



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

Mardi

13-11-2012

Après-midi

Dinsdag

13-11-2012

Namiddag

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

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

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

SOMMAIRE

Question de M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le report d'Infrabel des investissements dans la modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg" (n° 13283)

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

Question de M. Jean-Marc Delizée au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'application de la garantie bancaire par la Banque de La Poste" (n° 13308)

Orateurs: **Jean-Marc Delizée, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes

Question de Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le versement en cash et la distribution d'un dividende intérimaire par bpost" (n° 13506)

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

Question de Mme Karin Temmerman au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la politique menée par la SNCB concernant la complémentarité entre le train et le vélo" (n° 13496)

Orateurs: **Karin Temmerman**, présidente du groupe sp.a, **Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes

Questions jointes 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 "les déficiences en matière de distribution du courrier et les conditions de travail difficiles" (n° 13507)

INHOUD

Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de door Infrabel uitgestelde investeringen voor de modernisering van de as Brussel-Luxembourg" (nr. 13283)

Sprekers: **Ronny Balcaen, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Vraag van de heer Jean-Marc Delizée aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toepassing van de bankwaarborgregeling voor huurders door Bank van De Post" (nr. 13308)

Sprekers: **Jean-Marc Delizée, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Vraag van mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de cashuitkering en de uitbetaling van een interim-dividend door bpost" (nr. 13506)

Sprekers: **Miranda Van Eetvelde, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de politiek van de NMBS inzake de complementariteit van het trein- en fietsgebruik" (nr. 13496)

Sprekers: **Karin Temmerman**, voorzitter van de sp.a-fractie, **Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden

Samengevoegde vragen van

- mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gebrekkige postbedeling en de zware werkomstandigheden" (nr. 13507)

<p>- Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les arrêts de travail dans les bureaux de poste" (n° 13660)</p>	7	<p>- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de werkonderbrekingen in de postkantoren" (nr. 13660)</p>	7
<p>- Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le manque de personnel au sein de bpost" (n° 13842)</p>	8	<p>- mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het personeelstekort bij bpost" (nr. 13842)</p>	7
<p>- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les conditions de travail et la pénurie de personnel au sein de bpost" (n° 13943)</p> <p><i>Orateurs:</i> Miranda Van Eetvelde, Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes</p>	8	<p>- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de werkomstandigheden en het personeelstekort bij bpost" (nr. 13943)</p> <p><i>Sprekers:</i> Miranda Van Eetvelde, Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden</p>	8
<p>Question de Mme Karin Temmerman au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'octroi d'indemnités vélo dans les entreprises publiques fédérales" (n° 13971)</p> <p><i>Orateurs:</i> Karin Temmerman, présidente du groupe sp.a, Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes</p>	9	<p>Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toekenning van fietsvergoedingen in de federale overheidsbedrijven" (nr. 13971)</p> <p><i>Sprekers:</i> Karin Temmerman, voorzitter van de sp.a-fractie, Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden</p>	9
<p>Questions jointes de</p>	10	<p>Samengevoegde vragen van</p>	10
<p>- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression de 170 trains par la SNCB" (n° 13561)</p>	10	<p>- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het schrappen van 170 treinen door de NMBS" (nr. 13561)</p>	10
<p>- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les alternatives aux 193 trains supprimés par la SNCB" (n° 13628)</p>	10	<p>- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de alternatieven voor de 193 treinen die door de NMBS zullen afgeschaft worden" (nr. 13628)</p>	10
<p>- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les suppressions de trains à la SNCB" (n° 13942)</p>	10	<p>- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het schrappen van treinen door de NMBS" (nr. 13942)</p>	10
<p>- 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 modification des horaires à la SNCB" (n° 13954)</p>	10	<p>- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wijziging van de uurregeling bij de NMBS" (nr. 13954)</p>	10

- Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les suppressions de lignes à la SNCB" (n° 13968) 10 - mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de afschaffing van spoorlijnen bij de NMBS" (nr. 13968) 10
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression de 170 trains par la SNCB" (n° 13992) 10 - de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het schrappen van 170 treinen door de NMBS" (nr. 13992) 10
Orateurs: **Ronny Balcaen, Jef Van den Bergh, Tanguy Veys, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes
Sprekers: **Ronny Balcaen, Jef Van den Bergh, Tanguy Veys, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden
- Question de M. André Frédéric au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la décision annoncée de la Commission européenne sur l'expérimentation d'une nouvelle technique de distribution par bpost" (n° 13289) 12 Vraag van de heer André Frédéric aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de beslissing van de Europese Commissie aangaande de door bpost uitgeteste nieuwe postbestellingstechniek" (nr. 13289) 12
Orateurs: **André Frédéric, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes
Sprekers: **André Frédéric, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden
- Question de M. André Frédéric au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'intérêt présumé de bpost pour la Poste grecque" (n° 13303) 13 Vraag van de heer André Frédéric aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de belangstelling die bpost schijnt te hebben voor de Griekse post" (nr. 13303) 13
Orateurs: **André Frédéric, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes
Sprekers: **André Frédéric, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden
- 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 mortel survenu à Berlaar le 2 octobre 2012" (n° 13483) 14 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het dodelijk ongeval te Berlaar op 2 oktober 2012" (nr. 13483) 14
Orateurs: **David Geerts, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes
Sprekers: **David Geerts, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden
- Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gare de Brussels Airport" (n° 13490) 15 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het station van Brussels Airport" (nr. 13490) 15
Orateurs: **David Geerts, Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes
Sprekers: **David Geerts, Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden
- Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique 16 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en 16

<p>et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'absence du système TBL1+ lors d'un franchissement de signal" (n° 13580)</p> <p><i>Orateurs:</i> David Geerts, Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes</p>	<p>Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het ontbreken van TBL1+ bij een seinoverschrijding" (nr. 13580)</p> <p><i>Sprekers:</i> David Geerts, Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden</p>
<p>Questions jointes de</p> <p>- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réforme des structures du Groupe SNCB et en particulier l'enlèvement des négociations avec les organisations syndicales" (n° 13626)</p> <p>- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le nouveau préavis de grève déposé par la CGSP-Cheminots" (n° 13627)</p> <p><i>Orateurs:</i> Ronny Balcaen, Steven Vandeput, Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes</p>	<p>16 Samengevoegde vragen van</p> <p>16 - de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de hervorming van de structuren van de NMBS en meer bepaald de vastgelopen onderhandelingen met de vakbonden" (nr. 13626)</p> <p>16 - de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nieuwe stakingsaanzegging van ACOD Spoor" (nr. 13627)</p> <p><i>Sprekers:</i> Ronny Balcaen, Steven Vandeput, Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden</p>
<p>Question de Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "une mise en demeure de la Commission européenne au sujet du transfert d'aide publique d'Infrabel à la SNCB" (n° 13705)</p> <p><i>Orateurs:</i> Linda Musin, Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes</p>	<p>18 Vraag van mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de ingebrekestelling door de Europese Commissie in verband met de overdracht van overheidssteun van Infrabel naar de NMBS" (nr. 13705)</p> <p><i>Sprekers:</i> Linda Musin, Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden</p>
<p>Question de Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la campagne du 22 octobre pour la sécurité sur le rail et dans les gares" (n° 13706)</p> <p><i>Orateurs:</i> Linda Musin, Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes</p>	<p>19 Vraag van mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de campagne van 22 oktober voor de veiligheid op het spoorwagennet en in de stations" (nr. 13706)</p> <p><i>Sprekers:</i> Linda Musin, Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden</p>
<p>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 "l'impossibilité pour les usagers relevant de la catégorie Omnio ou BIM de bénéficier de la formule MTB en Région bruxelloise" (n° 13709)</p> <p><i>Orateurs:</i> Ronny Balcaen, Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques - Politique</p>	<p>20 Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het uitsluiten van reizigers met een RVV/OMNIO-abonnement van de mogelijkheid om gebruik te maken van de MTB-formule in het Brusselse Gewest" (nr. 13709)</p> <p><i>Sprekers:</i> Ronny Balcaen, Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven -</p>

scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes		Wetenschapsbeleid Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	-
Questions jointes de	21	Samengevoegde vragen van	21
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réduction de l'offre ferroviaire sur la ligne Brecht-Anvers" (n° 13766)	21	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de inkrimping van het treinaanbod op de lijn Brecht-Antwerpen" (nr. 13766)	21
- 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 "Fyra" (n° 13772)	21	- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "Fyra" (nr. 13772)	21
- 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 gare de Noorderkempen" (n° 13773)	21	- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het station Noorderkempen" (nr. 13773)	21
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le Fyra Bruxelles- Amsterdam" (n° 13982)	22	- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Fyra Brussel-Amsterdam" (nr. 13982)	22
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le train à grande vitesse Fyra" (n° 13989) <i>Orateurs: Tanguy Veys, Jef Van den Bergh, Steven Vandeput, Paul Magnette</i> , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes	22	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de hogesnelheidstrein Fyra" (nr. 13989) <i>Sprekers: Tanguy Veys, Jef Van den Bergh, Steven Vandeput, Paul Magnette</i> , minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	22
Questions jointes de	27	Samengevoegde vragen van	27
- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les pénalités pour la non- utilisation de sillons ferroviaires et le régime d'application pendant la période de Noël" (n° 13792)	27	- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de penalty's voor niet- gebruikte rijpaden en de regeling in de kerstperiode" (nr. 13792)	27
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les pénalités pour la non- utilisation de sillons ferroviaires et le régime d'application pendant la période de Noël" (n° 13990) <i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Tanguy Veys, Paul Magnette</i> , ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes	27	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de penalty's voor niet- gebruikte rijpaden en de regeling in de kerstperiode" (nr. 13990) <i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Tanguy Veys, Paul Magnette</i> , minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	27

Questions jointes de	29	Samengevoegde vragen van	29
- Mme Juliette Boulet au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le PPI de la SNCB et ses conséquences dans la région de Mons Borinage" (n° 13822)	29	- mevrouw Juliette Boulet aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het MIP van de NMBS en de gevolgen ervan voor de regio Bergen-Borinage" (nr. 13822)	29
- M. Christophe Bastin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la cession prochaine de l'entretien de certaines lignes de chemin de fer" (n° 13920)	29	- de heer Christophe Bastin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het stopzetten van de onderhoudswerken op bepaalde spoorlijnen" (nr. 13920)	29
- M. Christophe Bastin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'état d'avancement des grands chantiers de la SNCB" (n° 13921)	29	- de heer Christophe Bastin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stand van zaken met betrekking tot de grote bouwwerken bij de NMBS" (nr. 13921)	29
- Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réduction du plan d'investissement 2013-2025 de la SNCB" (n° 13953)	29	- mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het terugschroeven van het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS" (nr. 13953)	29
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "de grands projets dans le plan pluriannuel d'investissement" (n° 13964)	30	- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "grote projecten in het meerjareninvesteringsplan" (nr. 13964)	30
- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les annonces d'économie qui pèseront sur le futur PPI du Groupe SNCB" (n° 13985)	30	- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aangekondigde besparingen en de gevolgen ervan voor het meerjareninvesteringsplan van de NMBS-Groep" (nr. 13985)	30
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan d'investissement 2013-2025 du Groupe SNCB" (n° 13991) <i>Orateurs: Juliette Boulet, Christophe Bastin, Linda Musin, David Geerts, Ronny Balcaen, Tanguy Veys, Paul Magnette,</i> ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes	30	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep" (nr. 13991) <i>Spreekers: Juliette Boulet, Christophe Bastin, Linda Musin, David Geerts, Ronny Balcaen, Tanguy Veys, Paul Magnette,</i> minister van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden	30
Questions jointes de	35	Samengevoegde vragen van	35
- Mme Juliette Boulet au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le suivi du projet de nouvelle	35	- mevrouw Juliette Boulet aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het opvolgen van de plannen	35

gare à Mons et ses aspects énergétiques" (n° 13823)		voor het nieuwe station te Bergen en de energieaspecten ervan" (nr. 13823)	
- Mme Juliette Boulet au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le suivi du projet de nouvelle gare à Mons et ses aspects budgétaires" (n° 13831)	35	- mevrouw Juliette Boulet aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het opvolgen van de plannen voor het nieuwe station te Bergen en de budgettaire aspecten ervan" (nr. 13831)	35
- Mme Catherine Fonck au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le coût total des travaux de la gare de Mons" (n° 13945) <i>Orateurs: Juliette Boulet, Catherine Fonck, présidente du groupe cdH, Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes</i>	35	- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de totaalprijs van het nieuwe station van Bergen" (nr. 13945) <i>Sprekers: Juliette Boulet, Catherine Fonck, voorzitter van de cdH-fractie, Paul Magnette, ministre van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden</i>	35
Questions jointes de	37	Samengevoegde vragen van	37
- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la nouvelle suppression de la liaison à grande vitesse sur la dorsale wallonne" (n° 13903)	37	- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het opnieuw afschaffen van de hogesnelheidsverbinding op de Waalse as" (nr. 13903)	37
- Mme Catherine Fonck au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suspension de la liaison Thalys Mons-Paris" (n° 13944)	38	- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de tijdelijke schrapping van de Thalysverbinding Bergen-Parijs" (nr. 13944)	38
- M. Denis Ducarme au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la dorsale wallonne du Thalys" (n° 13984) <i>Orateurs: Ronny Balcaen, Catherine Fonck, présidente du groupe cdH, Denis Ducarme, Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes</i>	38	- de heer Denis Ducarme aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Thalystreinen op de Waalse as" (nr. 13984) <i>Sprekers: Ronny Balcaen, Catherine Fonck, voorzitter van de cdH-fractie, Denis Ducarme, Paul Magnette, ministre van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden</i>	38
Question de M. Michel Doomst au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les crèches pour navetteurs" (n° 13927) <i>Orateurs: Michel Doomst, Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques - Politique scientifique - Coopération au développement - Grandes Villes</i>	42	Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de pendelcrèches" (nr. 13927) <i>Sprekers: Michel Doomst, Paul Magnette, ministre van Overheidsbedrijven - Wetenschapsbeleid - Ontwikkelingssamenwerking - Grote Steden</i>	42
Questions jointes de	43	Samengevoegde vragen van	43
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé	43	- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid	43

des Grandes Villes, sur "l'évaluation du protocole d'accord de 2008 relatif aux arrêts de travail au sein du Groupe SNCB" (n° 13948)

Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de evaluatie van het protocolakkoord van 2008 inzake werkonderbrekingen bij de NMBS-Groep" (nr. 13948)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'évaluation du protocole d'accord de 2008 relatif aux arrêts de travail au sein du Groupe SNCB" (n° 13988)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de evaluatie van het protocolakkoord van 2008 inzake werkonderbrekingen bij de NMBS-Groep" (nr. 13988)

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

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

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

du

MARDI 13 NOVEMBRE 2012

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 13 NOVEMBER 2012

Namiddag

La discussion des questions est ouverte à 14 h 55 par Mme Sabien Lahaye-Battheu, présidente.

01 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 "le report d'Infrabel des investissements dans la modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg" (n° 13283)

01.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Infrabel a informé le ministre wallon de la Mobilité que la fin des travaux de modernisation des lignes 161 Bruxelles-Namur et 162 Namur-Luxembourg serait reportée à 2022. Les autorités wallonnes ont déjà préfinancé une bonne partie des charges d'intérêts de ce projet. Le ministre en charge de la Mobilité a interpellé Infrabel, afin que cette décision soit revue sous peine de stopper le remboursement de la part encore à charge de la Wallonie.

Ces reports successifs ont fait perdre de nombreux subsides européens pour le projet. Un étalement des travaux dans le temps détériorera encore davantage la qualité des dessertes.

Vu que la dotation d'investissements pour 2012 a été réduite, Infrabel a dit vouloir freiner les investissements tant que le prochain plan pluriannuel 2013-2025 n'était pas adopté. Infrabel dénonce également un manque de visibilité sur les dotations qui seront accordées via ce plan.

De behandeling van de vragen vangt aan om 14.55 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.

