains sur la ligne Tournai-Jambes" (n° 12873)

18 Vraag van de heer Franco Seminara aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de netheid van de treinen, zowel binnenin als aan de buitenkant, op de lijn Doornik-Jambes" (nr. 12873)

18.01 Franco Seminara (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, il me revient de sources différentes que les usagers de la ligne Tournai-Jambes se plaignent d'un état de propreté insuffisant, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur des trains. Il est évident que cette situation déplorable peut être imputée au comportement incivique de certains passagers. Cependant, lorsque la malpropreté s'installe, celle-ci ne peut faire que s'accroître au détriment de nombreux passagers qui souhaitent voyager en tranquillité. Rester parfois plus d'une heure dans un train avec des odeurs peu agréables de toilettes non entretenues et devenues inutilisables n'est pas digne d'un confort minimum et n'est pas conforme aux meilleures conditions de transport. Les plaintes concernent aussi l'état extérieur des convois, raison pour laquelle la question de l'entretien et du passage au car wash est posée.

Si je suis persuadé que tous les convois reçoivent le même traitement, il apparaît que, pour certains trains de cette ligne, une attention supplémentaire est requise.

Monsieur le ministre, avez-vous connaissance de plaintes particulières quant à la propreté intérieure des trains de la ligne Tournai-Jambes? Si oui, ne serait-il pas opportun d'y remédier au plus vite? Quelle est la politique de la SNCB au sujet de l'entretien intérieur des trains? Le nettoyage de nuit est-il automatique? À quel moment et dans quel cadre les équipes de B-Clean peuvent-elles être mobilisées?

Avant de vous laisser la parole, permettez-moi de vous faire remarquer que M. Balcaen attend votre réponse. En effet, il s'agit d'un train qu'il emprunte tous les jours ou presque!

18.02 Paul Magnette, ministre: Il l'emprunte uniquement lorsqu'il se rend au bureau fédéral d'Écolo à Namur. Constatez que je connais bien les voies de chemin de fer!

Cela dit, monsieur Seminara, au cours des passages quotidiens dans les postes d'entretien, l'intérieur des

trains de voyageurs est nettoyé avant la mise en service. Une grande partie du nettoyage s'effectue de nuit de manière manuelle. Un nettoyage approfondi est également prévu tous les mois pour le matériel roulant en permanence et tous les deux mois pour les trains de pointe. Des interventions rapides et limitées de B-Clean sont également organisées pendant le parcours ou en gare lorsque le matériel est utilisé tout au long de la journée.

Pour ce qui concerne le car wash, le planning du matériel prévoit que les trains de voyageurs bénéficient d'un nettoyage extérieur de la caisse environ tous les trois jours dans l'une des installations de car wash automatiques. D'autres solutions, comme le nettoyage manuel de la caisse, ne sont pas économiquement viables.

Enfin, suite à votre question, l'état de propreté du matériel voyageurs sur la ligne Tournai-Jambes sera examiné par le Groupe SNCB et les mesures adéquates seront prises en vue d'améliorer la situation, pour le plus grand plaisir de M. Balcaen!

18.03 Franco Seminara (PS): Monsieur le ministre, la culture du beau, de la propreté et du respect me semble un socle commun. Je suis sûr que cette phrase deviendra une philosophie reprise par les autorités du rail. Je conclurai en disant que voyager propre et durablement est une préoccupation légitime des navetteurs.

18.04 Paul Magnette, ministre: J'espère que cela ne fait pas plus de 140 caractères. Ainsi, vous allez pouvoir tweeter cette phrase tout de suite...

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

19 Questions jointes de

- **M. André Frédéric** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "certaines 'pratiques' au sein de la Banque de La Poste" (n° 12882)

- **M. Georges Gilkinet** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les produits financiers récemment proposés par la Banque de La Poste" (n° 12912)

19 Samengevoegde vragen van

- de heer André Frédéric aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "bepaalde 'praktijken' bij Bank van De Post" (nr. 12882)

- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de financiële producten die onlangs werden voorgesteld door Bank van De Post" (nr. 12912)

La **présidente**: M. Gilkinet n'est pas là pour poser sa question.

19.01 André Frédéric (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, le quotidien *La Libre Belgique* nous informait le 28 juin dernier de pratiques "étranges" – pour reprendre l'expression du journaliste – qui seraient d'application à la Banque de La Poste. En synthèse, il s'agirait d'une initiative interne via mail encourageant les conseillers à "vendre" aux clients une sicav en la présentant comme un bon de caisse. En définitive, il s'agirait de délivrer de fausses informations à la clientèle de la Banque de La Poste, composée majoritairement de personnes croyant investir en bon père de famille.

Évidemment, il serait choquant de voir une banque travestir la réalité des produits vendus et encourager par le mensonge l'investissement à risque. Mais ces dernières années ont démontré, bien malheureusement, que de telles pratiques ont été largement répandues à travers le monde. Évidemment, une telle information, si elle s'avérait exacte, serait encore plus choquante dans le cadre d'une banque nichée au sein d'une entreprise publique, une banque dont l'actionnaire principal demeure indirectement l'État fédéral.

Monsieur le ministre, j'avoue que la réaction officielle m'a également étonné puisque le porte-parole de la banque ne réagit pas sur le fond mais bien sur la forme, en expliquant "qu'il s'agirait d'une initiative locale malheureuse de quelqu'un qui croyait bien faire". On affiche, à mon sens, une légèreté coupable.

Évidemment, la Banque de La Poste n'est pas bpost. Cependant, on ne peut en aucun cas séparer les deux institutions. En effet, la Banque de La Poste est le résultat d'un partenariat 50/50 entre bpost et BNP Paribas. Même si la Banque de La Poste est gérée de manière autonome, cette gestion s'effectue dans un cadre d'équivalence entre les deux actionnaires. De plus, bpost joue entre autres, et cela par le biais de son réseau de bureaux de poste, le rôle de distributeur exclusif pour les produits commercialisés par la Banque de la Poste.

L'État fédéral étant actionnaire majoritaire d'une entreprise publique qui est, elle-même, co-actionnaire d'une banque, le lien me semble donc évident! Il est donc légitime que les valeurs de service public véhiculées par bpost ainsi que les exigences liées à cette notion de service public puissent au minimum percoler dans les activités annexes au sein de bpost, et cela même dans des activités bancaires.

Monsieur le ministre, les informations livrées par la presse sont-elles exactes? Le cas échéant, s'agit-il réellement "d'initiatives locales"? Combien de vendeurs de la Banque de La Poste ont-ils reçu le mail incriminé? Qui (ou quel service) est l'auteur de ce mail interne? Existe-t-il des précédents à de tels envois ou conseils plus que contestables? Bref, de tels "conseils" sont-ils régulièrement envoyés aux membres du personnel? En tant qu'actionnaire, et même s'il ne peut intervenir dans la gestion quotidienne de la Banque de La Poste, l'État fédéral peut-il ou compte-t-il rappeler les règles de transparence devant théoriquement s'appliquer à la vente de produits par la Banque de La Poste? Les administrateurs de bpost siégeant au comité d'administration de la Banque de La Poste ne peuvent-ils rappeler l'obligation de transparence envers les produits émis par la Banque de La Poste?

19.02 Paul Magnette, ministre: Madame la présidente, monsieur Frédéric, bpost m'informe en effet que les informations relayées dans les médias, les 28 et 29 juin 2012, font état d'une communication relative à la sicav Post-Multifix LIFT 3. Selon les informations en ma possession, cette communication résulte d'une initiative locale datant de septembre 2011 – ce ne sont donc pas des faits récents – qui n'a pas été initiée et encore moins cautionnée par les directions de la Banque de La Poste et de bpost et ne constitue donc pas une information publicitaire, comme cela a été dit erronément dans la presse. Il ne s'agit en fait que d'un échange d'e-mails entre quelques vendeurs du Brabant flamand visant à partager des expériences commerciales.

Dès que les directions de la Banque de La Poste et de bpost ont eu connaissance de cet échange de mails, elles ont réagi en envoyant un rappel des instructions à l'ensemble des collaborateurs des bureaux de poste. De tels rappels aux instructions sont d'ailleurs régulièrement adressés aux réseaux.

La Banque de La Poste et bpost ont mis en place et adaptent depuis plusieurs années un ensemble d'instructions et de procédures visant à encadrer strictement la communication commerciale relative aux produits d'investissement.

Régulièrement en contact avec la FSMA, la Banque de La Poste s'assure que ses communications sont conformes à la législation et au code de conduite en vigueur. Le respect des valeurs de simplicité et de sécurité de la Banque est et reste une priorité absolue. Tous les produits développés et documents commerciaux distribués dans les bureaux de poste sont validés par la FSMA et respectent les normes en vigueur.

La Banque de La Poste ne commercialise que des produits simples. Le mécanisme de ces produits de placement et d'assurance est clairement expliqué dans ses communications commerciales, sans jargon technique, de manière à toujours assurer la transparence envers le client. Les informations nécessaires à la bonne compréhension du produit, à sa classe de risque ainsi qu'à son potentiel de rendement doivent être communiqués.

Conformément à son souci de sécurité, la Banque de La Poste ne commercialise que des produits pour lesquels le capital net investi est protégé au terme de l'investissement (sicavs et branche 23). Le produit dont il est question dans les articles de presse répond à ce critère. Il appartient d'ailleurs à la classe de risque 1 sur une échelle allant de 0 à 6. Voilà qui explique sans doute la métaphore du vendeur en question, mais c'était son choix personnel.

La Banque de La Poste rappelle par ailleurs que son réseau de vente dans les bureaux de poste bénéficie d'un encadrement professionnel et de qualité qui s'assure que son personnel de vente soit tenu informé de

la situation économique dans laquelle s'insère la commercialisation de tout produit.

Toujours dans ce même souci de transparence, la FSMA a annoncé son intention d'initier une enquête à laquelle la Banque de La Poste collaborera évidemment en toute transparence. La Banque de La Poste n'a jamais fait l'objet d'une telle enquête auparavant.

19.03 André Frédéric (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

20 Question de M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression de 3 passages à niveau à Froyennes et Ramegnies-Chin" (n° 12836)

20 Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het afschaffen van 3 overwegen te Froyennes en Ramegnies-Chin" (nr. 12836)

20.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, Infrabel prévoit la suppression de trois passages à niveau à Froyennes et Ramegnies-Chin. Le premier (rue d'Allain) sera remplacé par un tunnel, le deuxième (chemin Royer) sera remplacé par un pont et pour le dernier (rue de Froyennes à Ramegnies-Chin), seul un couloir sous voies pour piétons et cyclistes subsistera.

Si la suppression des deux premiers passages à niveau inquiète les riverains qui craignent que les automobilistes en profitent pour rouler à une vitesse excessive, la suppression du dernier préoccupe plus particulièrement les responsables des établissements scolaires, assez nombreux dans le quartier, car ils craignent pour la sécurité des nombreux élèves. Le mardi 19 juin, une réunion publique a eu lieu à ce propos.

Les statistiques d'accident et de mortalité en lien avec les passages à niveau sont significatives. C'est pourquoi nous soutenons la politique de leur suppression, lorsque c'est possible. Néanmoins, sur les modalités de mise en œuvre, il est essentiel qu'une bonne concertation soit de mise avec les personnes concernées par ces changements. Dans ce cas, je pense particulièrement aux écoles des alentours.

Monsieur le ministre, une réunion publique a été organisée par Infrabel. Suite à cette réunion, pouvez-vous me préciser les remarques qui ont été exprimées par les riverains, notamment par les directeurs des écoles environnantes? Concrètement, comment Infrabel compte-t-il prendre en compte ces remarques et ainsi contribuer à apaiser ces craintes, notamment concernant la sécurité des élèves?

20.02 Paul Magnette, ministre: Madame la présidente, monsieur Balcaen, Infrabel m'indique en effet qu'une séance d'information des riverains sur l'avant-projet de suppression de cinq passages à niveau sur les lignes Tournai-Mouscron et Tournai-Lille a bien eu lieu le 19 juin dernier à Tournai.

Le contexte de la politique de suppression des passages à niveau d'Infrabel a été exposé ainsi que l'avant-projet et les étapes futures du dossier. Il s'agit bien des passages à niveau que vous avez mentionnés, ceux de Froyennes et de Ramegnies-Chin. Les deux premiers sont remplacés par un tunnel et un pont, le dernier est supprimé et remplacé par un couloir sous voies.

Selon Infrabel, les remarques des riverains portaient sur le risque de vitesse excessive sur l'axe reliant les actuels deux premiers (le 2 et le 27) suite à leur suppression et sur le risque de voir les écoliers traverser les voies à hauteur de l'ancien passage à niveau 4. Pour ce qui est de la première remarque, Infrabel recommande une vitesse limitée à 50 km/h dans le tunnel et à 60 km/h pour le pont. S'agissant du risque de traverser les voies, Infrabel a rappelé les dangers de tels agissements partout sur le réseau. Le site de l'ancien passage à niveau sera protégé par des grilles.

Par ailleurs, Infrabel précise qu'il n'y a aucune raison que les usagers du point d'arrêt de Froyennes traversent les voies à hauteur de l'ancien passage à niveau puisqu'ils peuvent emprunter le couloir sous voies qui est situé en amont du point d'arrêt et qu'une piste cyclable sera aménagée pour relier une rue

adjacente à la rue qui mène au couloir sous voies.

Enfin, je tiens à rappeler que toute personne peut obtenir des informations sur ce chantier, ainsi que sur tout autre chantier ferroviaire, auprès de la cellule Riverains d'Infrabel, qui peut être contactée via le numéro de téléphone 0800 55 000 ou via une adresse internet ou sur le site riverains.be.

Si vous le désirez, je dispose du PowerPoint de la présentation aux riverains.

20.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses et pour le document qu'on pourra me fournir.