01 Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de door Infrabel uitgestelde investeringen voor de modernisering van de as Brussel-Luxembourg" (nr. 13283)

01.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Infrabel heeft de Waalse minister van Mobiliteit laten weten dat de voltooiing van de modernisering van de lijnen 161 (Brussel-Namen) en 162 (Namen-Luxemburg) naar 2022 zou worden verschoven. De Waalse overheid heeft reeds een aanzienlijk deel van de rentelasten van dat project vooraf betaald. De minister belast met Mobiliteit heeft Infrabel om tekst en uitleg gevraagd, en verzocht die beslissing te herzien. Zo niet dreigt het Waals Gewest met de stopzetting van de terugbetaling van het deel dat nog door Wallonië moet worden betaald.

Door dat voortdurend uitstellen is men voor dat project al heel wat Europese subsidies misgelopen. Een verdere spreiding van de werken in de tijd zal de kwaliteit van het aanbod nog verslechteren.

Als gevolg van de vermindering van de investeringsdotatie voor 2012 heeft Infrabel naar eigen zeggen de rem willen zetten op de investeringen zolang het volgende meerjarenplan 2013-2025 niet is goedgekeurd. Infrabel laakt tevens het gebrek aan transparantie met betrekking tot de dotaties die in het kader van dat plan zullen worden toegekend.

Président: Christophe Bastin.

Trouvez-vous acceptable que la fin de la modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg soit à nouveau reportée? La décision d'étaler les travaux n'est-elle pas en contradiction avec la volonté affichée d'accélérer la mise en œuvre du projet au moyen des préfinancements régionaux? Avez-vous incité Infrabel à respecter les délais initialement prévus? Où en est-on dans la réalisation du plan pluriannuel? Quand prévoyez-vous sa conclusion? Quelles sont les perspectives pour la dotation d'investissements pour 2013 et les années suivantes? Quelles sont les conséquences financières d'un report des travaux sur les financements européens?

Est-il opportun d'aggraver les conditions de transport en étalant les travaux?

01.02 Paul Magnette, ministre (*en français*): Le report de la modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg est regrettable. Dans le contrat de préfinancement d'un montant de 289,2 millions d'euros en 2005 devenus 387 millions en 2012, les travaux de modernisation devaient s'étaler sur neuf ans, avec une fin en 2016. Outre cette modernisation stricto sensu, des travaux de renouvellement des infrastructures doivent être réalisés parallèlement, financés par la dotation fédérale d'investissement selon la clé 60/40.

Cette clé régionale est difficile à équilibrer, vu le volume important des travaux en Wallonie. Le réseau ferroviaire wallon est aussi long que le réseau flamand, avec des crédits moindres.

J'ai demandé à Infrabel de justifier les retards de ce projet. Le Groupe SNCB m'a transmis un projet de plan pluriannuel d'investissement pour 2013–2025. Il doit couvrir des investissements importants en matière de sécurité, de renouvellement d'installations, d'acquisition de matériel roulant et d'extension de capacité. Je souhaite que ce plan soit bouclé avant la fin de l'année.

Les dotations d'investissements pour 2013 et les années suivantes ont été calculées par le SPF Mobilité et sont connues d'Infrabel. Le plan pluriannuel s'appuie sur ces données et sur la décision du conclave de réduire progressivement les dotations du Groupe SNCB en 2013 et 2014.

Voorzitter: Christophe Bastin.

Vindt u het aanvaardbaar dat de beëindiging van de werken voor de modernisering van de as Brussel-Luxembourg nog maar eens uitgesteld wordt? Is de beslissing om de werken meer te spreiden niet in strijd met het voornemen besluit om het project sneller uit te voeren via een voorafgaande financiering door de Gewesten? Heeft u Infrabel ertoe aangezet de oorspronkelijke termijnen na te leven? In hoeverre werd het meerjarenplan gerealiseerd? Wanneer zal het worden afgerond? Wat zijn de vooruitzichten voor de investeringsdotatie voor 2013 en de daaropvolgende jaren? Wat zijn de financiële gevolgen van het uitstel voor de Europese financieringsinstrumenten?

Is het wel opportuun om het verkeer moeizamer te laten verlopen, wat onvermijdelijk is als de werken gespreid worden?

01.02 Minister Paul Magnette (*Frans*): Het uitstellen van de modernisering van de as Brussel-Luxembourg is een spijtige zaak. Volgens de prefinancieringsovereenkomst voor een bedrag van 289,2 miljoen euro in 2005, dat werd opgetrokken tot 387 miljoen in 2012, zouden de moderniseringswerken over negen jaar worden gespreid en in 2016 worden beëindigd. Naast de modernisering in strikte zin moet er parallel een vernieuwing van de infrastructuur worden gerealiseerd. Deze werken zullen worden gefinancierd via de federale investeringsdotatie volgens de 60/40-verdeelsleutel.

Het is moeilijk om deze regionale verdeelsleutel in evenwicht te brengen, gelet op de omvang van de werken in Wallonië. Het Waalse spoornet is even lang als het Vlaamse, maar het budget ligt lager.

Ik heb Infrabel gevraagd om een verklaring voor de vertraging die het project oploopt. De NMBS-Groep heeft mij een ontwerp voor een meerjareninvesteringsplan 2013-2025 bezorgd. Dat plan moet grote investeringen mogelijk maken op het stuk van veiligheid, de vernieuwing van installaties, de aankoop van rollend materieel en de uitbreiding van de capaciteit. De kogel zou voor het einde van het jaar door de kerk moeten zijn.

De investeringsdotaties voor 2013 en de daaropvolgende jaren werden door de FOD Mobiliteit berekend en zijn bekend bij Infrabel. Het meerjarenplan steunt op deze gegevens en ook op de beslissing van het begrotingsconclaaf om de dotaties van de NMBS-Groep in 2013 en 2014

Pour réduire l'impact financier du report des travaux, la décision a été amendée pour introduire une nouvelle demande de subsides pour les travaux à réaliser lors du plan pluriannuel 2014-2020 de l'Union européenne. Le subside total devrait être quasi-identique à celui obtenu en 2007.

Des tronçons du parcours ont été mis à voie unique pour réduire l'impact des travaux sur la circulation.

01.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Il n'y aura pas de retour en arrière en matière d'étalement des travaux en raison des efforts d'économie demandés par le gouvernement.

Il est temps de s'interroger sur une utilisation plus souple de la clé de répartition. L'évaluation du respect de la clé 60/40 entraîne des blocages et des incapacités à réaliser des investissements. Le faire sur deux ou trois ans pourrait faciliter son emploi. J'espère que ce point fait partie des négociations sur le PPI, les contrats de gestion et les documents liant l'État aux entités du groupe.

Je regrette qu'il ne soit pas possible de revenir sur cette décision d'Infrabel.

L'incident est clos.

Le **président**: À la demande de M. David Geerts, sa question n° 13287 est transformée en question écrite.

02 Question de M. Jean-Marc Delizée au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'application de la garantie bancaire par la Banque de La Poste" (n° 13308)

02.01 Jean-Marc Delizée (PS): La garantie locative est un obstacle au logement des familles à faible revenu. La loi du 25 avril 2007 a modifié les règles relatives à cette garantie en autorisant un prêt bancaire de trois ans maximum pour une garantie de trois mois de loyer. En 2008, la Cour constitutionnelle a jugé non fondé un recours contre la loi, mais a autorisé des frais de dossier proportionnés, ce que certaines banques ne

progressif terug te schroeven. Om de financiële impact van het uitstellen van de werken te beperken, werd er beslist om een nieuwe subsidieaanvraag in te dienen voor de te realiseren werken in het kader van het EU-meerjarenplan 2014-2020. Het totale bedrag van de subsidie zou bijna gelijk moeten zijn aan het in 2007 verkregen bedrag.

Er werd beslist de treinen op bepaalde stukken van het traject op één spoor te laten rijden om de gevolgen van de werken voor het net zo veel mogelijk te beperken.

01.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Er zal niet worden teruggekomen op de beslissing om de werken over een langere periode te spreiden naar aanleiding van de besparingsinspanningen die de regering vraagt.

Het wordt tijd dat men zich buigt over een soepelere toepassing van de verdeelsleutel. Wegens de evaluatie van de correcte toepassing van de 60/40-verdeelsleutel lopen bepaalde dossiers vast en kunnen investeringen niet worden uitgevoerd. Als de toepassing om de twee of drie jaar zou worden geëvalueerd, zou de verdeelsleutel soepeler kunnen worden gehanteerd. Ik hoop dat dat punt aan bod komt tijdens de onderhandelingen over het MIP, de beheerscontracten en andere overeenkomsten tussen de staat en de entiteiten van de groep.

Ik betreur dat die beslissing van Infrabel niet kan worden teruggedraaid.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 13287 van de heer Geerts wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

02 Vraag van de heer Jean-Marc Delizée aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toepassing van de bankwaarborgregeling voor huurders door Bank van De Post" (nr. 13308)

02.01 Jean-Marc Delizée (PS): De huurwaarborg vormt een struikelblok voor gezinnen met een laag inkomen die een woning willen huren. De wet van 25 april 2007 heeft de waarborgregeling gewijzigd. Zo kan voor een waarborg die overeenstemt met drie maanden huur een banklening over maximum drie jaar worden aangeaan. In 2008 werd een beroep tegen die wet ongegrond verklaard door het Grondwettelijk Hof, dat wel zijn fiat gaf aan het

respectent pas.

Il faut délivrer aux clients une information claire, transparente et accessible, ce qui n'est pas le cas de bpost sur son site internet. Ses conditions générales ne reprennent cependant pas ces informations et le client doit s'adresser à un point de contact pour constituer cette garantie bancaire.

En 2008, votre prédécesseur avait répondu que la Banque de La Poste n'appliquait pas, alors, le système de garantie bancaire, faute du développement informatique nécessaire. Le renouvellement informatique devait avoir lieu pour 2010.

En attendant, la Banque de La Poste poussait à une garantie de deux mois sur un compte bloqué.

Quelles sont les conditions d'application de la garantie locative par bpost? Est-on face à une non-application de la loi? Est-on face à une information insuffisante, à compléter éventuellement?

Les informations disponibles pour les clients de cette banque sont-elles conformes à la législation et au code de conduite établi par la FSMA?

En juillet dernier, vous aviez annoncé l'intention de la FSMA d'entamer une enquête sur bpost suite à ses pratiques critiquables. Cette enquête est-elle toujours en cours? Aborde-t-elle cette question de la garantie locative?

02.02 **Paul Magnette**, ministre (*en français*): Institution financière commerciale, bpost ne relève pas de ma compétence. Néanmoins, j'ai interrogé bpost et voici sa réponse en substance.

Elle me dit appliquer les dispositions de la loi du 25 avril 2007. Dès lors, elle octroie une garantie locative sous forme de garantie bancaire à ses clients titulaires d'un compte sur lequel sont versés leurs revenus professionnels ou de remplacement et moyennant paiement de frais de dossier. Selon l'article 33 des conditions générales bancaires de la banque, ce type de garantie locative est constitué conformément à la loi, après demande introduite dans un bureau de poste et traitée au siège social de la banque. Les frais de dossier sont repris dans le tarif de la banque disponible dans tous les bureaux et sur le site internet (fin de réponse).

aanrekenen van dossierkosten in verhouding tot de reële kosten, een regel die de banken niet altijd naleven.

Er moet duidelijke, transparante en toegankelijke informatie ter beschikking worden gesteld van de klanten. Dat is echter niet het geval op de website van bpost bank. Die informatie staat niet in de algemene voorwaarden en de klant moet zich tot een contactpunt wenden om de bankwaarborg te regelen.

In 2008 antwoordde uw voorganger dat die bank, die toen nog Bank van De Post heette, de bankwaarborgregeling niet toepaste, omdat ze niet over de nodige informaticatoepassingen beschikte. De informatica zou in 2010 worden aangepast.

Ondertussen pushte de toenmalige Bank van De Post de formule van een huurwaarborg van twee maanden op een geblokkeerde rekening.

Welke huurwaarborgformules biedt bpost bank thans aan, en onder welke voorwaarden? Wordt de wet wel toegepast? Krijgen de klanten onvoldoende informatie, en moet die eventueel worden gecompleteerd?

Kunnen de klanten van die bank beschikken over de bij de wet en de gedragscode van de FSMA voorgeschreven informatie?

In juli liet u weten dat de FSMA van plan was een onderzoek in te stellen naar bpost bank naar aanleiding van haar laakbare handelwijzen. Is dat onderzoek nog aan de gang? Wordt er ook gekeken naar de kwestie van de huurwaarborg?

02.02 Minister **Paul Magnette** (*Frans*): Als commerciële financiële instelling valt bpost bank niet onder mijn bevoegdheid. Ik heb bpost echter gevraagd de bank om informatie te vragen, en haar antwoord komt hierop neer.

De bank past de bepalingen van de wet van 25 april 2007 toe. Ze kent dus een huurwaarborg toe onder de vorm van een bankwaarborg aan haar klanten die houder zijn van een rekening waarop hun beroeps- of vervangingsinkomsten worden gestort, mits betaling van dossierkosten. Volgens artikel 33 van de algemene bankvoorwaarden wordt dat soort huurwaarborg conform de wet samengesteld. De aanvraag moet worden ingediend in een postkantoor en wordt behandeld op de maatschappelijke zetel van de bank. De dossierkosten zijn opgenomen in de tarieven van de bank die beschikbaar zijn in alle kantoren en terug

Selon le site, ces frais sont de 250 euros et les conditions générales du service garantie locative disponibles avant la conclusion de tout contrat. En conclusion, la pratique de bpost en la matière est conforme à la législation en vigueur.

Le montant des frais de dossier est dissuasif pour la plupart des locataires et contraire à l'esprit de la loi.

L'enquête de la FSMA relative à bpost n'aborde pas ce sujet de la garantie bancaire. Le ministre des Finances, en charge de la FSMA, vous fournira un plus ample informé.

02.03 Jean-Marc Delizée (PS): Les frais de dossier sont en effet dissuasifs et détournent l'esprit de la loi. On peut essayer de modifier la loi pour l'éviter. Il s'agit d'un combat pour les familles les plus précarisées.

L'incident est clos.

03 Question de Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le versement en cash et la distribution d'un dividende intérimaire par bpost" (n° 13506)

03.01 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Les actionnaires de bpost – le fonds d'investissement privé CVC et les pouvoirs publics belges – ont marqué leur accord sur un versement en cash de 220 millions d'euros et sur la liquidation d'un dividende intermédiaire de 170 millions d'euros.

Où en est cette opération financière? De quel montant s'agira-t-il précisément? Des gains suffisants ont-ils été réalisés au cours des neuf premiers mois pour réaliser cette opération? Quelle en sera l'incidence sur la santé budgétaire de bpost? Quand la Commission européenne se prononcera-t-elle sur le contrat de gestion? L'opération financière sera-t-elle réalisée, même si la Commission européenne estime que l'aide de l'État doit être remboursée? Qu'en est-il de la convention en cours avec CVC? Les choses ont-elles été clarifiées en ce qui concerne une éventuelle entrée en bourse ou l'arrivée d'un nouvel actionnaire?

te vinden zijn op de website. Tot daar het antwoord van de bank.

Volgens de website bedragen de kosten 250 euro en de algemene voorwaarden met betrekking tot de dienst 'huurwaarborg' zijn beschikbaar voor het sluiten van de huurovereenkomst. De regeling van bpost bank met betrekking tot de huurwaarborg is dus conform de geldende wetgeving.

De dossierkosten liggen echter te hoog voor de meeste huurders en stroken niet met de geest van de wet.

Het onderzoek van de FSMA over bpost bank slaat niet op de huurwaarborg. Ik verwijs u naar de minister van Financiën, die bevoegd is voor de FSMA, voor meer informatie.

02.03 Jean-Marc Delizée (PS): De dossierkosten werken inderdaad ontradend en nemen een loopje met de geest van de wet. We kunnen proberen de wet te wijzigen om dit soort uitwassen te vermijden. We moeten het opnemen voor de allerzwakste gezinnen.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de cashuitkering en de uitbetaling van een interim-dividend door bpost" (nr. 13506)

03.01 Miranda Van Eetvelde (N-VA): De aandeelhouders van bpost – het privé-investeringsfonds CVC en de Belgische overheid – zijn het eens om te voorzien in een cashuitkering van 220 miljoen euro en de uitbetaling van een interim-dividend van 170 miljoen euro.