J'espère que le dialogue se poursuivra et qu'Infrabel, par les mesures qu'il propose, notamment de réduction de vitesse et de protection des anciens sites de passages à niveau, pourra rassurer les riverains et les directions d'école.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

21 Question de Mme Muriel Gerken au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'enquête de satisfaction organisée autour de la fermeture des bureaux et des Points Poste à Liège" (n° 12883)

21 Vraag van mevrouw Muriel Gerken aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de tevredenheidsenquête omtrent de sluiting van de postkantoren en PostPunten te Luik" (nr. 12883)

21.01 Muriel Gerken (Ecolo-Groen): Madame la présidente, le 29 mai dernier, j'avais interrogé le ministre concernant la fermeture des Points Poste dans les quartiers de Sainte-Marguerite, Saint-Léonard et Grivegnée, qui sont des quartiers de Liège. Si je vous interroge et que d'autres collègues vous questionnent également sur d'autres fermetures dans d'autres régions, c'est que nous sommes interpellés par des citoyens, par des autorités locales, communales qui considèrent qu'il y a un problème.

Monsieur le ministre, j'avais été étonnée par votre réponse dans laquelle vous indiquiez que bpost s'était basé sur une enquête de satisfaction. Les résultats sur l'indice de satisfaction de ses clients ont entraîné la fermeture de certains Points Poste.

J'aurais donc voulu savoir quelle avait été la méthodologie appliquée pour réaliser cette enquête? Quels thèmes ont-ils été identifiés? Comment les citoyens ont-ils été interrogés: par téléphone, internet, courrier, autres? Quelles étaient les questions posées? Quel a été le taux de participation à cette enquête? Quelles sont les analyses des différents aspects soumis à l'enquête?

Je voudrais en effet tout simplement comprendre comment on apprécie le fait que les citoyens considèrent que leurs besoins sont satisfaits ou non.

21.02 Paul Magnette, ministre: Madame Gerken, l'enquête de satisfaction de bpost est réalisée par un bureau d'études de marché indépendant. Il s'agit d'une enquête menée en continu au sein de la population belge résidentielle et professionnelle.

Bpost m'informe que toutes les enquêtes sont effectuées par téléphone par des interviewers professionnels indépendants.

L'échantillon est composé comme suit: 1 620 clients résidentiels par an – l'échantillon est sélectionné de manière aléatoire et répond aux exigences de représentativité de la population belge en termes de rôle linguistique, d'âge et de sexe – et 3 600 clients professionnels par an parmi lesquels 1 200 indépendants et entreprises de moins de 5 personnes. Le reste de l'échantillon professionnel est puisé aléatoirement dans les banques de données de clients de bpost.

L'enquête couvre différents aspects parmi lesquels l'envoi et la réception de lettres, l'envoi et la réception de paquets, la réception de journaux, les envois recommandés, l'information, le bureau de poste, le Point Poste, l'e-shop et le service clientèle.

Pour ce qui est des questions spécifiques aux bureaux de poste et Points Poste, en voici la formulation exacte:

- "Dans l'ensemble, dans quelle mesure êtes-vous satisfait de votre dernière visite au bureau de poste?"
- "Dans l'ensemble, dans quelle mesure êtes-vous satisfait de votre dernière visite au Point Poste?"

Une échelle de 7 points est utilisée pour toutes les questions ayant trait à la satisfaction, allant de 1 (très insatisfait) à 7 (très satisfait). Les clients satisfaits reflètent la proportion pour laquelle les services fournis par bpost sont satisfaisants et qui ont donc attribué un score allant de 5 à 7.

21.03 Muriel Gerkens (Ecolo-Groen): La formulation de questions telles que "êtes-vous satisfait de votre dernière visite dans un bureau de poste ou dans un Point Poste?" ne permet évidemment pas d'appréhender la réalité que je voulais couvrir via ma question, à savoir: "Est-ce que, à proximité, j'ai ce qu'il me faut quand j'en ai besoin?"

On peut être satisfait du service rendu par un bureau de poste, même si celui-ci est éloigné et même si c'est cet éloignement qui a posé problème.

Il serait intéressant de mener quelques enquêtes plus pointues dans les quartiers où l'on a supprimé les bureaux de poste. Il y a les quartiers de villes, mais au Luxembourg, des questions sont régulièrement posées sur le sujet. Des enquêtes spécifiques et personnalisées auprès des personnes nous permettraient d'identifier réellement la manière dont elles perçoivent leurs besoins et la façon d'y répondre.

Dans le cas présent, quelque 1 600 Belges sont interrogés par téléphone pour donner une appréciation globale sur les services rendus. Les réponses admises ne me semblent pas pouvoir traduire la préoccupation relayée par les nombreuses questions que nous formulons. J'ignore s'il est possible de revoir en ce sens le questionnaire avec bpost et les enquêteurs.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vraag nr. 12918 van mevrouw Dumery wordt omzet in een schriftelijke vraag.

22 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de voorstelling van het vervoersplan 2013 door Marc Descheemaeker" (nr. 12920)

22 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la présentation du plan de transport 2013 par M. Marc Descheemaeker" (n° 12920)

22.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, toen u de voorbije maanden over de wenselijkheid van een eventuele aanpassing van een bepaald treinaanbod van de NMBS werd ondervraagd, antwoordde u steevast – ik citeer u letterlijk –: "De NMBS werkt momenteel aan een nieuw vervoersplan, dat in december 2013 van start gaat. In het licht daarvan wordt een optimale treindienst ontworpen, waarbij ook een betere spreiding van het treinaanbod wordt onderzocht. Die voorbereidingen zijn nog volop aan de gang."

Mijnheer de minister, de gedelegeerd bestuurder van de NMBS, Marc Descheemaeker, heeft alvast de voltooiing en de goedkeuring van het nieuwe vervoersplan door de raad van bestuur niet afgewacht, om op uitnodiging van CD&V-politici Yves Leterme, Jan Durnez en Bercy Slegers het vervoersplan 2013 reeds te komen toelichten.

Daarbij bracht hij voormelde politici ook het goede nieuws dat vanaf eind 2013 een rechtstreekse treinverbinding vanuit Ieper en Poperinge naar Gent zou worden opgestart, nog vooraleer er een eventuele goedkeuring door de raad van bestuur van de NMBS was.

Etienne De Ganck verklaarde namens de NMBS dat – ik citeer – "een rechtstreekse lijn naar Gent voor de Westhoek interessanter is dan naar Brussel". Marc Descheemaeker vond zelfs de tijd om even voor de fotograaf te poseren met de betrokken CD&V-politici in het station van Ieper.

In *Het Nieuwsblad* stond een mooie foto met de heer Descheemaecker. Een mooier pamflet zou de betrokken CD&V-politici veel meer centen hebben gekost, om in de aanloop naar de gemeenteraadsverkiezingen nog wat extra reclame te verkrijgen.

Mijnheer de minister, het is vreemd dat de heer Descheemaecker zich ertoe leent, om op uitnodiging van CD&V-politici, niet alleen een gesprek aan te gaan, maar zelfs bereid is naar Ieper te gaan. Hij vindt de tijd voor een fotosessie. Nog vooraleer het vervoersplan is goedgekeurd en aan de raad van bestuur wordt voorgelegd, laat hij zich er bovendien gaarne toe lenen om verklaringen in de pers over het vervoersplan af te leggen.

De **voorzitter**: Mijnheer Veys, nu kregen wij graag uw vragen. Wij hebben de context begrepen.

22.02 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik wil mijn ongenoegen over het gebeurde uiten, zeker omdat het in de aanloop naar verkiezingen is gebeurd. Wij weten allen hoe het gaat. De heer Descheemaecker is niet geplaatst om de CD&V-campagne te ondersteunen.

Mijnheer de minister, hoe verklaart u dat de NMBS nu al over het nieuwe vervoersplan van december 2013 communiceert, terwijl u zelf alle vragen over de wenselijkheid van een eventuele aanpassing van het treinaanbod weigert te beantwoorden en nog steeds over "volop aan de gang zijnde voorbereidingen" spreekt?

Laat ter zake geen onduidelijkheid bestaan: de rechtstreekse treinverbinding in kwestie is een goede zaak. Ik vermoed dat menig treingebruiker voorstander is van de rechtstreeks treinverbinding vanuit Ieper en Poperinge naar Gent. Werd de rechtstreekse treinverbinding in kwestie echter op vraag van de betrokken CD&V-politici opgestart, wat het artikel en het engagement van de heer Descheemaecker, zeker na de fotosessie, laten uitschijnen?

Is het de bedoeling van de gedelegeerd bestuurder van de NMBS, Marc Descheemaecker, om de rondes van alle politieke partijen te doen?

Hij is vandaag bij de CD&V geweest. Misschien kan de heer Haek eens bij sp.a en de heer Lallemand bij de PS langsgaan, om bij de politieke partijen te horen wat hun vragen zijn, een aantal engagementen te maken en zelfs de tijd voor een fotosessies te vinden.

In plaats van rent-a-priest is het dan rent-a-CEO.

Op dat vlak had ik graag enige verduidelijking.

22.03 Minister **Paul Magette**: Mijn antwoord zal korter dan de vraag zijn. De NMBS gaat in december 2013 van start met haar vervoersplan.

(Het geluid van een gsm weerklinkt)
(La sonnerie d'un gsm retentit)

De voorbereidingen zijn weliswaar vergevorderd maar er zijn nog geen beslissingen voorgelegd aan de raad van bestuur. De communicatie van de heer Descheemaecker over een of ander aspect van het toekomstige vervoersplan is bijgevolg voorbarig en valt onder zijn individuele verantwoordelijkheid.

22.04 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, u wijst er zeer terecht op dat er nog geen goedgekeurd plan is, dat de voorbereidingen nog steeds bezig zijn en misschien in een vergevorderd stadium zijn. Dat betekent dat alle verklaringen van de heer Descheemaecker voorbarig zijn.

U had gerust mogen zeggen dat de heer Descheemaecker uit zijn rol valt als hij in zijn rol als CEO boven de politieke partijen uitkomt. Uit het artikel en uit zijn verklaring kan ik niet afleiden dat hij in eigen naam optreedt. Hij is daar aanwezig als CEO van NMBS en niet als de heer Mark Descheemaecker, die toevallig in het station enkele CD&V-politici tegenkomt. Ik had van u minstens een vermaning verwacht.

De heer De Ganck komt van Infrabel. In het verleden was hij gespecialiseerd in het openhouden van het

station van Scheldewindeke. De banden met het naburige café dat door zijn ouders werd uitgbaat, zullen we niet aanhalen. Het is bijzonder misplaatst dat zowel de heer Descheemaeker als de heer De Ganck hierin een rol vervullen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

23 Question de M. Anthony Dufrane au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la tentative de vol de bobines de cuivre dans un atelier de la SNCB" (n° 12996)

23 Vraag van de heer Anthony Dufrane aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de mislukte koperdiefstal in een NMBS-werkplaats" (nr. 12996)

23.01 **Anthony Dufrane** (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, voici trois semaines, des voleurs de métaux ont tenté de dérober trois bobines de 500 kg de cuivre au sein des ateliers de la SNCB à Marchienne-au-Pont. Par chance, l'élévateur utilisé par les auteurs s'est embourbé et les a empêchés de parvenir à leurs fins. Ils ont alors tenté de camoufler leur butin sous des branchages, en vue de revenir ultérieurement. Heureusement, des agents de sécurité ont découvert le pot aux roses.

Le même jour, un autre vol de métaux a été perpétré au préjudice de la SNCB. Environ 300 mètres de câble de cuivre ont été dérobés le long de la ligne 130 à Montignies-sur-Sambre.

S'il est évidemment très difficile pour la SNCB et les services de police des chemins de fer de lutter contre le vol de câbles le long des voies, je m'étonne tout de même de l'apparente facilité avec laquelle les auteurs ont pu pénétrer dans les ateliers de la SNCB où se trouve du matériel de valeur.

Dès lors, monsieur le ministre, comment la SNCB explique-t-elle que des voleurs aient pu pénétrer aussi facilement dans ses ateliers? D'autres tentatives de vol ont-elles déjà eu lieu auparavant dans les ateliers de Marchienne-au-Pont ou ailleurs en Belgique? Quelles mesures ont-elles été prises par la SNCB pour sécuriser ses ateliers? Plus spécifiquement sur les vols de câbles le long des voies, constatez-vous une augmentation de ceux-ci pour le premier trimestre 2012 comparativement aux dernières années? Enfin, en son temps, une réflexion était menée entre les trois entités afin de trouver une solution à ces vols le long des voies. Celle-ci a-t-elle abouti? Quelles solutions ont-elles été proposées?

23.02 **Paul Magnette**, ministre: Monsieur le président, monsieur Dufrane, le Groupe SNCB essaie de protéger de la meilleure façon les ateliers, les dépôts de métaux ainsi que tous les autres objets de grande valeur. Il mène une politique mettant en place des mesures organisationnelles (gestion de clefs, consignes, etc.), des mesures physiques (clôtures, portes) et des mesures électroniques (caméras, systèmes de détection en cas d'infraction).

Les systèmes d'alarme sont centralisés au niveau de Security Operation Centre à Bruxelles et des services d'intervention. La police et Securail sont dirigés à partir de ce service Security Operation Centre.

Le système d'alarme en place n'a pas permis de détecter le vol perpétré le 25 juin dernier à l'atelier de Marchienne-au-Pont et une enquête a été ouverte par la police des chemins de fer. En même temps, le site est surveillé, de manière ponctuelle, par une société de gardiennage externe. La nuit du 25 juin, malheureusement, le gardiennage n'était pas prévu. Depuis le 26 juin dernier, le contrat de gardiennage est renouvelé pour une durée indéterminée.

De manière générale, nous pouvons affirmer que le nombre de vols en 2012 est en progression, hélas, par rapport aux années antérieures. Au premier trimestre 2012, les vols de câble sont en augmentation. Nous enregistrons 197 vols contre 173 pour la même période de l'année 2011. La problématique du vol de cuivre est étudiée au sein du groupe de travail Vol de câbles, créé en novembre 2008, qui définit les pistes les plus opportunes à suivre en vue de lutter contre ce phénomène.

Infrabel prend en charge la mise en place des moyens techniques les mieux adaptés pour sécuriser les câbles placés le long des voies ferrées. Corporate Security Service s'occupe, pour sa part, du volet stratégique et opérationnel, en collaboration avec les services de police et les parquets. Il prend ainsi part au groupe de travail institué au niveau du parquet fédéral et collabore étroitement à l'établissement d'un plan

d'action national avec la police fédérale et plus précisément avec la direction de la lutte contre la criminalité organisée.