Hoe ver staat deze financiële operatie? Hoeveel wordt er exact uitgekeerd? Is er de eerste negen maanden voldoende winst gemaakt om deze operatie te voltooien? Wat zal de impact zijn op de budgettaire gezondheid van bpost? Wanneer velt de Europese Commissie haar oordeel over de beheersovereenkomst? Gaat de financiële operatie nog door indien de Commissie oordeelt dat de staatssteun moet worden terugbetaald? Hoe zit het met de lopende overeenkomst met CVC? Is er reeds duidelijkheid over een eventuele beursgang of over de inschakeling van een andere aandeelhouder?

03.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Lors de l'assemblée générale extraordinaire (AG) du 27 septembre 2012, les actionnaires de bpost ont effectué les premiers pas vers une possible réduction de capital. Les décisions ont été publiées au *Moniteur belge*. Il s'agit tout d'abord de la résorption des pertes au bilan par le dégagement de 55 millions d'euros de cash, de la réduction de la réserve légale de 28 millions d'euros et d'une possible réduction de capital de 22 millions avec versement aux actionnaires. La réduction de capital ne pourra être opérée qu'après l'AG extraordinaire de décembre 2012. Les actionnaires prendront alors également une décision sur l'octroi d'un dividende intermédiaire pour les neufs premiers mois de l'exercice.

Lors de l'AG, les actionnaires de bpost dresseront le bilan de la situation économique de l'entreprise et de la progression des négociations avec la Commission européenne à propos du cinquième contrat de gestion. Ces négociations ont progressé ces derniers mois. Des signaux positifs ont été perçus en provenance de la Commission.

Cette réduction de capital et les dividendes intermédiaires n'affecteront pas la position financière de bpost qui continuera de disposer de suffisamment de cash pour pouvoir assurer la poursuite de la croissance de l'entreprise.

L'incident est clos.

04 Question de Mme Karin Temmerman au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la politique menée par la SNCB concernant la complémentarité entre le train et le vélo" (n° 13496)

04.01 Karin Temmerman (sp.a): La formule de location de vélos Blue-bike, déjà disponible dans 41 gares, traduit la volonté de la SNCB d'encourager l'utilisation de la bicyclette. Les navetteurs peuvent également monter à bord du train avec leur propre bicyclette – gratuitement, s'agissant d'un vélo pliable et au tarif de cinq euros s'agissant d'une bicyclette ordinaire.

Le contrat de gestion 2008-2012 prévoit pourtant que la SNCB étudierait la possibilité de proposer le transport de bicyclette sur des trajets courts à un tarif attractif. Je renvoie également à la résolution, datant de 1997, demandant l'amélioration de la complémentarité train-vélo.

03.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Op de buitengewone algemene vergadering (AV) van 27 september 2012 hebben de aandeelhouders van bpost de eerste stappen gezet om over te gaan tot een mogelijke kapitaalsvermindering. De beslissingen werden in het *Belgisch Staatsblad* gepubliceerd. Het gaat eerst over het wegwerken van de verliezen op de balans door 55 miljoen euro cash vrij te maken, het verminderen van de wettelijke reserve met 28 miljoen euro en een mogelijke kapitaalsvermindering van 22 miljoen euro met uitbetaling aan de aandeelhouders. Er kan pas worden overgegaan tot die kapitaalsvermindering na een buitengewone AV in december 2012. De aandeelhouders zullen dan ook een beslissing nemen over de toekenning van een interim-dividend voor de eerste negen maanden van het werkjaar 2012.

De aandeelhouders van bpost zullen tijdens de AV de balans opmaken van de economische situatie van het bedrijf en van de voortgang van de gesprekken met de Europese Commissie rond het vijfde beheerscontract. Deze gesprekken boekten de laatste maanden vooruitgang. Er werden positieve signalen van de Commissie opgevangen.

De financiële positie van bpost zal door deze kapitaalvermindering en de interim-dividenden niet in het gedrang komen. Ook daarna beschikt men over voldoende cash om de verdere groei van de onderneming te kunnen verzekeren.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de politiek van de NMBS inzake de complementariteit van het trein- en fietsgebruik" (nr. 13496)

04.01 Karin Temmerman (sp.a): Met de Blue-bike huurfietsen, die momenteel al in een veertigtal stations beschikbaar zijn, tracht de NMBS het fietsgebruik te stimuleren. Pendelaars kunnen hun eigen fiets ook meenemen op de trein: voor een vouwfiets is dat kosteloos, maar voor een gewone fiets moet 5 euro worden betaald.

In de beleidsovereenkomst 2008-2012 staat nochtans dat de NMBS de mogelijkheid zou onderzoeken om fietsen voor korte afstanden te vervoeren tegen een aantrekkelijk tarief. Ik verwijs ook naar de resolutie uit 1997 ter verbetering van de complementariteit tussen trein- en fietsgebruik.

Le ministre peut-il nous présenter les efforts consentis par la SNCB en la matière? Cette dernière envisage-t-elle d'instaurer un tarif plus avantageux pour les bicyclettes ordinaires. Dans quelle mesure est-il tenu compte des d'équipements pour vélos lors des commandes de nouveau matériel roulant? L'offre Blue-bike sera-t-elle étendue?

04.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): La SNCB prépare de nombreuses initiatives pour faciliter l'emport d'un vélo sur le train, comme la gratuité du transport pour les vélos pliants. Lors de la commande de nouveau matériel roulant, un espace multifonctionnel sera en outre prévu pour accueillir les chaises roulantes, les vélos ou les voitures d'enfants.

Les limites techniques imposées par le matériel roulant empêchent actuellement la SNCB de véritablement promouvoir l'emport de vélos, par exemple par l'abaissement des tarifs.

Le Holding aussi a consenti des efforts avec, par exemple, l'accroissement du nombre de parkings à vélos, le système Blue-bike et les points vélos. Actuellement, des vélos peuvent être empruntés à 41 endroits. Une nouvelle consultation concernant des points vélos avec Blue-bikes est actuellement en cours. Ceux-ci seront réalisés en 2013 et 2014. Des négociations sont menées avec De Lijn pour mettre des Blue-bikes à disposition aux terminus de tram importants. La formule des Blue-bikes électriques sera élargie sous la forme d'un projet expérimental dans les quatre points vélos wallons situés à proximité d'une gare et par le biais du Vlaamse Proeftuin Olympus dans les quatre capitales provinciales.

04.03 Karin Temmerman (sp.a): Je regrette que les tarifs ne puissent pas être modifiés. Il est injuste d'offrir la gratuité pour le transport d'un vélo pliant mais pas d'un vélo ordinaire.

L'incident est clos.

05 Questions jointes 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 "les déficiences en matière de distribution du courrier et les conditions de travail difficiles" (n° 13507)
- Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les arrêts de travail dans les bureaux de poste" (n° 13660)

Kan de minister de inspanningen die de NMBS heeft gedaan, toelichten? Overweegt de NMBS een lager tarief voor gewone fietsen? In welke mate wordt rekening gehouden met fietsvoorzieningen bij het bestellen van nieuw rollend personeel? Wordt het Blue-bike-aanbod nog verder uitgebreid?

04.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): De NMBS werkt aan heel wat initiatieven om het meenemen van de fiets op de trein gemakkelijker te maken, zoals de mogelijkheid om vouwfietsen gratis te vervoeren. Bij de bestelling van nieuw rollend materieel wordt bovendien voorzien in een multifunctionele ruimte met plaats voor rolstoelen, fietsen of kinderwagens.

Op dit moment is de NMBS wegens de technische beperkingen van haar materieel echter niet in staat om het meenemen van de fiets echt te promoten, bijvoorbeeld via lagere tarieven.

Ook de Holding heeft inspanningen geleverd, zoals extra fietsstallingen, het Blue-bike-systeem en de fietspunten. Vandaag kunnen al op 41 plaatsen Blue-bikes worden ontleend. Er loopt een nieuwe marktraadpleging voor extra fietspunten met Blue-bikes. Die zullen in 2013 en 2014 worden gerealiseerd. Met De Lijn lopen gesprekken om ook Blue-bikes aan belangrijke eindhaltes van de tram te stallen. Het systeem met elektrische Blue-bikes wordt als proefproject uitgebreid in de vier Waalse fietspunten bij een station en via de Vlaamse Proeftuin Olympus in de vier provinciehoofdsteden.

04.03 Karin Temmerman (sp.a): Ik betreur het dat er niets aan de tarieven kan worden gedaan. Het is oneerlijk dat een vouwfiets gratis mee mag op de trein maar een gewone fiets niet.

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gebrekkige postbedeling en de zware werkomstandigheden" (nr. 13507)
- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de werkonderbrekingen in de postkantoren" (nr. 13660)
- mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister

- Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le manque de personnel au sein de bpost" (n° 13842)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les conditions de travail et la pénurie de personnel au sein de bpost" (n° 13943)

van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het personeelstekort bij bpost" (nr. 13842)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de werkomstandigheden en het personeelstekort bij bpost" (nr. 13943)

05.01 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Les syndicats de bpost dénoncent les conditions de travail pénibles des facteurs qui empêcheraient en de nombreux endroits la distribution journalière du courrier. Ils appellent à cet égard à l'organisation d'actions ponctuelles. Outre les longues journées de travail et l'insuffisance de personnel, ils dénoncent également le problème de la charge physique très lourde imposée aux facteurs. Selon bpost, les faits dénoncés concernent des cas isolés et correspondent au surcroît de travail lié à la période électorale, qui est à présent derrière nous.

Le ministre confirme-t-il que la distribution du courrier pose problème? Comment peut-on y remédier? Une concertation a-t-elle déjà été organisée avec les syndicats? Des actions ponctuelles auront-elles un impact supplémentaire sur la distribution du courrier? Quelles mesures le ministre envisage-t-il de prendre pour améliorer les conditions de travail? Pouvons-nous prendre connaissance de l'étude scientifique consacrée à la charge de travail physique imposée aux facteurs?

bpost a annoncé le recrutement de 250 nouveaux agents auxiliaires afin de combler le manque de personnel dans certains quartiers. Il a été demandé aux bureaux centraux régionaux de situer les principales zones à problème. Dans quel délai ces agents auxiliaires seront-ils engagés? Ce recrutement sera-t-il suffisant pour contrer le manque de personnel dans certaines zones? Quelle est la répartition du recrutement par zone problématique? Quelles sont les zones à problème? Les problèmes seront-ils réglés de manière structurelle? Comment la société bpost garantit-elle la distribution quotidienne du courrier? La formation accélérée prévue permettra-t-elle aux postiers d'effectuer leur travail de façon optimale?

05.02 **Paul Magnette**, ministre (*en néerlandais*): Les plus gros problèmes se rencontrent dans le Brabant flamand et dans le pays de Waas. bpost a promis aux syndicats de procéder à des recrutements supplémentaires, outre les 250 postes vacants existants. Les directions régionales

05.01 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): De vakbonden van bpost klagen over de zware werkomstandigheden voor de postbodes, waardoor op veel plaatsen de dagelijkse postbedeling niet meer verzekerd kan worden. Zij roepen op tot stiptheidsacties. Naast te lange werkdagen en de onderbemanning is er ook het probleem van de zware fysieke belasting van postbodes. Volgens bpost gaat het om geïsoleerde gevallen en om de drukke verkiezingsperiode, die nu achter de rug is.

Erkent de minister het probleem van de gebrekkige postbedeling? Hoe kan het verholpen worden? Werd er al overlegd met de vakbonden? Zullen de stiptheidsacties een bijkomende impact hebben op de postbedeling? Welke maatregelen plant de minister om de werkomstandigheden te verbeteren? Kunnen wij inzage krijgen in het wetenschappelijk onderzoek over de fysieke belasting van postbodes?

Om het personeelstekort in bepaalde wijken op te vangen, kondigde bpost aan om op korte termijn 250 extra hulpbodes aan te werven. Aan de regionale hoofdkantoren werd gevraagd waar de problemen het grootst zijn. Op welke termijn zullen deze hulpbodes worden aangeworven? Zal dit volstaan om de personeelstekorten in de probleemgebieden op te vangen? Wat is de opdeling van aanwervingen per probleemgebied? Wat zijn de probleemgebieden? Zullen de problemen structureel worden opgelost? Hoe garandeert bpost de dagelijkse postbedeling? Zal de geplande verkorte opleiding de hulpbodes in staat stellen om hun werk optimaal te vervullen?

05.02 **Minister Paul Magnette** (*Nederlands*): De problemen zijn het grootst in Vlaams-Brabant en in het Waasland. bpost heeft de vakbonden beloofd om, boven op de bestaande vacatures, 250 bijkomende aanwervingen te doen. De regionale directies zullen met de vakbonden

détermineront les zones à problèmes avec les syndicats. Tous les efforts nécessaires sont fournis pour combler les postes vacants et un plan d'action est actuellement développé afin de les pourvoir plus rapidement. Un investissement supplémentaire est en outre réalisé pour la formation et l'accompagnement des nouveaux arrivants.

Je suis d'accord avec le principe selon lequel les facteurs des régions concernées ne peuvent pas être surchargés à cause d'un manque structurel de personnel.

Selon bpost, des recherches scientifiques confirment que le métier de facteur est supportable physiquement moyennant une bonne organisation. L'automatisation a entraîné la disparition de la majorité des tâches de préparation dans les bureaux locaux. Cela suppose une organisation nécessaire prêtant attention non seulement au choix du véhicule mais aussi à un changement de tâche et à des temps de repos suffisants.

bpost pourra maintenir le principe de l'emploi à temps plein pour les facteurs.

05.03 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Dans le cadre du plan Vision 2020, le facteur n'est plus en charge que de la distribution du courrier, à l'exclusion de la fonction de tri. La charge physique deviendra alors plus lourde encore. Est-il encore possible d'adapter cela? L'étude scientifique a été réalisée à la demande l'autorité fédérale. Le Parlement a le droit de consulter cette étude. Je continuerai à insister sur ce point.

L'incident est clos.

06 Question de Mme Karin Temmerman au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'octroi d'indemnités vélo dans les entreprises publiques fédérales" (n° 13971)

06.01 Karin Temmerman (sp.a): Pourquoi n'existe-t-il aucun régime général d'octroi d'une indemnité vélo dans les entreprises publiques? Deviendra-t-il réalité, éventuellement par le biais des contrats de gestion?

06.02 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): Cette compétence est dévolue à chaque entreprise publique dans le cadre des accords sociaux négociés.

06.03 Karin Temmerman (sp.a): Mais nous

vastleggen waar er tekorten zijn. Alle nodige inspanningen worden geleverd om de bestaande vacatures op te vullen en er wordt een actieplan uitgewerkt zodat de vacatures sneller ingevuld kunnen worden. Er wordt bovendien extra geïnvesteerd in opleiding en begeleiding van nieuwkomers.

Ik ben het ermee eens dat de postbodes in de betrokken regio's niet overbelast mogen worden door het structureel personeelstekort.

Volgens bpost bevestigt wetenschappelijk onderzoek dat de taak van postbode fysiek draagbaar is, mits een zorgvuldige organisatie. Als gevolg van de automatisering vallen de voorbereidende taken in de lokale postkantoren grotendeels weg. Dat veronderstelt de nodige organisatie, waarbij aandacht moet gaan naar de juiste voertuigkeuze, voldoende afwisseling in de taken en voldoende rustpauzes.

bpost zal het principe van voltijdse tewerkstelling voor postbodes kunnen behouden.

05.03 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Door Visie 2020 wordt de hoofdtak van de postbode enkel nog de postbedeling en valt de sorteerfunctie weg. De fysieke belasting zal dan nog zwaarder zijn. Kan dit nog worden bijgestuurd? De wetenschappelijke studie werd in opdracht van de overheid uitgevoerd. Het Parlement heeft het recht om deze studie in te kijken. Ik zal daarop blijven aandringen.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toekenning van fietsvergoedingen in de federale overheidsbedrijven" (nr. 13971)

06.01 Karin Temmerman (sp.a): Waarom is er geen algemene regeling voor de toekenning van een fietsvergoeding in overheidsbedrijven? Komt die er nog, eventueel via de beheersovereenkomsten?