Des accords de collaboration sur cette problématique ont, à ce jour, été conclus avec les procureurs du Roi des arrondissements judiciaires les plus sensibles, tels que Liège et Charleroi. Des démarches identiques sont actuellement en cours dans d'autres arrondissements judiciaires, aujourd'hui touchés par des vols. De plus, tant Infrabel que Corporate Security Service participent activement aux groupes de travail internationaux, créés au sein de l'Union internationale des chemins de fer et de European Rail Infrastructure Managers, dont l'objet est d'établir les *best practices* en matière de lutte contre les vols de câbles commis sur le domaine ferroviaire.

23.03 Anthony Dufrane (PS): Monsieur le ministre, je tiens à vous remercier pour votre attention et pour vos réponses.

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

24 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de overlast veroorzaakt door de daklozen aan de inkomhal van het Sint-Pietersstation te Gent" (nr. 12969)

24 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les nuisances occasionnées par les sans-abri dans le hall d'accueil de la gare de Gand-Saint-Pierre" (n° 12969)

24.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, het gaat over de daklozen die dagelijks in de inkomhal van het Sint-Pietersstation te Gent komen zitten. Het is natuurlijk de betrachting van de heer Haek om zijn station zo succesvol, zo laagdrempelig en zo toegankelijk mogelijk te houden, maar niet alleen vele bezoekers en consumenten komen langs in het station, er is ook de nodige overlast van daklozen die zich vestigen in de inkomhal. Ik heb een foto bij, die ik zelf gemaakt heb toen ik nog in Gent woonde.

Deze daklozen zorgen niet alleen voor een gezellige namiddag. Zij drinken een blikje bier, nog een blikje bier, een groot blikje bier en die slingeren daar dan rond. Zij maken onderling ruzie. Van al dat bier moeten ze gaan plassen, maar ze hebben dan geen geld meer om het toilet te betalen en dus wordt er wildgeplast. Er wordt gesluikstort. Er wordt ruzie gemaakt. Aangezien ze zich aan de ingang van het station bevinden, worden de bezoekers gehinderd. Ze zorgen voor de nodige overlast.

Ik heb dat regelmatig kunnen vaststellen, zonder dat dit efficiënt werd aangepakt. Sinds gisteren is de politiebalië van de spoorweggpolitie in het Sint-Pietersstation gesloten wegens stankoverlast, en dat heeft niets te maken met die daklozen. Dat belooft weinig goeds voor de aanpak van deze problemen.

Welke maatregelen werden er genomen om deze overlast op een drastische manier aan te pakken, om deze overlast te verminderen, want niemand, zelfs de heer Haek niet, is vragende partij voor bezoekers die dergelijke overlast veroorzaken?

Welke afspraken werden er gemaakt met de spoorweggpolitie en de lokale politie om dit probleem aan te pakken?

24.02 Minister Paul Magnette: In maart van dit jaar was er overleg tussen de Corporate Security Service, de directie Stations en de straathoekwerkers. In navolging van dit overleg werd een aantal initiatieven genomen zoals de plaatsing van een mobiel toilet ter hoogte van de luifel en het 24 uur op 24 openhouden van het nachttoilet in het station. De daklozen werden door de straathoekwerkers benaderd met de vraag zich aan de regels te houden in de buurt van het station en de reizigers niet lastig te vallen. Meermaals per dag werd de zone onder de luifel schoongemaakt. Er was frequente informatie-uitwisseling tussen de betrokken partijen enzovoort.

Indien er overlast wordt veroorzaakt door daklozen, worden deze door veiligheidsagenten van Securail verzocht een einde te stellen aan dit gedrag. Indien er inbreuken worden gepleegd op het KB van december 2007 houdende reglement van de politie op de spoorwegen, kunnen de agenten van Securail overgaan tot het opstellen van een proces-verbaal. In het geval van aanhoudende problemen, grijpt de

spoorwegpolitie in. Ook is er frequente informatie-uitwisseling met de spoorwegpolitie.

24.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor de toelichting.

Ik wil er u op wijzen dat de problemen niet nieuw zijn en vooral opduiken als het mooi weer is, zoals een aantal keren de voorbije weken het geval was. Op 4 juli stond er nog een groot artikel in de lokale krant over die overlast. U doet alsof men alles onder controle heeft met straathoekwerkers, Securail en de spoorwegpolitie, maar men slaagt er niet in de overlast binnen de perken te houden. U somt op wat men kan doen, maar ik hoor niets over een effectief optreden of dat processen-verbaal tegen die overlast werden uitgevaardigd. Ik hoop dat dit alsnog gebeurt.

U verwijst naar een toilet dat 24 uur op 24 open zou zijn in het station zelf. Ik meen dat op een bepaald uur, tussen drie en vier of tussen vier en vijf, het station gesloten is. Zo kan men eens grote kuis doen, waarvan het afsluiten van het toilet een deel uitmaakt. De landlopers kiezen een bankje om daar hun roes uit te slapen, maar daardoor verschuift de overlast gewoon: men moet dit aanpakken zodat het voor eens en voorgoed voorbij is.

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

25 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de rechtszaak van de NMBS-Holding tegen de Zwitserse grootbank UBS om 7 miljoen euro op een belegging te recupereren" (nr. 13002)

25 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la procédure en justice intentée par la SNCB-Holding contre la grande banque suisse UBS en vue de récupérer 7 millions d'euros sur un investissement" (n° 13002)

25.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in 2001 heeft de Belgische spoorwegmaatschappij bij de Zwitserse bank UBS in obligaties met een looptijd van 30 jaar geïnvesteerd met de bedoeling om een sale-and-lease-backoperatie af te betalen. Het opzet was dat die belegging tegen 2031 naar schatting 165 miljoen dollar, toch zowat 131 miljoen euro, zou opleveren. Maar in 2010 beriep UBS zich op een credit event-clausule, want een instelling beheerd door UBS bleef financieel in gebreke. De financieel geleden schade werd geraamd op 9 miljoen dollar, zijnde 7,1 miljoen euro.

*(Het geluid van een gsm weerklinkt)
(La sonnerie d'un gsm retentit)*

De NMBS-Holding heeft daarom een proces aangespannen tegen UBS om de verliezen op die belegging te recupereren. Volgens de NMBS-Holding is UBS immers zijn contractuele verplichtingen niet nagekomen. De NMBS-Holding heeft vorig jaar al voor het High Court of Justice in Londen een proces aangespannen, "met als doelstelling hier volledig voor te worden vergoed". Dat is een citaat. De pleidooien van de advocaat van de NMBS-Holding, Martin Davies, vinden eerstdaags plaats. UBS zegt nochtans bij monde van zijn advocaat Andrian Beltrami dat het zijn contractuele verplichtingen volledig heeft nagekomen.

Mijnheer de minister, in welke mate investeert de NMBS-Groep in obligaties met de bedoeling sale-and-lease-backoperaties af te betalen en hoe succesvol zijn die investeringen? Ik wens met die vraag te peilen naar de courantheid van die praktijken.

Vindt u dat een goede en veilige manier van beleggen? Vindt u dat de taak van een overheidsinstelling, zeker als die zelf met ernstige financiële problemen kampt? Zo ja, waarom? Zo nee, welke maatregelen werden genomen?

Tot slot, op welk vlak is de NMBS-Holding van oordeel dat de Zwitserse grootbank UBS haar contractuele verplichtingen niet is nagekomen?

25.02 Minister Paul Magnette: Sinds 2003 werden door de toenmalige NMBS geen Amerikaanse leasings meer afgesloten. Tot heden is het verlies dat zij heeft geleden op een deel van het UBS-deposito, het enige verlies op dergelijke deposito's sinds het uitbreken van de financiële crisis in 2008. De huidige beschikbare

gelden van de NMBS-Groep worden nu nog enkel belegd bij de Belgische Schatkist, federale overheidsinstellingen, de Vlaamse Gemeenschap, het Waalse Gewest, de Franse Gemeenschap, en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, of bij door hen gewaarborgde instellingen.

Het management van NMBS-Holding aanvaardt steeds voorstellen van Amerikaanse investeerders tot vroegtijdige beëindiging van hun leasings, in wederzijds akkoord en zonder kosten in hoofde van NMBS-Holding, zodat de deposito's die onder deze transacties vereffend kunnen worden, waardoor toekomstige risico's uitgeschakeld worden.

Zo werden sinds begin dit jaar reeds 2 Amerikaanse transacties vroegtijdig beëindigd. De discretionaire bevoegdheid die het contract aan UBS toekende, wordt door haar uitgeoefend op een wijze die strijdig is met de rechten van NMBS-Holding. Dat is de reden waarom NMBS-Holding na een vergeefse poging een overeenkomst met de UBS te vinden, een proces heeft aangespannen bij het High Court of Justice.

25.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben blij dat de NMBS nu afziet van dergelijke risicovolle praktijken. Verder doen met dergelijke risicovolle beleggingen zou een bijzonder slecht signaal zijn. Het zou getuigen van mismanagement als men bepaalde projecten nog zou financieren, of als men sale-and-lease-backoperaties zou afbetalen, via dergelijke investeringen. Dat zou een zeer slecht signaal zijn, gelet op de precaire financiële situatie.

Wat het proces zelf betreft, ik ben geen advocaat. Het is afwachten of NMBS-Holding erin zal slagen die 7,1 miljoen euro te recupereren. Volgens de verklaringen van UBS beschikt de bank over een zeer sterk dossier en staat zij recht in de schoenen.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

26 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het juridisch geschil tussen de NMBS-Holding en Infrabel betreffende de digitale reclameborden van Publifer" (nr. 13030)

26 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le litige juridique entre la SNCB-Holding et Infrabel concernant les écrans de publicité numériques de Publifer" (n° 13030)

26.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, in 1992 besteedde de toenmalige unitaire NMBS de commercialisering van publiciteitsdragers in stationsomgevingen via een concessieovereenkomst met een looptijd van 30 jaar uit aan Publifer, vandaag een 50/50-joint venture tussen de Holding en Clear Channel Belgium. Deze overeenkomst levert de NMBS-Holding sinds 2008 40 % van de opbrengsten van Publifer op (...).

(Het geluid van een gsm weerklinkt)
(La sonnerie d'un gsm retentit)

Helaas zorgen de activiteiten van Publifer ook voor betwistingen binnen de drieledige NMBS-Groep. In oktober 2011 daagde Infrabel de Holding zelfs voor de rechter omdat digitale reclameborden in de grote stations het zicht op reizigersinformatie zouden belemmeren. Tegen dit verzoekschrift werd beroep aangetekend. De gerechtelijke procedure zou nog altijd lopen. Dit conflict doet niet enkel vragen rijzen over de samenwerking tussen de entiteiten van de NMBS-Groep maar ook over de toekomst van Publifer in een tweeledige structuur.

Kunt u de precieze beweegredenen van het juridische conflict toelichten?

Wat is de stand van zaken in die procedure? Welke juridische stappen zijn al ondernomen en met welk resultaat?

Kent u de huidige kostprijs van de juridische bijstand in het geschil tussen de NMBS-Holding en Infrabel?

In het voorstel tot herstructurering van de NMBS-Groep werd in uitvoer van het regeerakkoord beslist om het aantal dochterondernemingen drastisch in te perken. Welke toekomst ziet u voor Publifer in de nieuwe tweeledige structuur?

26.02 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw Lahaye-Battheu, sinds oktober 2011 vraagt Infrabel de verwijdering van de digitale borden in het station van Brussel-Zuid omdat zij van mening is dat deze borden de informatie aan de reizigers zou verstoren. Daarnaast zegt Infrabel dat de concessieovereenkomst van Publifer met de ex-NMBS niet op het domein van Infrabel van toepassing is.

Er zijn verschillende juridische procedures aanhangig gemaakt in dit dossier. Op 13 oktober diende Infrabel een eenzijdig verzoekschrift in om een beschikking te bekomen die Publifer en Clear Channel Belgium verplicht tot het wegnemen van de digitale borden, wat zij dezelfde dag nog bekwam.

Bij dagvaarding van 19 oktober tekenden Publifer en CCB derdenverzet aan tegen de beschikking van 13 oktober. De NMBS-Holding, die niet betrokken was in het geding, kwam vrijwillig tussen op de inleidende zitting van 20 oktober teneinde haar concessiehouder en medeaandeelhouder te steunen in deze zaak. Bij beschikking van 21 oktober 2011 beschikte de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg gunstig op de verzoeken van de NMBS-Holding, Publifer en CCB, en vernietigde hij de eenzijdige beschikking van 13 oktober. Infrabel stelde per verzoekschrift van 31 oktober 2011 beroep in tegen deze beschikking, maar dit beroep werd bij arrest van 26 april 2012 verworpen door het hof van beroep te Brussel.

Daarnaast is er ook een gerechtelijke procedure gevoerd over de onderbreking van de stroomtoevoer naar de digitale borden waarover ik reeds een uiteenzetting heb gegeven naar aanleiding van een vraag van de heer Steven Vandeput. Op 31 oktober dagvaart Publifer in kortgeding Infrabel om een beschikking te bekomen waarbij aan Infrabel wordt opgelegd de elektrische voeding van alle in het station Brussel-Zuid geplaatste publiciteitsschermen in werking te houden. De NMBS-Holding kwam vrijwillig tussen in deze procedure aangezien zij krachtens de concessieovereenkomst van 1992 verplicht is aan Publifer de elektrische stroom te leveren voor de voeding van de lichtreclames.

Bij beschikking van 1 december 2011 besliste de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg te Brussel, zitting houdend in kortgeding, in het voordeel van de NMBS-Holding. In zijn beschikking legde de voorzitter van de rechtbank bovendien op dat de zaak binnen de vijftien dagen na de uitspraak, uiterlijk 16 december, aanhangig zou worden gemaakt bij de feitenrechter opdat de beschikking uitwerking zou blijven hebben.