06.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): Dat is een bevoegdheid van elk overheidsbedrijf afzonderlijk in het kader van de diverse sociale akkoorden.

06.03 Karin Temmerman (sp.a): Maar we zouden

pourrions néanmoins l'intégrer dans les accords de gestion?

L'incident est clos.

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 suppression de 170 trains par la SNCB" (n° 13561)

- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les alternatives aux 193 trains supprimés par la SNCB" (n° 13628)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les suppressions de trains à la SNCB" (n° 13942)

- 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 modification des horaires à la SNCB" (n° 13954)

- Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les suppressions de lignes à la SNCB" (n° 13968)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression de 170 trains par la SNCB" (n° 13992)

07.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Vous n'aviez pu nous répondre, avant les vacances d'été, à propos de la mort programmée de 193 trains. Les décisions doivent être prises avant la fin de l'année!

Quelles sont les alternatives envisagées par la SNCB? Les suppressions programmées sont-elles abandonnées?

07.02 Jef Van den Bergh (CD&V): La SNCB modifie ses horaires le 9 décembre prochain et ce changement intervient malheureusement en pleine année scolaire et de travail. Il s'agit en quelque sorte d'une rupture de contrat à l'égard du voyageur.

N'est-il pas possible d'introduire ces nouveaux horaires à un moment moins mouvementé? Qui a

het toch in de beheersovereenkomsten kunnen zetten?

Het incident is gesloten.

07 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het schrappen van 170 treinen door de NMBS" (nr. 13561)

- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de alternatieven voor de 193 treinen die door de NMBS zullen afgeschaft worden" (nr. 13628)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het schrappen van treinen door de NMBS" (nr. 13942)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de wijziging van de uurregeling bij de NMBS" (nr. 13954)

- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de afschaffing van spoorlijnen bij de NMBS" (nr. 13968)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het schrappen van 170 treinen door de NMBS" (nr. 13992)

07.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Voor het reces heeft u ons geen antwoord kunnen geven over de aangekondigde schrapping van 193 treinen. De beslissingen moeten nog dit jaar genomen worden!

Welke alternatieven schuift de NMBS naar voren? Wordt die maatregel nog teruggedraaid?

07.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Vanaf 9 december wijzigt de NMBS de dienstregeling. Dat gebeurt dus helaas in het midden van het school- en werkjaar, zodat men kan spreken van een vorm van contractbreuk ten aanzien van de reiziger.

Kan dit niet evengoed op een rustiger moment? Wie werd betrokken bij het opstellen van de nieuwe

participé à la confection de ces nouveaux horaires? Que pense le ministre de cette action unilatérale?

07.03 Tanguy Veys (VB): La modification des horaires de la SNCB qui entrera en vigueur le 9 décembre aura de très nombreuses conséquences pour les voyageurs.

Ces derniers se verront-ils toutefois offrir un nombre suffisant d'autres solutions? La réduction de l'offre correspond-elle au nouveau plan de transport qui sera lancé en décembre 2013? Certaines lignes qui seront supprimées le 9 décembre pourraient-elles être réactivées en décembre 2013?

07.04 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Le conseil d'administration de la SNCB s'est engagé, en collaboration avec les sociétés régionales de transport en commun, à offrir des solutions alternatives de transport lorsque trois trains successifs sont supprimés ou lorsqu'il n'y a pas de train dans un délai d'une heure. Toutefois, ce n'est pas parce qu'une alternative existe qu'un train ne peut pas être supprimé.

Dix-sept trains parmi tous les trains supprimés répondent aux critères énumérés ci-dessus. La SNCB a décidé de mettre en service des bus sur trois lignes en cas de suppression de trois trains successifs. Ces trois lignes sont: Liège-Waremme, Sint-Niklaas - Termonde et Charleroi - Braine-le-Comte. Cette question est actuellement au centre de tractations avec De Lijn et le TEC.

(*En français*) Le nouvel horaire entrera en vigueur le 9 décembre. Il peut déjà être consulté sur www.sncb.be et à travers l'application mobile de la SNCB. Une campagne d'information via la presse, internet et des annonces dans les gares et trains débutera le 26 novembre.

Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.

07.05 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Merci. Vous évoquez bien peu d'alternatives. Beaucoup d'ailleurs n'en sont pas: quel sens cela a-t-il d'annoncer la disponibilité d'un train 60 minutes plus tard aux voyageurs qui doivent impérativement prendre un train à quatre ou cinq heures du matin pour se rendre au travail?

Ces fausses alternatives obligeront près de 3 000 voyageurs à prendre leur voiture, voire à acheter un second véhicule pour apporter une réponse à la suppression des 193 trains qui, au vu de la situation et de ce qui se dit, risquent bien de ne pas être les seuls.

regeling? Wat denkt de minister over deze eenzijdige ingreep?

07.03 Tanguy Veys (VB): De wijziging van de dienstregeling van de NMBS vanaf 9 december zal heel wat gevolgen hebben voor de reizigers.

Beschikken die wel over voldoende alternatieven? Is het schrappen in het aanbod in overeenstemming met het nieuwe vervoerplan dat start vanaf december 2013? Zouden bepaalde lijnen die nu worden geschrapt, in december 2013 opnieuw kunnen worden ingelegd?

07.04 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): De raad van bestuur van de NMBS heeft zich geëngageerd om met de gewestelijke maatschappijen voor het openbaar vervoer alternatieve vervoersmogelijkheden aan te bieden wanneer drie opeenvolgende treinen worden afgeschaft of wanneer er geen trein is binnen het uur. Afschaffen kan echter ook zonder dat er een alternatief is.

Van alle afgeschafte treinen beantwoorden er 17 aan de hierboven opgesomde criteria. De NMBS heeft beslist om op drie lijnen bussen in te zetten omdat er drie treinen opeenvolgend worden afgeschaft: Liège-Waremme, Sint-Niklaas - Dendermonde en Charleroi - Braine-le-Comte. Dit wordt nu verder besproken met De Lijn en de TEC.

(*Frans*) De nieuwe dienstregeling gaat in op 9 december, en kan nu al geraadpleegd worden op de website www.nmbs.be en via de mobiele app van de NMBS. Op 26 november gaat er een informatiecampagne van start via pers, internet en mededelingen in de stations en de treinen.

Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.

07.05 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Dank u. U beschrijft maar weinig alternatieven. In veel gevallen zijn het bovendien niet eens alternatieven: wat heeft het voor zin reizigers die absoluut om vier of vijf uur 's morgens de trein moeten nemen om naar het werk te gaan, mee te delen dat ze 60 minuten later nog een trein hebben?

Met die alternatieven die er geen zijn zullen nagenoeg 3.000 reizigers nu de auto moeten nemen, of zelfs een tweede wagen moeten kopen om een oplossing te vinden als die 193 treinen afgeschaft worden, en gezien de situatie en de geruchten zou het wel eens niet bij die 193 treinen kunnen blijven.

07.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Je reste sur ma faim. Les prochains contrats de gestion devront de préférence prévoir les modifications d'horaires les mois d'été. Il faut une bonne communication avec les établissements d'enseignement.

À propos de ce qu'a dit M. Balcaen, je considère que des trains pour cinq ou dix personnes ne sont pas écologiques et ne se justifient pas sous l'angle de la durabilité.

07.07 Tanguy Veys (VB): Je me félicite de la concertation et des correctifs mais la SNCB doit encore tenir davantage compte de l'offre restreinte de De Lijn, notamment en Flandre orientale. J'estime que le voyageur est encore trop souvent laissé pour compte. Je pense par ailleurs que le moment choisi pour opérer les changements n'est pas judicieux.

L'incident est clos.

08 Question de M. André Frédéric au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la décision annoncée de la Commission européenne sur l'expérimentation d'une nouvelle technique de distribution par bpost" (n° 13289)

08.01 André Frédéric (PS): Début septembre, la presse annonçait l'expérimentation par bpost d'une nouvelle formule de distribution. Des habitants de Malines et de Verviers ont été choisis pour recevoir leur courrier enliassé dans une farde ouverte. Cette technique devrait rendre les postiers plus rapides et plus efficaces. Cependant, comme il n'y a aucune machine pour réaliser ce tri, ce sont les postiers eux-mêmes qui s'en chargent pendant la phase de test.

Sur le verso de la farde devraient figurer météo, infos locales et publicité assurant à bpost de nouvelles rentrées financières. Si l'entreprise refuse de communiquer des détails financiers, elle assure que le projet pourrait être étendu à tout le pays en 2016.

Pouvez-vous nous donner les détails de cette opération? Quels sont les objectifs de bpost? Quelles sont les conséquences financières, sociales, sur l'efficacité et sur l'emploi? Cette farde unique remet-elle en question la distribution avant 7 h 30 des quotidiens conformément au contrat de

07.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik blijf op mijn honger zitten. In de volgende beheersovereenkomsten moeten we de wijziging van dienstregeling veeleer plannen in de zomermaanden. En een goede communicatie met de onderwijsinstellingen is noodzakelijk.

In reactie op collega Balcaen vind ik treinen voor vijf of tien reizigers noch ecologisch, noch qua duurzaamheid verdedigbaar.

07.07 Tanguy Veys (VB): Ik ben blij met het overleg en de bijsturingen, maar de NMBS moet toch nog meer rekening houden met het beperkte aanbod van De Lijn, onder andere in West-Vlaanderen. Nu blijft de reiziger volgens mij nog te veel in de kou staan. Ook ik vind de timing van de aanpassingen overigens slecht gekozen.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer André Frédéric aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de beslissing van de Europese Commissie aangaande de door bpost uitgeteste nieuwe postbestellingstechniek" (nr. 13289)

08.01 André Frédéric (PS): Begin september werd in de media aangekondigd dat bpost een nieuwe postbestellingstechniek zou uittesten. In Mechelen en Verviers werden een aantal inwoners geselecteerd, die hun post gebundeld zouden ontvangen, in een open map. De postbodes zouden zo sneller en efficiënter moeten kunnen werken. Een dergelijke sortering van de poststukken kan echter niet machinaal, dus nemen de postbodes dat tijdens de testfase zelf voor hun rekening.

De ommezijde van de map zou worden bedrukt met het weerbericht, lokaal nieuws en reclame, wat nieuwe inkomsten zou opleveren voor bpost. De onderneming wil niet communiceren over het kostenplaatje, maar laat wel weten dat die werkwijze in 2016 in heel België zou kunnen worden ingevoerd.

Kunt u nadere toelichting geven bij dat project? Welke doelstellingen streeft bpost na? Wat zijn de gevolgen op financieel en sociaal vlak, voor de efficiency en voor de werkgelegenheid? Komt de in het beheerscontract afgesproken uitreiking van kranten vóór 7 u 30 door de gebundelde

gestion? Comment respecter le refus de prospectus publicitaires? L'entreprise pourrait-elle décider seule de l'extension massive d'un tel projet sans que l'État actionnaire se prononce sur le sujet?

08.02 Paul Magnette, ministre (*en français*): En effet, bpost a décidé de tester un nouveau mode de distribution du courrier. Le projet vise à adapter l'organisation de l'entreprise aux variations de volume et à diminuer les coûts sans affecter la qualité du service. L'entreprise entend ainsi garantir sa stabilité financière et respecter ses engagements en matière de service universel et son contrat de gestion.

Le test aura lieu à Verviers et à Malines. Quelque 17 000 ménages recevront tout leur courrier, adressé et non adressé regroupé dans une farde ouverte sur laquelle seront imprimées des informations susceptibles d'intéresser le client. La volonté de ne pas recevoir de publicité sera respectée: la farde ne contiendra alors que du courrier adressé.

Ce test permettra à bpost de vérifier si l'enliassage facilite le travail des facteurs et des agents de tri et si ce mode de distribution est apprécié des clients. Les fardes sont préparées manuellement pour ce test mais bpost développe une machine pour assembler et enliasser le courrier.

La distribution de journaux fera toujours l'objet d'une tournée spécifique. Le conseil d'administration sera tenu informé de l'état d'avancement du projet et impliqué dans la décision finale.

08.03 André Frédéric (PS): La phase de test est-elle en cours?

08.04 Paul Magnette, ministre (*en français*): On m'a dit que la solution "sera testée".

08.05 André Frédéric (PS): C'est un changement de mode de distribution et de conditions de travail que je suivrai attentivement.

L'incident est clos.

09 Question de M. André Frédéric au ministre des

postbezorging in het gedrang? Hoe kan met dat systeem worden gegarandeerd dat er desgevraagd geen ongeadresseerd drukwerk wordt gebust? Mag bpost op eigen houtje beslissen om zo een project op grote schaal toe te passen, zonder dat de overheid – die aandeelhouder is van de onderneming – zich daarover uitspreekt?

08.02 Minister Paul Magnette (*Frans*): bpost wil inderdaad een nieuwe postbestellingstechniek uittesten. Het project strekt ertoe de bedrijfsorganisatie aan de wisselende volumes aan te passen en de kosten te verlagen zonder aan de kwaliteit van de dienstverlening te raken. Op die manier wil het postbedrijf zijn financiële stabiliteit garanderen en zijn verbintenissen op het stuk van de universele dienstverlening en zijn beheerscontract nakomen.

De test zal plaatsvinden in de steden Verviers en Mechelen. Zo'n 17.000 gezinnen zullen hun post (zowel de geadresseerde als de niet-geadresseerde) gebundeld ontvangen, in een open map waarop informatie zal worden gedrukt die de klant zou kunnen interesseren. Er zal rekening worden gehouden met de keuze van de klant om bijvoorbeeld geen reclamedrukwerk te ontvangen: in dat geval zal de map uitsluitend geadresseerde post bevatten.

Met die test wil bpost nagaan of een gebundelde postbestelling het werk van de postbodes en sorteerders vergemakkelijkt en of die techniek door de klant op prijs wordt gesteld. Voor die test worden de mappen manueel samengesteld, maar bpost is een machine aan het ontwikkelen die de post zelf kan verzamelen en bundelen.

Kranten zullen nog altijd via een aparte ronde worden besteld. De raad van bestuur zal op de hoogte worden gehouden van de voortgang van het project en zal bij de eindbeslissing worden betrokken.

08.03 André Frédéric (PS): Is die test al aan de gang?

08.04 Minister Paul Magnette (*Frans*): Men heeft me gezegd dat de oplossing 'zal worden uitgetest'.

08.05 André Frédéric (PS): Het gaat hier om een aanpassing van de postbestellingstechniek en derhalve van de arbeidsvoorwaarden, die ik met aandacht zal volgen.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer André Frédéric aan de

Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'intérêt présumé de bpost pour la Poste grecque" (n° 13303)

minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de belangstelling die bpost schijnt te hebben voor de Griekse post" (nr. 13303)

09.01 André Frédéric (PS): Après l'acquisition en 2009 de l'opérateur postal MSI Worldwide Mail et le rachat en 2011 de Citipost Asia, l'éventuelle acquisition de la poste grecque, selon l'information livrée par un quotidien d'affaires grec et relayée par les médias belges, témoigne de la volonté de bpost de renforcer sa croissance en intervenant sur des marchés étrangers.

09.01 André Frédéric (PS): In 2009 nam bpost een meerderheidsbelang in MSI Worldwide Mail en in 2011 volgde de overname van Citipost Asia. Nu zijn er plannen voor de acquisitie van de Griekse postერი, volgens een in een Griekse zakenkrant verschenen en door de Belgische media overgenomen bericht, wat wijst op de intentie van bpost om verder te groeien op buitenlandse markten.

Pouvez-vous nous confirmer cet intérêt de bpost pour sa consœur grecque? Quels seraient les attentes et les objectifs de bpost international relativement à cette acquisition? Sera-t-elle effectuée sur fonds propres?

Heeft bpost inderdaad het oog laten vallen op de Griekse post? Wat verwacht bpost international van die acquisitie, en welke doelstellingen worden er hiermee nagestreefd? Zal een en ander met eigen middelen gefinancierd worden?