Op 14 december leidde Infrabel ook tegen deze beslissing een beroep in. Dit beroep werd afgewezen door het hof van beroep te Brussel bij arrest van 31 mei 2012. Aan Infrabel werd daarbij het volgende opgelegd – ik citeer in het Frans:

"de s'abstenir de toute mesure quelconque autre visant à perturber, gêner ou, de quelque manière que ce soit, empêcher l'exploitation sans interruption des dispositifs publicitaires de Publifer installés ou à installer, sous peine d'une astreinte de 10 000 euros par infraction et par dispositif, à compter de la signification du présent arrêt. L'astreinte est renouvelable chaque jour que l'infraction perdure, le montant total des astreintes cumulées ne pouvant excéder 20 millions d'euros."

Het hof van beroep bevestigde in dit arrest dat – ik citeer nogmaals:

"il existe dans le chef de Publifer une apparence de droit suffisante pour justifier que soit interdite toute voie de fait de nature à nuire à l'exploitation par elle des dispositifs publicitaires se situant tant dans les gares que sur le domaine d'Infrabel et qui ont été autorisés par l'ancienne SNCB ou plus récemment par la SNCB Holding. Cette apparence de droit résulte de ce qu'il n'est pas contesté que la SNCB Holding a repris les droits et obligations de la SNCB, qu'Infrabel elle-même n'a pas dénié à la SNCB Holding le droit de percevoir les redevances publicitaires et, s'agissant des gares, un fondement juridique supplémentaire permet de reconnaître à la SNCB Holding le droit de conférer des autorisations ponctuelles éventuellement requises."

In het licht van de beschikking van 1 december 2011 richtte de NMBS-Holding een brief aan Infrabel waarin zij vroeg dat deze laatste schriftelijk zou bevestigen dat zij de twee gerechtelijke beschikkingen van 21 oktober en 1 december op alle punten aanvaardt, dus zowel de motivering van de voorzitter van de rechtbank als de opgelegde beschikkingen, en er zich voorts toe verbindt zich te onthouden van om het even welke maatregel die erop gericht is om de plaatsing en de ononderbroken exploitatie van de

publiciteitsdragers van Publifer op enigerlei wijze te hinderen, te verstoren of op enige manier onmogelijk te maken op het door de concessieovereenkomst van 1 februari 1992 bedoeld domein.

Omdat Infrabel heeft gemeld niet op deze vraag te willen ingaan, heeft de NMBS-Holding beslist om een procedure ten gronde in te leiden om het voordeel van de beschikkingen in kort geding te behouden. Deze procedure is momenteel hangende voor de rechtbank van eerste aanleg te Brussel en zal normalerwijze in oktober 2013 worden gepleit.

Op dit moment, mede omdat de gerechtelijke procedures nog lopende zijn en omdat de erelonen van de advocaten nog niet zijn afgerekend, is het niet mogelijk om de financiële kosten concreet te becijferen, maar de NMBS-Holding schat dit op meerdere tienduizenden euro's voor beide partijen.

Het is spijtig dat de verantwoordelijken niet tot een akkoord konden komen om alzo een duur proces te vermijden.

In het licht van de herstructurering en specifiek in het geval van de dochteronderneming Publifer, mag niet uit het oog worden verloren dat zij een 50/50 joint venture met Clear Channel Belgium vormen, de Belgische poot van een van de grootste reclamegroepen ter wereld en een contractueel concessierecht heeft. Nochtans, zoals ik hier op 27 juni heb gezegd, blijf ik van mening dat minimum een derde van de bestaande dochterondernemingen zou kunnen worden gerationaliseerd.

26.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord waarin u de juridische procedures uitvoering hebt opgesomd.

U hebt het spijtig genoemd dat men niet tot een akkoord kon komen. Ik zou het anders willen uitdrukken. Ik vind het onverantwoord dat twee delen van de NMBS, Infrabel en de NMBS-Holding, elkaar sinds vorig jaar op dit punt met gerechtelijke procedures aanvallen. Ik begrijp dat Infrabel daarbij telkens in het ongelijk is gesteld. Het is niet alleen jammer, maar vooral onverantwoord en schandalig dat op een dergelijke manier wordt gewerkt in plaats van samen aan tafel te gaan zitten om het probleem in der minne op te lossen. Alles moet met staatsgeld worden betaald. U hebt gezegd dat het meer dan 10 000 euro zal zijn. Dat is nog maar een voorlopige raming. Ik vind dat zulks eigenlijk niet kan.

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

27 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de ontsluiting van de ARPS-bundels 577 en 578 voor de personeelsleden van de NMBS" (nr. 13062)

27 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'accessibilité des fascicules RGPS 577 et 578 pour les membres du personnel de la SNCB" (n° 13062)

27.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, treinbestuurders en treinbegeleiders kunnen conform het arbeidsreglement intern beroep aantekenen op basis van artikel 4 tegen medische beslissingen en het reglement der ARPS-bundels 577 en 578 op het intranet voor de treinbestuurders en treinbegeleiders bepaalt de modaliteiten daarvan. In de vergadering van de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven van 5 juni dit jaar heb ik de minister van Overheidsbedrijven erop gewezen dat voornoemde ARPS-bundels 577 en 578 voor de treinbestuurders en treinbegeleiders niet digitaal beschikbaar zijn op dat zelfde intranet. De minister stelde: "De ARPS-bundels 577 en 578 staan nog niet op het intranet maar zijn ter beschikking bij de onmiddellijke chef".

Men signaleert mij dat personeelsleden die deze ARPS-bundels bij hun onmiddellijk chef opvragen deze evenmin krijgen. Dat is in elk geval een antwoord dat ik krijg uit het depot van Oostende bijvoorbeeld.

Mijnheer de minister, ik had dan ook graag vernomen waarom de ARPS-bundels 577 en 578 niet op het intranet staan. Hoe verklaart u dat personeelsleden die deze ARPS-bundels bij hun onmiddellijke chef opvragen deze niet krijgen? Welke maatregelen werden er genomen om de ARPS-bundels 577 en 578 te ontsluiten voor de personeelsleden?

27.02 Minister **Paul Magnette**: De NMBS-Groep zegt mij dat de twee bundels aan herwerking toe zijn. Ze staan niet in hun huidige vorm op het intranet omdat dat zou kunnen leiden tot misverstanden. Er is een omzendbrief verspreid onder het personeel waarin wordt verduidelijkt hoe de twee bundels actueel moeten worden begrepen en toegepast.

27.03 **Tanguy Veys** (VB): Deze verduidelijking heb ik vorige keer niet gekregen. Het blijft de wereld op zijn kop. Ik heb er niets op tegen dat een reglementering wordt aangepast, maar zolang ze niet is aangepast, gelden toch de bestaande regels? Daarin moet men toch inzage krijgen?

Het lijkt mij dan ook logisch dat de twee oorspronkelijke bundels blijven gelden zolang ze niet officieel zijn gewijzigd met het akkoord van de vakorganisaties. Hoe kan men zich nu beroepen op een reglement dat men niet kent? Men wijzigt een reglement dat men niet kent. Dat is een zeer absurde situatie die aanleiding geeft tot misverstanden en speculatie. Het is dus niet wenselijk dat ze blijft duren.