09.02 Paul Magnette, ministre (*en français*): Il est prématuré de se prononcer dans un sens ou dans l'autre. Comme tout candidat potentiel, bpost pourrait prendre connaissance du dossier présenté par les autorités grecques.

09.02 Minister Paul Magnette (*Frans*): Het is nog te vroeg om zich hierover uit te spreken. Zoals elke potentiële overnemer zou bpost kunnen kennismaken van het dossier van de Griekse autoriteiten.

Il est vrai qu'en 2008, La Poste s'était montrée intéressée par la reprise de la filiale courrier de Hellenic Post. Le dossier en était resté à sa phase exploratoire.

In 2008 toonde De Post inderdaad interesse voor de overname van de in koerierdiensten gespecialiseerde dochtermaatschappij van Hellenic Post. Het dossier is toen nooit verder geraakt dan de voorbereidende fase.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 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 mortel survenu à Berlaar le 2 octobre 2012" (n° 13483)

10 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het dodelijk ongeval te Berlaar op 2 oktober 2012" (nr. 13483)

10.01 David Geerts (sp.a): Le 2 octobre dernier à Berlaar, un jeune cycliste n'a pas remarqué que la barrière du passage à niveau était baissée et il a traversé les voies. Cet accident mortel aurait-il pu être évité si ce passage à niveau avait été équipé d'une double barrière? Selon Infrabel, une double barrière présente un inconvénient de taille, à savoir que si une voiture pile sur les voies, elle risque d'être bloquée entre les deux barrières. Des études ont-elles été consacrées aux doubles barrières? Est-il envisagé de placer une double barrière au passage à niveau de Berlaar?

10.01 David Geerts (sp.a): Een schoolgaande fietser zag op 2 oktober in Berlaar niet dat de slagboom naar beneden was en stak het spoor over. Kon dit dodelijke ongeval vermeden worden als er dubbele slagbomen waren geweest? Volgens Infrabel heeft een dubbele slagboom het nadeel dat een stilgevallen wagen niet meer weggeraakt. Bestaan daar studies over? Wordt overwogen om dubbele slagbomen te plaatsen op die specifieke overweg in Berlaar?

10.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*):

10.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Bij

Sur les passages à niveau dotés de demi-barrières, des signaux ou des petites barrières sont souvent placés du côté gauche à titre d'avertissement supplémentaire. Sur les passages à niveau munis de barrières complètes, le risque existe qu'un usager de la route reste bloqué. C'est la raison pour laquelle Infrabel possède un système de passages à niveau munis d'un radar ou d'une caméra qui contrôle si le passage à niveau est libre. De ce fait, le passage à niveau reste fermé plus longtemps, ce qui augmente le risque que les usagers de la route s'impatientent et ne respectent pas la signalisation. C'est la raison pour laquelle il n'y a que peu de passages à niveau munis de barrières complètes.

Tous les passages à niveau de la ligne ferroviaire 16 entre Aarschot et Lier ont été visités en janvier par Infrabel et un représentant du SPF Mobilité et Transports. À cette occasion, la signalisation à Berlaar a été considérée comme adéquate. Cette évaluation est indépendante des travaux entrepris par la suite à la Stationsstraat. Le maître de l'ouvrage ou l'entrepreneur sont tenus de veiller à la visibilité correcte de la signalisation.

Indépendamment de cela, Infrabel et le SPF Mobilité et Transports visiteront à nouveau ce passage à niveau pour vérifier si des mesures supplémentaires sont souhaitables et faisables.

L'incident est clos.

11 Question de M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gare de Brussels Airport" (n° 13490)

11.01 David Geerts (sp.a): J'ai pu lire dans un article récent que la dénomination "Brussel-Nationaal-Luchthaven" peut poser problème aux voyageurs ne maîtrisant pas la langue néerlandaise. Ne serait-il pas préférable de n'utiliser que la dénomination "Brussels Airport" dans toutes les régions du pays? Certaines dispositions légales empêcheraient-elles la mise en œuvre d'une telle solution?

Par ailleurs, il n'est toujours pas possible d'acheter à Brussels Airport des billets à l'aide des cartes Visa ou Mastercard.

11.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): À la demande du CEO d'Infrabel mon prédécesseur, Inge Vervotte, a posé la question à la Commission permanente de contrôle linguistique le 19 décembre 2008. Conformément à la loi sur l'emploi des

overwegen met halve slagbomen worden aan de linkerzijde vaak lichten of kleine slagbomen geplaatst om bijkomend te waarschuwen. Bij overwegen met volledige slagbomen bestaat het risico dat een weggebruiker vast komt te zitten. Daarom heeft Infrabel een overwegensysteem met radar of camera dat controleert of de overweg vrij is. Dit zorgt er echter voor dat de overweg langer gesloten is, wat het risico verhoogt dat de weggebruikers ongeduldig worden en de signalisatie niet respecteren. Daarom zijn zeer weinig overwegen uitgerust met volledige slagbomen.

Alle overwegen op de spoorlijn 16 tussen Aarschot en Lier werden in januari bezocht door Infrabel en een vertegenwoordiger van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Op dat moment werd de signalisatie in Berlaar als afdoende beoordeeld. Deze beoordeling staat los van de werken die nadien in de Stationsstraat startten. De bouwheer of uitvoerder moet dan zorgen voor de goede zichtbaarheid van de signalisatie.

Los daarvan zullen Infrabel en de FOD Mobiliteit en Vervoer deze overweg opnieuw bezoeken om te kijken of bijkomende maatregelen wenselijk en haalbaar zijn.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het station van Brussels Airport" (nr. 13490)

11.01 David Geerts (sp.a): In een recent artikel stond dat de naam Brussel-Nationaal-Luchthaven problemen geeft voor reizigers die het Nederlands niet machtig zijn. Is het niet beter om Brussels Airport een eenduidige naam te geven in alle regio's van ons land? Staan er wettelijke bepalingen in de weg?

Bovendien kunnen in Brussels Airport nog steeds geen tickets met Visa of Mastercard worden gekocht.

11.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Op vraag van de CEO van Infrabel heeft mijn voorganger, Inge Vervotte, deze vraag op 19 december 2008 aan de Vaste Commissie voor Taaltoezicht gesteld. Plaatselijke diensten die

langues en matière administrative, les services locaux établis dans une région linguistique homogène néerlandophone doivent exclusivement communiquer en néerlandais. La question a donc déjà été tranchée.

L'incident est clos.

12 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'absence du système TBL1+ lors d'un franchissement de signal" (n° 13580)

12.01 David Geerts (sp.a): On ne sait pas précisément si le train qui a ignoré un feu rouge le 16 octobre 2012 était équipé du TBL1+.

Était-ce le cas? Pourquoi le conducteur n'a-t-il pas respecté le feu rouge?

12.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Le train qui a franchi un signal rouge sur la jonction Nord-Midi se composait de trois automotrices classiques dont le poste de conduite est équipé du système gong-sifflet et d'un appareil d'enregistrement, mais pas de la TBL1+.

Les automotrices de ce type seront retirées du service dans le courant du premier semestre 2013 dès qu'un nombre suffisant d'automotrices Desiro pourront être mises en circulation.

Le conducteur a cru que le signal était vert en raison d'un reflet du soleil dans la lampe du signal. S'étonnant de ne pas recevoir de signal "+" du "crocodile" au moment du franchissement, il a opéré un freinage d'urgence et immobilisé le train.

L'incident est clos.

13 Questions jointes de

- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réforme des structures du Groupe SNCB et en particulier l'enlisement des négociations avec les organisations syndicales" (n° 13626)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le nouveau préavis de grève déposé par la CGSP-Cheminots" (n° 13627)

gevestigd zijn in een homogeen Nederlandstalig taalgebied, moeten volgens de wet op het taalgebruik in bestuurszaken de berichten en mededelingen uitsluitend in het Nederlands doen. Dat betekent dat er over deze materie al beslist is.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het ontbreken van TBL1+ bij een seinoverschrijding" (nr. 13580)

12.01 David Geerts (sp.a): Het is onduidelijk of de trein die op 16 oktober 2012 een rood sein negeerde over TBL1+ beschikte.

Beschikte het rijtuig over TBL1+? Wat was de oorzaak voor het negeren van het stopsein?

12.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): De trein die een sein in de Noord-Zuidverbinding voorbijreed, bestond uit drie klassieke motorstellen, waarvan de stuurpost uitgerust is met het gongfluitsysteem en een registratietoestel, maar niet met TBL1+.

Dit type motorstel wordt in de loop van het eerste semester van 2013 uit dienst genomen, zodra er voldoende Desiro-motorstellen kunnen worden ingezet.

De treinbestuurder heeft een groen seinbeeld waargenomen als gevolg van de weerspiegeling van de zon in het seinlicht. Bij het voorbijrijden verbaasde hij zich erover dat er geen 'plus' kwam van de 'krokodil'. Hij heeft bijgevolg een noodstop uitgevoerd en de trein tot stilstand gebracht.

Het incident is gesloten.

13 Samengevoegde vragen van

- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de hervorming van de structuren van de NMBS en meer bepaald de vastgelopen onderhandelingen met de vakbonden" (nr. 13626)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nieuwe stakingsaanzegging van ACOD Spoor" (nr. 13627)

13.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Les négociations avec les syndicats dans le dossier de la réforme du Groupe SNCB, par rapport auxquelles vous vous montriez particulièrement optimiste au mois d'octobre, semblent s'enliser. J'ai cru comprendre que vous aviez demandé aux organisations syndicales de vous soumettre une proposition concrète.

Où en est ce dossier? Quand comptez-vous aboutir avec les syndicats et au sein du gouvernement?

13.02 Steven Vandeput (N-VA): L'annonce de la restructuration des chemins de fer avait suscité le dépôt d'un préavis de grève le vendredi 22 octobre en vue d'une action les 29 et 30 octobre. Deux semaines plus tard, un nouveau préavis de grève était déposé.

Quelles sont les raisons invoquées par les organisations syndicales pour justifier ce nouveau préavis de grève? Quelles actions ont été entreprises pour désamorcer la grève des 29 et 30 octobre?

13.03 Paul Magnette, ministre (*en français*): Les négociations ne s'enlissent pas; elles sont interrompues en raison des travaux budgétaires.

À l'époque, il avait été expliqué aux organisations syndicales qu'il n'était pas nécessaire de brandir des menaces de grève en permanence lors de négociations. Grâce au dialogue constructif, le préavis de grève des 29 et 30 octobre 2012 avait pu être levé.

Il existe encore un certain nombre de points de vues divergents et des incompréhensions (« modèle intégré » ou "modèle intégré unique"). Le modèle proposé vise à renforcer la qualité du service au profit des clients, à redéfinir clairement le périmètre de responsabilités de chaque entité, à réduire les doublons, à faciliter les relations interservices et interpersonnelles et à respecter le statut unique des cheminots. C'est toujours dans ce sens que l'on négocie autant au gouvernement qu'avec les partenaires sociaux.

(*En néerlandais*) Les organisations syndicales rejettent le modèle HARK. Le modèle que je propose tient compte de leurs remarques, renforce la priorité accordée au client et favorise l'efficacité opérationnelle.

J'attends les conclusions communes des

13.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): De onderhandelingen met de vakbonden over de hervorming van de NMBS-Groep, waarover u zich in oktober bijzonder positief uitliet, lijken op een dood spoor te zitten. Naar ik meen te begrijpen, hebt u de bonden om een concreet voorstel gevraagd.

Wat is de stand van dit dossier? Wanneer zal u met de vakbonden en de regering tot een besluit komen?

13.02 Steven Vandeput (N-VA): De stakingsaanzegging van vrijdag 22 oktober gebeurde naar aanleiding van de herstructurering van de spoorweggroep en had betrekking op de periode 29-30 oktober. Twee weken later is er alweer een nieuwe aanzegging ingediend.

Welke redenen geven de vakbonden op voor deze laatste aanzegging? Wat werd gedaan om de staking op 29 en 30 oktober te ontraden?

13.03 Minister Paul Magnette (*Frans*): De onderhandelingen zijn niet vastgelopen; ze werden opgeschort wegens de begrotingswerkzaamheden.

Ten tijde van het overleg werd de vakbonden duidelijk gemaakt dat het geen zin had om tijdens de onderhandelingen voortdurend met een staking te dreigen. Dankzij de constructieve dialoog werd de stakingsaanzegging van 29 en 30 oktober 2012 ingetrokken.

Over een bepaald aantal punten bestaan er nog meningsverschillen en onduidelijkheid (geïntegreerd model of geïntegreerd model met één spoorwegmaatschappij). Het voorgestelde model strekt ertoe de kwaliteit van de dienstverlening aan de reizigers te verhogen, de verantwoordelijkheden van elke entiteit duidelijk af te bakenen, overlapping te verminderen, de dienstoverschrijdende en interpersonele betrekkingen te verbeteren en het eenheidsstatuut van het spoorwegpersoneel te handhaven. Dat is altijd de lijn die gevolgd wordt voor de onderhandelingen, zowel door de regering als met de sociale partners.

(*Nederlands*) De vakbonden zijn tegen een HARK-model. Mijn model houdt rekening met hun opmerkingen, versterkt de klantgerichtheid en vergemakkelijkt de operationele efficiëntie.

Ik wacht op een gemeenschappelijke conclusie van

organisations syndicales sur le volet social. Je présenterai une analyse définitive de la répartition des activités entre la SNCB et Infrabel d'ici à la fin novembre 2012.

13.04 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): J'espère que vous pourrez intégrer le document des syndicats dans votre réflexion et que la formule que vous choisirez, quelle qu'elle soit, sera adoptée dans un climat social apaisé.

13.05 Steven Vandeput (N-VA): Une fois de plus, les organisations syndicales ne respectent pas les règles. Elles déposent un préavis de grève alors qu'elles doivent encore exprimer leurs revendications. J'invite donc le ministre à suivre leur exemple et à passer à la mise en œuvre de son plan.

L'incident est clos.

14 Question de Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "une mise en demeure de la Commission européenne au sujet du transfert d'aide publique d'Infrabel à la SNCB" (n° 13705)

14.01 Linda Musin (PS): Mise en demeure par la Commission européenne, la SNCB-Holding a d'abord indiqué qu'elle préparait une réponse avec votre cabinet. Elle a ensuite expliqué que les 8,7 millions d'euros transférés par Infrabel à la SNCB ne constituaient aucunement un transfert d'aide publique, ce qui aurait violé les règles européennes en matière de séparation comptable.

Quels sont exactement les griefs de la Commission? Quelles réponses sont ou seront apportées à ce sujet?

14.02 Paul Magnette, ministre (*en français*): Initialement la Commission européenne a posé à la Belgique des questions portant sur la transposition et l'application des articles 6 et 9 de la directive 91/440. Les réponses apportées par la Belgique résultaient d'une concertation entre le SPF Mobilité et Transport, les cabinets des ministres de la Mobilité et des Entreprises publiques, et les trois sociétés du Groupe SNCB.

La Belgique dispose de deux mois à dater du 1^{er} octobre 2012 pour répondre à la mise en demeure 2012/2049. Il est reproché à la Belgique

de vakbonden over het sociale deel. Voor eind november 2012 zal ik een definitieve analyse indienen van de verdeling van de activiteiten tussen de NMBS en Infrabel.

13.04 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Ik hoop dat u het document van de vakbonden kan meenemen in uw reflectie en dat de formule waarvoor u zal opteren, welke die ook moge zijn, in een serener sociaal klimaat kan totstandkomen.

13.05 Steven Vandeput (N-VA): De vakbonden respecteren de regels weer niet. Ze doen een stakingsaanzegging, terwijl ze nog moeten aangeven wat ze willen. Ik roep de minister daarom op om de regels ook niet te volgen en door te gaan met zijn plan.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de ingebrekestelling door de Europese Commissie in verband met de overdracht van overheidssteun van Infrabel naar de NMBS" (nr. 13705)

14.01 Linda Musin (PS): Nadat zij door de Europese Commissie in gebreke was gesteld, gaf de NMBS-Holding eerst te kennen dat zij een antwoord aan het voorbereiden was in samenwerking met het kabinet. Zij verklaarde naderhand dat het bedrag van 8,7 miljoen euro dat door Infrabel aan de NMBS was overgedragen geen overdracht van overheidssteun was, want dat zou een overtreding van de Europese regels betreffende de boekhoudkundige splitsing zijn geweest.

Wat legt de Europese Commissie de Holding precies ten laste? Welke antwoorden worden of zullen er worden gegeven?

14.02 Minister Paul Magnette (*Frans*): Aanvankelijk had de Europese Commissie België een aantal vragen gesteld over de omzetting en de toepassing van de artikelen 6 en 9 van richtlijn 91/440/EEG. De door België verstrekte antwoorden stoelden op overleg tussen de FOD Mobiliteit en Vervoer, de kabinetten van de ministers bevoegd voor Mobiliteit en Overheidsbedrijven en de drie maatschappijen van de NMBS-Groep.

België beschikt met ingang van 1 oktober 2012 over twee maanden om een antwoord te formuleren op de ingebrekestelling 2012/2049. België wordt op de

de ne pas avoir correctement transposé et mis en œuvre l'article 6, § 1, et l'article 9, § 4, de la directive 91/440 relative au développement des chemins de fer communautaires, telle que modifiée par la directive 2011/12. La réponse de la Belgique est préparée par le SPF Mobilité et Transport, la SNCB, mon cabinet et celui de mon collègue de la Mobilité.

La Belgique transposera fidèlement les obligations européennes dans le futur Code ferroviaire. La Commission sera informée du calendrier de ce projet et recevra copie du projet de texte.

Depuis la vérification effectuée par la Commission, SNCB Logistics a publié ses comptes. La modification technique relative à la question 4 sera bénéfique pour la transparence.

Le deuxième grief de la Commission demande une analyse plus poussée, qui est en cours. Je n'anticiperai pas sur ses résultats mais vous tiendrai au courant.

14.03 **Linda Musin** (PS): Merci.

L'incident est clos.

15 **Question de Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la campagne du 22 octobre pour la sécurité sur le rail et dans les gares" (n° 13706)**

15.01 **Linda Musin** (PS): Le Parlement a adopté, le 22 mars dernier, une résolution visant à renforcer la sécurité et le sentiment de sécurité sur le réseau ferroviaire belge. Cette résolution demandait au Groupe SNCB d'ajouter son numéro d'urgence sur ses titres de transport, d'étudier avec les sociétés régionales de transport la possibilité d'inscrire ce numéro sur la future carte MOBIB et de multiplier sur tout le réseau l'affichage de ce numéro.

Une campagne de sensibilisation a été organisée le 22 octobre dernier par la SNCB-Holding sur le thème "La sécurité, c'est une affaire de solidarité et de citoyenneté".

Pouvez-vous m'indiquer où nous en sommes quant à l'inscription du numéro d'urgence sur les titres de

vingers getikt omdat het artikel 6, § 1, en artikel 9, § 4, van richtlijn 91/440/EEG betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, zoals gewijzigd door richtlijn 2011/12, niet correct heeft omgezet. Het antwoord van België wordt voorbereid door de FOD Mobiliteit en Transport, de NMBS, mijn kabinet en dat van mijn collega van Mobiliteit.

België zal de Europese verplichtingen onverkort opnemen in het toekomstige spoorwegreglement. De Commissie zal worden ingelicht over de timing en zal een kopie van de ontwerp tekst ontvangen.

Op het ogenblik van de vaststelling door de Commissie had NMBS Logistics zijn rekeningen inderdaad nog niet gepubliceerd, maar dat is intussen wel gebeurd. De technische wijziging in verband met punt vier zal de transparantie ten goede komen.

Het tweede bezwaar van de Commissie vergt een diepgaander onderzoek, dat nog aan de gang is. Ik wil niet vooruitlopen op de resultaten, maar ik zal u op de hoogte houden.

14.03 **Linda Musin** (PS): Ik dank u.

Het incident is gesloten.

15 **Vraag van mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de campagne van 22 oktober voor de veiligheid op het spoorwegnet en in de stations" (nr. 13706)**

15.01 **Linda Musin** (PS): Op 22 maart 2012 heeft het Parlement een resolutie goedgekeurd die moet zorgen voor meer veiligheid en een groter veiligheidsgevoel op het Belgische spoorwegnet. In die resolutie werd de NMBS-Groep verzocht haar noodnummer op de treinkaartjes te vermelden, samen met de gewestelijke vervoersmaatschappijen na te gaan of dat nummer ook op de toekomstige MOBIB-kaart kan worden vermeld en dat nummer ruim kenbaar te maken over haar volledige net.

Op 22 oktober jongstleden organiseerde de NMBS-Holding een sensibiliseringscampagne getiteld 'Stop de mensen van Securail in je gsm', omdat veiligheid een zaak is van solidariteit en burgerzin.

Hoe staat het met die vermelding van het NMBS-noodnummer op de vervoersbewijzen? Hoe staat

transport? Qu'en est-il globalement des autres mesures reprises dans notre résolution?

15.02 Paul Magnette, ministre (*en français*): Ce numéro est indiqué sur les tickets délivrés depuis mars 2012 et, une fois par mois, dans *Metro*. La campagne d'affichage est diffusée sur les panneaux de publicité des gares. Une rubrique sécurité sociétale a été ajoutée sur le site internet de la SNCB. *Corporate Security Service* collabore à un "paquet" éducatif visant à sensibiliser les jeunes à la sécurité sur le domaine ferroviaire. Des communes diffusent le numéro via le bulletin d'information communal. Des gadgets indiquant le numéro gratuit sont distribués lors de certains événements. Un SMS avec le numéro d'urgence a été envoyé à tous les collaborateurs du Groupe SNCB disposant d'un GSM de service. Les affiches sont distribuées dans tous les sièges de travail du groupe. Le "*welcome pack*" destiné aux nouveaux collaborateurs comprend ce volet sécurité sociétale. Un dépliant a été distribué à tous les collaborateurs du groupe. Les autocollants vandalisés ou manquants ont été remplacés. Une première analyse des supports possibles en vue de communiquer le numéro d'urgence a été réalisée.

La SNCB étudie l'opportunité d'inscrire ce numéro sur les cartes MOBIB lorsque les 2 millions de cartes déjà produites seront écoulées.

15.03 Linda Musin (PS): L'information a pris de l'ampleur, et j'espère que cela favorisera l'utilisation de ce dispositif.

L'incident est clos.

16 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 "l'impossibilité pour les usagers relevant de la catégorie Omnio ou BIM de bénéficier de la formule MTB en Région bruxelloise" (n° 13709)

16.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Les personnes relevant de la catégorie Omnio ou BIM ne bénéficient pas des avantages de la formule Métro-Tram-Bus à Bruxelles. Les usagers standard bénéficient de cette formule pour 5 euros de plus qu'un abonnement STIB. Pour Mme Grouwels, chargée des travaux publics et des transports à Bruxelles, la difficulté réside dans le fait que la SNCB ne propose pas d'abonnement Omnio-BIM mais des réductions sur des tickets à l'unité. Les

het meer algemeen met de overige maatregelen die in onze resolutie naar voren werden gebracht?

15.02 Minister Paul Magnette (*Frans*): Dit nummer staat op de spoorbiljetten die sinds maart 2012 verkocht worden en een keer per maand ook in *Metro*. De affiches worden aangebracht op de reclameborden in de stations. Er wordt op de site van de NMBS informatie over sociale veiligheid gegeven. De dienst Corporate Security werkt mee aan een educatief pakket om jongeren te sensibiliseren voor veiligheid op het spoor. De gemeenten verspreiden het gratis nummer via gemeentelijke infobladen. Gadgets met het nummer erop worden uitgedeeld op evenementen. Er werd naar alle medewerkers van de NMBS-Groep die een dienstgsm hebben een sms gestuurd waarin dit noodnummer wordt vermeld. De affiches worden verdeeld in alle vestigingen van de Groep. Het welkomstpakket voor nieuwe medewerkers bevat informatie over sociale veiligheid. Alle medewerkers van de groep kregen ook een folder. Geschonden of verwijderde stickers met het nummer werden vervangen. De manier waarop het nummer kan worden verspreid, werd al een eerste maal geanalyseerd.

De NMBS onderzoekt de mogelijkheid om het nummer op de MOBIB-kaarten te vermelden als de twee miljoen reeds gedrukte kaarten opgebruikt zijn.

15.03 Linda Musin (PS): Het aantal informatiekanalen werd flink uitgebreid. Hopelijk zal er daardoor op grotere schaal gebruik worden gemaakt van het noodnummer.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het uitsluiten van reizigers met een RVV/OMNIO-abonnement van de mogelijkheid om gebruik te maken van de MTB-formule in het Brussels Gewest" (nr. 13709)

16.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Personen met een RVV- of OMNIO-statuut komen in het Brussels Gewest niet in aanmerking voor het voordelige MTB-abonnement. De gewone klanten kunnen die formule kiezen voor 5 euro/maand méér dan het MIVB-abonnement. Volgens Brussels minister Grouwels, belast met Openbare Werken en Vervoer, is de oorzaak van het probleem dat de NMBS geen RVV/OMNIO-abonnement aanbiedt, maar korting geeft op gewone biljetten. Die twee

deux systèmes tarifaires ne sont pas compatibles.

tariefsystemen zijn niet compatibel.

La SNCB a-t-elle la volonté de trouver une solution? Les carences sont-elles appelées à disparaître et dans quels délais?

Is de NMBS bereid te zoeken naar een oplossing? Kunt u zeggen of en wanneer het probleem verholpen zal worden?

16.02 Paul Magnette, ministre (*en français*): L'abonnement MTB a été conçu conjointement par les quatre sociétés de transport public. Il n'existe pas pour l'instant de tarifs sociaux pour cet abonnement. Chaque société accorde des tarifs préférentiels aux voyageurs qui relèvent de la catégorie Omnio-BIM: la STIB, les Tec et *De Lijn* à l'achat de l'abonnement et la SNCB à l'achat de billets.

16.02 Minister **Paul Magnette** (*Frans*): Het MTB-abonnement is een gezamenlijk initiatief van de vier openbaarvervoermaatschappijen. Er bestaan momenteel geen sociale tarieven voor dat abonnement. Elke maatschappij kent voordeeltarieven toe aan reizigers met een OMNIO- of RVV-statuut: de MIVB, de TEC en De Lijn bij de aankoop van het abonnement en de NMBS bij de aankoop van een kaartje.

Pour une pleine intégration tarifaire de la zone urbaine de Bruxelles, l'élaboration d'une variante sociale de l'abonnement MTB n'est pas envisagée dans un avenir proche. L'existence de ces tarifs sociaux est subordonnée à des compensations financières des autorités. La création d'une telle variante commune est très difficile selon la SNCB. Or on a choisi de proposer une offre intégrée dans les meilleurs délais.

In de nabije toekomst wordt er niet overwogen om een sociale variant van het MTB-abonnement in te voeren in het kader van de gelijkenschakeling van de tariefsystemen in de Brusselse stadszone. De bevoegde overheden kennen financiële tegemoetkomingen toe voor die sociale tarieven. Volgens de NMBS is het bijzonder moeilijk om een gemeenschappelijke variant van het MTB-abonnement te creëren. Men heeft er evenwel voor gekozen om zo spoedig mogelijk een geïntegreerd tariefsysteem in te voeren.

Je veillerai à ce que cette question soit examinée lors de la prochaine négociation du prochain contrat de gestion avec la SNCB.

Ik zal erop toezien dat dit probleem meegenomen wordt bij de volgende onderhandelingen over het volgende beheerscontract met de NMBS.

16.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Vous ou votre successeurs devez porter cette revendication. Il y a beaucoup à faire pour que la SNCB puisse participer à la politique de mobilité en Région de Bruxelles-Capitale. La question des tarifs sociaux en est un élément.

16.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): U of uw opvolger zal die eis naar voren moeten brengen. De NMBS kan op velerlei manieren bijdragen aan het mobiliteitsbeleid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De sociale tarieven zijn daar een aspect van.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: La question n° 13711 de M. Schoofs est reportée et la question n° 13763 de M. Dufrane est transformée en question écrite.

De **voorzitter**: Vraag nr. 13711 van collega Schoofs is uitgesteld. Vraag nr. 13763 van de heer Dufrane wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

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 réduction de l'offre ferroviaire sur la ligne Brecht-Anvers" (n° 13766)
- 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 "Fyra" (n° 13772)
- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé

17 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de inkrimping van het treinaanbod op de lijn Brecht-Antwerpen" (nr. 13766)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "Fyra" (nr. 13772)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en

des Grandes Villes, sur "la gare de Noorderkempen" (n° 13773)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le Fyra Bruxelles-Amsterdam" (n° 13982)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le train à grande vitesse Fyra" (n° 13989)

Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het station Noorderkempen" (nr. 13773)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Fyra Brussel-Amsterdam" (nr. 13982)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de hogesnelheidstrein Fyra" (nr. 13989)

17.01 Tanguy Veys (VB): Avant les vacances d'été, le ministre a répondu à chaque question relative à l'offre ferroviaire que la SNCB élaborait un nouveau plan de transport qui serait mis en œuvre en décembre 2013. Il n'a pas été en mesure de donner la moindre réponse à la question de savoir si certains besoins seraient satisfaits.

À partir du 10 décembre 2012, la SNCB supprimera six trains de la liaison Brecht-Anvers. Ces relations rencontrent depuis longtemps un grand succès. En 2009, 700 personnes sont montées sur ces trains chaque jour et ce nombre n'a semble-t-il fait qu'augmenter depuis lors. L'administration communale prévoit également une augmentation de la fréquentation de ces trains après l'achèvement du périphérique de Brecht en 2013 puisque cet aménagement améliorera l'accessibilité de la gare.

Pourquoi réduire l'offre ferroviaire sur cette ligne? Pourquoi n'attend-on pas la fixation définitive du plan de transport qui sera mis en œuvre en décembre 2013?

17.02 Jef Van den Bergh (CD&V): La nouvelle liaison Fyra remplacera l'actuel train Benelux. Le parcours actuel du train Benelux emprunte la ligne 12 et passe à Roosendaal; la liaison Fyra empruntera la ligne à grande vitesse entre Bruxelles et Amsterdam.

La liaison aurait dû être opérationnelle à partir du 1^{er} septembre et selon de nouvelles informations, la mise en service devrait intervenir le 9 décembre. En fonction de la source consultée, le train devrait assurer entre 10 et 16 liaisons quotidiennes entre Bruxelles et Amsterdam et ne s'arrêterait que dans de grandes villes.

Le prix des tickets a également fait l'objet de nombreux articles de presse. Les rumeurs qui circulent évoquent des tarifs très élevés et les précisions du ministre à ce sujet seraient les bienvenues. Certes une qualité supérieure de

17.01 Tanguy Veys (VB): Voor het zomerreces antwoordde de minister op elke vraag over het treinaanbod dat de NMBS werkt aan een nieuw vervoerplan dat in december 2013 van start zou gaan. Hij kon geen enkel antwoord geven op de vraag of bepaalde noden zouden worden gelenigd.

Vanaf 10 december 2012 schrapt de NMBS op de lijn Brecht-Antwerpen zes treinen. De betrokken verbindingen, zijn al lange tijd succesvol. In 2009 waren er 700 instappers per dag en dat zou sindsdien alleen maar toegenomen zijn. Het gemeentebestuur verwacht ook een toename van het treingebruik als de ring rond Brecht in 2013 klaar zal zijn en het station gemakkelijker bereikbaar zal zijn.

Waarom wordt het treinaanbod op de genoemde lijn ingekrompen? Waarom wordt niet op de definitieve vastlegging van het vervoerplan voor december 2013 gewacht?

17.02 Jef Van den Bergh (CD&V): De nieuwe Fyra-verbinding zal de huidige Benelux-trein vervangen. De huidige Benelux-trein is dezelfde verbinding, maar via lijn 12 en Roosendaal. De Fyra-verbinding zal via de hogesnelheidslijn tussen Brussel en Amsterdam gaan.