U zegt niet wanneer de nieuwe bundels er komen. Ik dring erop aan dat men in afwachting van de wijziging van de bestaande ARPS-bundels de huidige ARPS-bundels opnieuw aanbiedt, onder meer op het internet.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

28 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het NMBS-personeel dat in de bundel Voorhaven te Zeebrugge constant wordt aangevallen door zwermen agressieve meeuwen"** (nr. 13063)

28 **Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le personnel de la SNCB qui est constamment agressé par des nuées de mouettes agressives dans le faisceau Voorhaven de Zeebrugge"** (n° 13063)

28.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, niet alleen de kustbewoners worden lastiggevallen door meeuwen die de vuilniszakken kapot pikken, maar ook het spoorwegpersoneel wordt aangevallen.

In de haven van Zeebrugge wordt jaarlijks ongeveer 42 miljoen ton goederen aan- en afgevoerd. In 2010 behandelde die zeehaven 26,4 miljoen ton containers. Meer dan een derde hiervan werd per spoor naar het binnenland of naar andere Europese bestemmingen vervoerd. Verwacht wordt dat dat aantal tegen 2020 zal verdubbelen.

Om ervoor te zorgen dat de wegen in en rond Brugge niet dichtslibben, gaf de overheid Infrabel zelfs de opdracht om de spoorcapaciteit uit te breiden en zo de groei van de haven mee te ondersteunen, met als doel in de toekomst 40 % van alle containers via het spoor te vervoeren.

Ik geef dat enkel mee om te illustreren dat het redelijk druk is in de haven van Zeebrugge en dat die een belangrijke rol speelt voor de werking van de NMBS-Groep.

Nochtans is het daar niet zo aangenaam werken. Het personeel van de NMBS-Groep dat in de bundel voorhaven Zeebrugge als rangeerder of schouwer werkt, wordt de jongste tijd constant aangevallen. Het gaat niet om een lastige meeuw, maar het zijn bijna taferelen uit de Hitchcockthriller *The Birds*, waarbij zij worden aangevallen door zwermen agressieve meeuwen.

Het probleem werd reeds herhaaldelijk gesignaleerd aan de NMBS-Groep, tot op heden echter zonder resultaat. Ik verneem dan ook graag welke maatregelen werden genomen om het probleem aan te pakken.

28.02 Minister **Paul Magnette**: Het is algemeen bekend dat de sporenbundel in de westelijke voorhaven aan de kant van de zee een broedplaats is voor honderden meeuwen, die hun nesten maken langs en in de sporen. Tijdens de broedperiode zijn de meeuwen erg agressief als er mensen in de buurt van de nesten komen. Verschillende leden van het personeel van NMBS Freight Services en NMBS Logistics die werkzaamheden in die zone moeten uitvoeren, werden aangevallen. Ieder jaar breidt de kolonie uit.

De problematiek werd verscheidene keren besproken op de vergadering van het subcomité PBW en op de maandelijkse vergadering van het comité. Er werd ter zake een schrijven gericht aan de havenbestuur van

Zeebrugge en aan het Agentschap voor Natuur en Bos te Brussel. Meeuwen zijn beschermde vogels en het is niet evident om die kolonie naar een andere locatie te lokken. Het dwingen van de meeuwen naar een voor hen voorbehouden broedplaats kan indien ze in het voorjaar vóór ze de eieren leggen, verstoord worden op de plaats waar ze niet welkom zijn. Pogingen hieromtrent met een valkenier zijn tot heden mislukt.

Naar aanleiding van een recent arbeidsongeval waarbij een operator cargo tijdens het uitoefenen van zijn job door een meeuw werd aangevallen, werd de problematiek nogmaals voorgelegd aan het havenbestuur van Zeebrugge.

28.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, waarin u zelf duidelijk aangetoond hebt dat het om een ernstig probleem gaat. Het gaat niet zomaar over enkele vogels, die de werknemers in de weg vliegen of fladderen. Zij vallen effectief werknemers aan en dat leidt tot arbeidsongevallen.

Ik dring erop aan dat u werk maakt van de voorgestelde oplossingen. U zei onder meer dat het havenbestuur van Brugge daarin een rol kan spelen. Ik hoop dat men er zo snel mogelijk iets aan doet, want ik heb van personeelsleden van de NMBS signalen opvangen dat het niet meer te doen is. Men moet, liever vandaag dan morgen, optreden. Zij vrezen voor hun veiligheid. Zij kunnen hun werk niet naar behoren doen. Niemand heeft daar baat bij. Ik pleit er niet voor al die vogels weg te maaien of de gewelddadige of dieronvriendelijke toer op te gaan, maar in eerste instantie moeten de werknemers er hun werk kunnen doen.

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

29 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de parking aan de Dosfellei in Mortsel" (nr. 13064)

29 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le parking sur la Dosfellei à Mortsel" (n° 13064)

29.01 Tanguy Veys (VB): De gratis parking aan de Lodewijk Dosfellei in Mortsel wordt meteen gesloten als even verder – wellicht vanaf 1 september 2012 – de nieuwe parkeergarage onder het stadsplein de deuren opent. Als alternatief wordt de ondergrondse parking voorgesteld maar die is uiteraard niet gratis. Daar parkeren kost maximaal 16 euro per dag. Dat heeft gevolgen voor de dagelijkse pendelaars die in het station Mortsel-Oude God opstappen en van deze gratis parking handig gebruik maakten. Er wordt dan ook gevraagd dat de NMBS parkeerplaatsen in de ondergrondse parkings voor zich zou nemen en ze tegen een gunstig tarief ter beschikking zou stellen aan de treinreizigers met een abonnement.

Zijn er maatregelen genomen voor de pendelaars van het station Mortsel-Oude God opdat die ook na de opening van de nieuwe parkeergarage onder het stadsplein aan bijzondere voorwaarden kunnen parkeren? Zo ja, welke? Zo neen, waarom niet?

29.02 Minister Paul Magnette: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Veys, momenteel heeft de NMBS-Groep bij het station Mortsel-Oude God geen parking en ook geen terrein beschikbaar waarop een parking voor de pendelaars zou kunnen worden ingericht.

Rekening houdend met dit feit en met het feit dat het station goed bereikbaar is met de bus, de fiets en binnenkort ook met de tram, alsook met de hoge investerings- en exploitatiekosten van een ondergrondse parking, werd beslist om niet te participeren in de bouw van een ondergrondse parking.

De NMBS-Holding gaat wel akkoord om een nieuwe fietsenstalling te bouwen die past binnen de visie ontwikkeld in het masterplan voor het station Mortsel-Oude God.

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

Mijn vraag was niet zozeer of de NMBS zelf een parking zou ontwikkelen, maar waarom zij niet participeert

in een bestaand parkingproject. Zij kan perfect participeren in de nieuwe parkeergarage onder het stadsplein door een slagboom te plaatsen, een aantal parkeerplaatsen te kopen of te huren en die aan een redelijk tarief aan te bieden aan de reizigers.

Men moet er natuurlijk van uitgaan dat niet iedereen kan of door zijn werk in de mogelijkheid is om daar met het openbaar vervoer of de fiets te geraken. Ik denk dat deze optie toch door de NMBS moet worden overwogen om de reizigers het nodige comfort bij het parkeren te bieden.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.04 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17.04 heures.*