Die trein had vanaf 1 september moeten rijden. Volgens nieuwe informatie zou de verbinding vanaf 9 december in gebruik worden genomen. Naargelang van de bron zou de trein 10 of 16 keer per dag tussen Brussel en Amsterdam rijden. Hij zou enkel halt houden in grote steden.

Er zijn ook heel wat artikels verschenen over de prijs van de tickets. De tarieven die circuleren zijn erg hoog en het zou goed zijn mocht de minister er duidelijkheid over scheppen. De betere kwaliteit kan een wat hogere prijs rechtvaardigen, maar

service peut justifier une hausse des prix, mais le passage des frontières ne peut pas servir de prétexte à la pratique de tarifs exorbitants.

grensoverschrijdingen rechtvaardigen geen exuberante prijzen.

Quand la nouvelle liaison sera-t-elle opérationnelle? Quels sont les éventuels obstacles qui pourraient encore retarder sa mise en service? Comment concilier l'augmentation du prix des billets avec la demande avancée par l'Union européenne de réduire les frontières ferroviaires?

Wanneer zal de nieuwe verbinding operationeel zijn? Welke belemmeringen zijn er die voor nog meer vertraging kunnen zorgen? Hoe valt de hogere ticketprijs te rijmen met de Europese vraag om de grenzen op het spoor te verkleinen?

Combien coûteront les abonnements? En effet, de nombreux Néerlandais effectuent la navette et il était possible de prendre un abonnement pour le train Benelux.

Wat zullen de prijzen van de abonnements zijn? Heel wat Nederlanders pendelen immers en op de Benelux-trein kon men ook een abonnement nemen.

Dès l'instauration de Fyra, quatre des dix trains circulant sur la ligne à grande vitesse ne feront plus halte à Noorderkempen.

Vanaf de ingebruikname van Fyra zouden vier van de tien treinen op de hogesnelheidslijn niet meer stoppen in het station Noorderkempen.

Selon le porte-parole de la SNCB, cette mesure fait certes partie du plan d'économies de notre société des chemins de fer mais permettra de consacrer plus de temps à l'inspection de la ligne à grande vitesse.

Volgens de woordvoerder van de spoorwegen maakt die maatregel deel uit van het besparingsplan van de NMBS, maar zou daardoor ook tijd vrijkomen om de hogesnelheidslijn beter te kunnen inspecteren.

Un aspect important lié au coût de Fyra est que le prix au kilomètre des trains ordinaires qui est facturé par Infrabel est plus élevé que celui qu'elle facture pour les trains à grande vitesse en raison du fait que la ligne a été aménagée pour les TGV. Ce raisonnement est non seulement bizarre mais il va à rebours de la décision, prise dans les années nonante, d'autoriser le passage des TGV en bordure de l'E19 à condition que la Région puisse en tirer profit.

Een belangrijk aspect van de kostprijs is dat Infrabel de gewone treinen meer aanreket per kilometer dan snelle treinen omdat de lijn voor hogesnelheidstreinen is aangelegd. Dat is een wat vreemde redenering die ook niet in overeenstemming is met de beslissing uit de jaren 90 dat de hogesnelheidstrein naast de E19 mocht komen op voorwaarde dat de regio daar mee kon van profiteren.

Ainsi, le projet Fyra d'Infrabel entravera *de facto* la mise en service future de liaisons ferroviaires valables à destination de la gare de Noorderkempen et au départ de cette gare. Il en résultera qu'en dépit du fait que les chiffres du trafic voyageurs sont bons, la rentabilité des trains de la SNCB sera de ce fait en péril, ce qui entraînera de nouvelles suppressions de lignes.

Eigenlijk maakt Infrabel vandaag de facto de verdere uitbouw van goede treinverbindingen van en naar de Noorderkempen erg moeilijk. Het gevolg is dat, ondanks de goede reizigerscijfers, de rendabiliteit van de treinen van de NMBS onder druk komt te staan, waardoor er verbindingen sneuvelen.

Le train à grande vitesse Fyra fera-t-il halte entre Anvers et Breda, en gare de Noorderkempen, aux heures auxquelles le train P sera supprimé? Le ministre confirme-t-il l'engagement, souscrit dans les années 90, en vertu duquel cette région de la Campine devrait également pouvoir bénéficier des bienfaits de la ligne à grande vitesse 4? Le prix plus élevé au kilomètre réclamé par Infrabel se justifie-t-il? Une alternative à la suppression des trains, telle qu'un bus rapide vers Anvers, sera-t-elle proposée?

Zal de Fyra-hogesnelheidstrein tussen Antwerpen en Breda halt houden in Noorderkempen op de uren dat de stoptrein wegvalt? Bevestigt de minister het engagement uit de jaren 90, namelijk dat de regio Noorderkempen mee zou moeten genieten van hogesnelheidslijn 4? Is de hogere prijs die Infrabel per kilometer aanreket te rechtvaardigen? Wordt er een alternatief aangeboden voor de weggefallen treinen, zoals bijvoorbeeld een snelbus naar Antwerpen?

17.03 Steven Vandeput (N-VA): Le 9 décembre,

17.03 Steven Vandeput (N-VA): Op 9 december

Fyra sera mis en service et, à la même date, le train Benelux sera supprimé. Les tarifs pour un aller simple augmenteront de 34 % pour le tronçon le plus long et de 82 % pour le tronçon Anvers-Rotterdam. À ce jour, la possibilité de souscrire un abonnement n'a pas été prévue et les voyageurs doivent réserver leur voyage.

Ces tarifs sont-ils acceptables, en particulier pour les personnes qui prenaient jusqu'ici le train Benelux pour se rendre à leur travail? Des formules d'abonnement seront-elles proposées? Si oui, quand seront-elles disponibles? Le système actuel de réservation obligatoire sera-t-il maintenu?

17.04 Tanguy Veys (VB): Les voyageurs qui empruntaient jusqu'à présent les trains Benelux devraient avoir le droit d'emprunter les nouvelles liaisons ferroviaires au même prix sans se faire escroquer par la formule Fyra. La SNCB devrait dès lors participer à l'étude relative à une liaison ferroviaire alternative entre Breda et Anvers. Dans quelle mesure la SNCB est-elle favorable à cette idée?

17.05 Paul Magnette, ministre (en néerlandais): Un traité de 1996 prévoit la construction et l'exploitation d'une ligne à grande vitesse entre la Belgique et les Pays-Bas. Une ligne de ce type a été créée entre Amsterdam et Anvers. Les Pays-Bas ont défini un tracé excluant Roosendaal et La Haye.

Une erreur a été commise par la SNCB, dans les années 2000, dans le cadre de l'estimation du temps de parcours dans notre pays. Les Pays-Bas ont menacé de réclamer une indemnité de 20 millions d'euros par an. Le ministre des Entreprises publiques de l'époque a dès lors conclu en 2005 un accord prévoyant une compensation sous la forme de huit liaisons à grande vitesse Bruxelles-Anvers-Breda-La Haye.

La ministre néerlandaise Schultz menace de bloquer la mise en service de la ligne Fyra entre Bruxelles et Amsterdam en raison de différences entre l'accord de collaboration et le projet de contrat de 2001 entre HSA et la SNCB. Elle n'autorisera cette ligne que si les huit liaisons Anvers-Breda promises en 2005 sont instaurées. La SNCB estime le déficit d'exploitation de la liaison Anvers-Breda est estimé à 11,4 millions d'euros par an au moins.

J'ai promis à Mme Schultz de présenter au gouvernement un dossier prévoyant la couverture du déficit opérationnel. La ministre néerlandaise menace de lancer une procédure d'arbitrage ou une

violation de la loi. Fyra sera mis en service et, à la même date, le train Benelux sera supprimé. Les tarifs pour un aller simple augmenteront de 34 % pour le tronçon le plus long et de 82 % pour le tronçon Anvers-Rotterdam. À ce jour, la possibilité de souscrire un abonnement n'a pas été prévue et les voyageurs doivent réserver leur voyage.

Zijn deze tarieven acceptabel, zeker voor de mensen die tot nu toe voor hun werk de Benelux-trein namen? Zullen er abonnementen worden aangeboden? Wanneer zullen die beschikbaar zijn? Zal de reserveringsplicht blijven gelden?

17.04 Tanguy Veys (VB): De treinreizigers die tot op heden gebruik maakten van de Benelux-trein hebben het recht om aan eenzelfde prijs gebruik te maken van de nieuwe treinverbindingen, in plaats van uitgerust te worden via de formule-Fyra. Daarom zou de NMBS moeten participeren in het onderzoek naar een alternatieve treinverbinding tussen Breda en Antwerpen. In welke mate is de NMBS hier voorstander van?

17.05 Minister Paul Magnette (Nederlands): In 1996 voorzag een verdrag in de bouw en exploitatie van een hogesnelheidslijn tussen België en Nederland. Er werd een nieuwe lijn tussen Amsterdam en Antwerpen aangelegd. Nederland stippelde een tracé uit zonder Roosendaal en Den Haag.

In de jaren 2000 schatte de NMBS de geplande reistijd in ons land verkeerd in. Nederland dreigde om daarvoor een vergoeding van 20 miljoen euro per jaar te vragen. De toenmalige minister van Overheidsbedrijven sloot daarom in 2005 een akkoord, waarin ter compensatie acht hogesnelheidsverbindingen Brussel-Antwerpen-Breda-Den Haag werden beloofd.

Omdat het conceptcontract uit 2001 tussen HSA en de NMBS en het samenwerkingsakkoord verschillen, dreigt Nederlands minister Schultz de indienstneming van de Fyra-lijn Brussel-Amsterdam te blokkeren. Zij wilde enkel haar goedkeuring voor deze lijn geven als ook de in 2005 beloofde acht verbindingen Antwerpen-Breda er zouden komen. Het exploitatietekort voor Antwerpen-Breda wordt door de NMBS geschat op minimum 11,4 miljoen euro per jaar.

Ik heb minister Schultz beloofd om de regering een dossier voor te leggen om een vergoeding van het operationele deficit te onderzoeken. De Nederlandse minister dreigt met arbitrage of met

action juridique contre notre pays. La SNCB cherche une solution avec ses partenaires néerlandais en vue de faire fonctionner la liaison Fyra le 9 décembre comme prévu. La balle est actuellement dans le camp néerlandais.

Hier, la SNCB a proposé un compromis visant à mettre la liaison Fyra en service le 9 décembre 2012, à assurer 8 liaisons quotidiennes entre Anvers et Breda avec un arrêt à Noorderkempen et une répartition des coûts d'exploitation entre la Belgique et les Pays-Bas, à formuler de nouvelles propositions dans le cadre du prochain contrat de gestion pour améliorer la ligne Anvers-Rosendaal et à résoudre une série de problèmes. Le ministre néerlandais serait disposé à accepter cette proposition et nous attendons sa confirmation au cours des jours prochains.

Sous réserve de la signature de l'accord de coopération par les Pays-Bas, dès le 9 décembre, la liaison Fyra assurera 10 fois par jour le transport des voyageurs sur le parcours Amsterdam-Schiphol-Rotterdam-Anvers-Bruxelles. La fréquence sera progressivement étendue à 16 trains quotidiens et le train ne s'arrêtera ni à Noorderkempen, ni à Breda. Une circulation sur cette ligne de trains IC ou IR s'arrêtant à Noorderkempen réduirait la capacité de la ligne TGV ainsi que la vitesse.

La tarification sera conforme au service proposé et à l'amélioration de la qualité. La distance est parcourue en une heure de moins et le train est nettement plus confortable que la version actuelle. Les coûts d'exploitation sont sensiblement plus élevés et il s'agit en outre de tarifs commerciaux pour des destinations internationales qui ne s'inscrivent pas dans le cadre du service public.

La SNCB souligne que la comparaison des tarifs entre la ligne Fyra et le train Benelux est inappropriée et ne tient pas compte des différentes formules avantageuses proposées. Nous demanderons à la SNCB d'étudier l'option "abonnement". La SNCB veut maintenir le principe de la réservation obligatoire pour les liaisons internationales.

La mise en service de la ligne Fyra étant prévue pour décembre 2012, plusieurs trains IR ne circulent déjà plus entre Anvers et Noorderkempen. Outre ces suppressions obligées, il a également été décidé en octobre 2011 dans le cadre des économies à réaliser de supprimer les deux derniers trains entre Anvers et Noorderkempen.

een rechtszaak tegen ons land. De NMBS zoekt naar een oplossing met de Nederlandse partners om de Fyra-lijn zoals gepland vanaf 9 december te laten rijden. De bal ligt momenteel in het Nederlandse kamp.

Gisteren stelde de NMBS een compromis voor om de Fyra-lijn vanaf 9 december 2012 in gebruik te nemen, om acht dagelijkse verbindingen Antwerpen-Breda met halte Noorderkempen te verzekeren met een verdeling van de exploitatiekosten tussen België en Nederland, om in het volgende beheerscontract voorstellen te doen om de lijn Antwerpen-Rosendaal te verbeteren en om een aantal discussiepunten op te lossen. Het lijkt er op dat de Nederlandse minister dit voorstel zou aanvaarden. Wij wachten op bevestiging in de komende dagen.

Onder voorbehoud van de ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst door Nederland, zal de Fyra-lijn vanaf 9 december tien keer per dag reizigers vervoeren op het traject Amsterdam-Schiphol-Rotterdam-Antwerpen-Brussel. Geleidelijk wordt dat uitgebreid tot zestien treinen per dag. Er wordt niet gestopt in Noorderkempen of Breda. Als er IC- of IR-treinen op deze lijn zouden rijden die wel stoppen in Noorderkempen, zou dat de capaciteit van de hst verminderen en de snelheid doen dalen.

De prijszetting zal in overeenstemming zijn met de aangeboden service en kwaliteitsverbeteringen. De trein rijdt een uur sneller en is heel wat comfortabeler dan het huidige aanbod. De exploitatiekosten liggen veel hoger en bovendien spreken we over commerciële tarieven voor internationale bestemmingen, die geen deel uitmaken van de openbare dienstverlening.

De NMBS merkt op dat de prijsvergelijking tussen de Fyra- en Benelux-treinen niet correct is. Er wordt geen rekening gehouden met de verschillende voordeelformules. We zullen de NMBS vragen om de mogelijkheid van abonnementen te onderzoeken. De NMBS houdt vast aan het principe van de verplichte reservatie voor internationaal vervoer.

Omdat de Fyra-lijn gepland is vanaf december 2012, kunnen bepaalde IR-treinen tussen Antwerpen en Noorderkempen nu al niet meer rijden. Naast die gedwongen afschaffingen werd in het kader van besparingen in oktober 2011 ook beslist om de laatste twee treinen tussen Antwerpen en Noorderkempen af te schaffen.

17.06 Tanguy Veys (VB): Le gouvernement

17.06 Tanguy Veys (VB): De Nederlandse

néerlandais insiste à juste titre sur une compensation. Il aurait fallu prendre une initiative il y a bien longtemps déjà. Je crains que la ligne Fyra ne sera pas mise en service le 9 décembre. Le coût d'exploitation de cette ligne est élevé. En comparaison avec l'offre actuelle, l'avantage de la nouvelle ligne n'est pas véritablement significatif pour les utilisateurs actuels.

Compte tenu du nombre d'utilisateurs, la SNCB aurait dû veiller à ce que l'offre en gare de Noorderkempen ne soit pas réduite à ce point.

17.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Il n'existe aujourd'hui encore aucune certitude de voir rouler des Fyra ce 9 décembre ni de voir des trains circuler sur la liaison Bruxelles-Amsterdam ou Brecht-Breda-Anvers.

La SNCB connaît un déficit d'exploitation de 11,4 millions d'euros. Les tarifs sont élevés. Dans ces conditions, la ligne ne pourra jamais être pleinement développée.

Dans le cadre de l'accord de 1996, la Belgique n'a jamais été favorable à la construction de cette ligne le long de la E19. Il s'agissait d'une faveur faite aux Pays-Bas en contrepartie d'un prolongement ultérieur du trafic ferroviaire dans la région des Noorderkempen. Les tarifs élevés des trains ordinaires sur la ligne Noorderkempen-Anvers compliquent désormais le désenclavement des Noorderkempen.

Ce n'est pas parce que le trafic ferroviaire international fonctionne généralement sur la base de réservations qu'il doit obligatoirement en être ainsi. Le train Benelux est la preuve du contraire. Un Thalys circule déjà sur la base de réservations obligatoires et je ne comprends donc pas pourquoi le Fyra devrait lui aussi fonctionner ainsi. Je plaide également en faveur d'une formule d'abonnement.

17.08 Steven Vandeput (N-VA): Ce dossier présente des antécédents extrêmement complexes et les problèmes sont loin d'être dissipés. La question d'une liaison transfrontalière, régulière et abordable n'est pas évoquée. Le ministre précise que le transport international ne relève pas des missions de service public, mais cette conception est sujette à caution. Nous devrions envisager d'inclure également le transport international dans les missions de service public. Je plaide également pour un abonnement abordable. À terme, il faudra procéder à l'évaluation du taux d'occupation, des frais d'exploitation et des pertes. C'est sur cette base qu'il conviendra de prendre les mesures nécessaires.

regering dringt terecht aan op een tegemoetkoming. Er had al veel eerder iets gedaan moeten worden. Ik vrees dat de Fyra-lijn niet zal starten op 9 december. Het prijskaartje voor deze lijn is hoog. In vergelijking met het huidige aanbod is het voordeel van de nieuwe lijn niet ingrijpend voor de huidige gebruikers.

Gelet op het aantal gebruikers had de NMBS ervoor moeten zorgen dat het aanbod in het station Noorderkempen minder zou krimpen.

17.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Er is vandaag nog geen duidelijkheid of er op 9 december Fyra's zullen rijden of dat er treinen zullen rijden op de verbinding Brussel-Amsterdam of Brecht-Breda-Antwerpen.

Er is een exploitatietekort van 11,4 miljoen euro bij de NMBS. De tarieven zijn hoog. De lijn zal daardoor nooit ten volle uitgebouwd kunnen worden.

In het akkoord uit 1996 was België nooit voorstander om die lijn langs de E19 aan te leggen. Dat was een gunst voor Nederland in ruil voor het verder uitbouwen van het spoorverkeer in de regio Noorderkempen. De hoge tarieven voor gewone treinen op de lijn Noorderkempen-Antwerpen bemoeilijken nu de ontsluiting van de Noorderkempen.

Het is niet omdat het internationaal treinverkeer meestal gebonden is aan reservering, dat dit per definitie zo moet zijn. De Benelux-trein bewijst het tegendeel. Er rijdt al een Thalys met verplichte reservatie, dus ik zie niet in waarom de Fyra ook met reservaties moet werken. Ik pleit ook voor een abonnementsformule.

17.08 Steven Vandeput (N-VA): Dit is een dossier met een heel moeilijke voorgeschiedenis en de problemen zijn nog niet van de baan. Er wordt niet tegemoetgekomen aan de vraag om een grensoverschrijdende, regelmatige en betaalbare verbinding. De minister merkt op dat internationaal vervoer niet tot de openbare dienstverlening behoort, maar dat gaat niet op. We zouden moeten overwegen om ook het internationaal vervoer tot het pakket van de openbare dienstverlening te laten behoren. Ik pleit ook voor een betaalbaar abonnement. Er zou op termijn een evaluatie moeten gebeuren over de bezetting, de exploitatiekosten en het verlies. Op basis daarvan zouden maatregelen moeten worden genomen.

17.09 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Á quelle liaison précise se rapporte la perte d'exploitation de 11,4 millions d'euros?

S'il existe un accord entre la Belgique et les Pays-Bas, la liaison Fyra Amsterdam-Bruxelles et la ligne Breda-Anvers seront-elles toutes deux mises en service le 9 décembre?

17.10 **Minister Paul Magnette** (*en néerlandais*): Le montant de 11,4 millions d'euros représente une estimation de la SNCB pour huit liaisons quotidiennes entre Anvers et Breda. L'accord que je tente de conclure avec la ministre néerlandaise Schultz porte sur les modalités de répartition des coûts entre les deux pays.

Par ailleurs, l'objectif est de faire démarrer toutes les liaisons Fyra en même temps, mais cela dépend de la décision de ma collègue néerlandaise.

L'incident est clos.

18 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 "les pénalités pour la non-utilisation de sillons ferroviaires et le régime d'application pendant la période de Noël" (n° 13792)

- **M. Tanguy Veys** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les pénalités pour la non-utilisation de sillons ferroviaires et le régime d'application pendant la période de Noël" (n° 13990)

18.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Pour éviter les amendes pour non-utilisation de sillons ferroviaires, les transporteurs de marchandises doivent annuler leur réservation deux mois à l'avance. Xpedys, une filiale de la SNCB, a décidé de ne circuler qu'"à la demande" au cours de la prochaine période de Noël. Les entreprises sont donc confrontées à un dilemme: commander un transport longtemps à l'avance au risque de devoir s'acquitter d'une pénalité en cas de non-utilisation ou ne prévoir aucun transport durant cette période.

Ce système manque à l'évidence de souplesse et fausse considérablement la concurrence avec le transport routier.

N'est-il pas possible de prévoir une exception pour

17.09 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Over welke verbinding gaat het precies als we spreken over een exploitatieverlies van 11,4 miljoen euro?

Als er een akkoord is tussen België en Nederland, zal op 9 december dan zowel de Fyra-verbinding Amsterdam-Brussel als de verbinding Breda-Antwerpen van start gaan?

17.10 **Minister Paul Magnette** (*Nederlands*): De 11,4 miljoen euro is een schatting van de NMBS voor acht dagelijkse verbindingen tussen Antwerpen en Breda. Het akkoord dat ik met de Nederlandse minister Schultz probeer te vinden, gaat erover hoe de kosten tussen de twee landen kunnen worden verdeeld.

Voorts is het de bedoeling dat alle Fyra-verbindingen samen starten, maar dat hangt af van de beslissing van mijn Nederlandse collega.

Het incident is gesloten.

18 Samengevoegde vragen van

- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de penalty's voor niet-gebruikte rijpaden en de regeling in de kerstperiode" (nr. 13792)

- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de penalty's voor niet-gebruikte rijpaden en de regeling in de kerstperiode" (nr. 13990)

18.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Goederenvervoerders die boetes voor niet-gebruikte rijpaden willen vermijden, moeten twee maanden vooraf hun reservatie annuleren. Xpedys, een dochter van NMBS Logistics, besliste om tijdens de komende kerstperiode enkel 'op aanvraag' te rijden. Dat confronteert de ondernemingen met een moeilijke beslissing: heel vroeg een transport aanvragen met het risico een penalty te moeten betalen wanneer ze geen transport nodig hebben of sowieso geen spoorvervoer plannen in die periode.

Dit systeem is duidelijk weinig flexibel en leidt tot een ernstig concurrentienadeel ten opzichte van het wegtransport.

Kan er voor de kerstperiode geen uitzondering

les pénalités au cours de la période de Noël? Ce régime d'amendes ne porte-t-il pas préjudice au développement de moyens de transport durables comme le rail? D'une manière générale, un assouplissement du mode de fonctionnement ne pourrait-il pas être envisagé?

18.02 Tanguy Veys (VB): SNCB Logistics a envoyé aux entreprises un courriel leur demandant si elles souhaitaient avoir recours à ses services durant la période des fêtes de fin d'année et les priant de répondre avant le 15 octobre 2012. Les entreprises ne peuvent cependant prendre une telle décision aussi tôt. Peu d'entreprises ont dès lors réagi. SNCB Logistics en a cependant conclu que vu le manque d'intérêt aucun train ne serait mis en circulation entre le 23 décembre et le 2 janvier.

Selon SNCB Logistics, cette décision a été imposée par Infrabel. Les sillons doivent en effet être réservés deux mois à l'avance pour éviter une amende.

Pourquoi avoir recours à un système aussi peu flexible? N'existe-il aucune autre possibilité? Au cours de périodes plus calmes, Infrabel serait-elle disposée à répondre à la demande sans qu'il n'y ait de suppression complète de l'offre de SNCB Logistics?

18.03 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Le document de référence du réseau consacre le principe selon lequel chaque entreprise ferroviaire qui est titulaire de sillons peut renoncer à utiliser les sillons entiers ou une partie des sillons.

Le montant dû en cas d'annulation de la capacité attribuée est fonction du moment où l'annulation a lieu. Si cette annulation a lieu moins de 24 heures à l'avance, 100 % de la redevance doivent être acquittés; entre 24 heures et 30 jours, c'est 30 %; idem entre 30 et 60 jours, et au-delà de 60 jours, aucune redevance ne doit être acquittée. Ces règles d'annulation ont donc été définies légalement.

Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, applique ces dispositions sans exceptions et de manière non discriminatoire. Les éventuelles exceptions à l'application de redevances d'infrastructure sont fixées de façon limitative à l'article 59 de la loi du 4 décembre 2006 et elles ne sont pas d'application au cas Xpedys.

En ce qui concerne la flexibilité de la méthode utilisée, les entreprises ferroviaires peuvent à tout moment demander un aménagement des services ferroviaires. Le gestionnaire de l'infrastructure

gemaakt worden op de boetes? Is dit boetesysteem niet nadelig voor duurzame vervoersvormen zoals het spoor? Is er in het algemeen geen flexibelere manier van werken mogelijk?

18.02 Tanguy Veys (VB): NMBS Logistics stuurde een mail naar de firma's, met de vraag om al voor 15 oktober 2012 door te geven of ze in de eindejaarsperiode gebruik willen maken van haar diensten. De firma's kunnen dat echter niet zo vroeg beslissen. Weinig bedrijven zijn dan ook op ingegaan zijn op de vraag. NMBS Logistics concludeerde hier echter uit dat er geen interesse is en besliste om geen treinen te laten rijden tussen 23 december en 2 januari.

Volgens NMBS Logistics wordt haar dit opgelegd door Infrabel. Om boetes te vermijden, moet men immers twee maanden vooraf rijpaden bestellen.

Wat is de motivatie voor dit weinig flexibel systeem? Is er geen alternatief mogelijk? Is Infrabel bereid om in kalmere periodes aan de vraag tegemoet te komen zonder dat het volledige aanbod door NMBS Logistics wordt geschrapt?

18.03 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): In de Netverklaring staat het principe dat elke spoorwegonderneming die houder is van rijpaden, kan afzien van het gebruik van de volledige rijpaden of van een gedeelte ervan.

Het verschuldigde bedrag bij annulering van de toegewezen capaciteit wordt bepaald op basis van het ogenblik van de annulering. Bij minder dan 24 uur op voorhand moet 100 procent van de heffing worden betaald, tussen 24 uur en 30 dagen 30 procent, tussen 30 en 60 dagen ook 30 procent en boven de 60 dagen moet er geen heffing worden betaald. Deze annuleringsregels liggen dus wettelijk vast.

Infrastructuurbeheerder Infrabel past deze bepalingen toe zonder uitzonderingen en op een niet-discriminerende manier. Eventuele uitzonderingen op de toepassing van gebruiksheffingen worden limitatief bepaald in artikel 59 van de wet van 4 december 2006 en zijn niet van toepassing op het geval Xpedys.

Inzake de flexibele manier van werken kunnen de spoorwegondernemingen te allen tijde aanpassingen van de treindienst vragen. De infrastructuurbeheerder zal het gevraagde rijpad

attribuera le sillon demandé s'il est disponible. Dans la négative, il proposera une variante. Dans cette hypothèse, il considérera alors le dossier comme une demande unique.

Si une annulation est demandée moins de 24 heures à l'avance, le gestionnaire de l'infrastructure n'a aucune certitude quant à la question de savoir s'il pourra encore attribuer la capacité ainsi libérée à une autre entreprise ferroviaire. Dans le cadre d'une utilisation efficiente de l'infrastructure, l'application de tarifs d'annulation est donc indiquée dans ce cas de figure.

Le but est également d'éviter que des entreprises ferroviaires bloquent à long terme certains sillons et ne paient rien alors qu'elles ne s'en servent pas.

18.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Si l'on se fixe comme objectif de promouvoir le train en tant qu'alternative pour le transport de marchandises, il faut pouvoir faire preuve d'une dose raisonnable de flexibilité. Il ne faut donc pas dissuader les entreprises qui utilisent le rail en pratiquant des frais d'annulation élevés.

18.05 Tanguy Veys (VB): Je demande instamment que la SNCB Logistics fasse le nécessaire en préparation de la période allant du 23 décembre au 2 janvier. Ce n'est pas parce que la SNCB traversa alors une période plus calme que les entreprises portuaires, par exemple, ne fonctionneront plus à plein régime à ce moment-là.

L'incident est clos.

19 Questions jointes de

- Mme Juliette Boulet au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le PPI de la SNCB et ses conséquences dans la région de Mons Borinage" (n° 13822)

- M. Christophe Bastin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la cession prochaine de l'entretien de certaines lignes de chemin de fer" (n° 13920)

- M. Christophe Bastin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'état d'avancement des grands chantiers de la SNCB" (n° 13921)

- Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réduction du plan

toekennen indien het beschikbaar is. Zo niet stelt hij een variant voor. Het dossier wordt dan beschouwd als een en dezelfde aanvraag.

Wanneer een annulering op minder dan 24 uur wordt aangevraagd, is de infrastructuurbeheerder niet zeker of hij de vrijgekomen capaciteit nog aan een andere spoorwegonderneming kan toekennen. In het kader van een efficiënt gebruik van de infrastructuur is de toepassing van annuleringstarieven dus aangewezen.

Men wil ook vermijden dat spoorwegondernemingen op lange termijn rijpaden zouden blokkeren en niet gebruiken zonder iets te betalen.

18.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Als men de trein als alternatief voor goederenvervoer naar voor wil schuiven, moet men toch een gezonde dosis flexibiliteit aan de dag leggen. Bedrijven die het spoor gebruiken, mogen niet afgeschrikt worden door hoge annuleringskosten.

18.05 Tanguy Veys (VB): Ik dring erop aan dat NMBS Logistics alsnog het nodige onderneemt met het oog op de periode van 23 december tot 2 januari. Het is niet omdat het dan kalmer is bij de NMBS dat bijvoorbeeld ook bedrijven in de haven in die periode op halve kracht werken.

Het incident is gesloten.

19 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Juliette Boulet aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het MIP van de NMBS en de gevolgen ervan voor de regio Bergen-Borinage" (nr. 13822)

- de heer Christophe Bastin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het stopzetten van de onderhoudswerken op bepaalde spoorlijnen" (nr. 13920)

- de heer Christophe Bastin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stand van zaken met betrekking tot de grote bouwwerken bij de NMBS" (nr. 13921)

- mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met

d'investissement 2013-2025 de la SNCB" (n° 13953)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "de grands projets dans le plan pluriannuel d'investissement" (n° 13964)

- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les annonces d'économie qui pèseront sur le futur PPI du Groupe SNCB" (n° 13985)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan d'investissement 2013-2025 du Groupe SNCB" (n° 13991)

Grote Steden, over "het terugschroeven van het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS" (nr. 13953)

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "grote projecten in het meerjareninvesteringsplan" (nr. 13964)

- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aangekondigde besparingen en de gevolgen ervan voor het meerjareninvesteringsplan van de NMBS-Groep" (nr. 13985)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep" (nr. 13991)

19.01 **Juliette Boulet** (Ecolo-Groen): Avant l'été, les quatre partis démocratiques de Mons Borinage se réunissaient afin de faire le point sur l'état du rail dans notre région en vue des négociations du nouveau plan pluriannuel d'investissement (PPI) 2013-2025.

Un document exhaustif vous a été remis à la mi-juillet et une rencontre devait être programmée avant la fin de l'été mais, jusqu'à aujourd'hui, nous n'avons pas encore eu l'occasion de vous rencontrer.

Avez-vous pris connaissance du document? Pourriez-vous nous faire part de l'état actuel des négociations ainsi que des engagements prévus pour la région de Mons Borinage?

19.02 **Christophe Bastin** (cdH): Lors des discussions sur le budget d'investissement 2013 d'Infrabel, un document portant sur la réduction des investissements pour la maintenance du réseau a été présenté. Les mesures qu'il annonce concerneraient les voies les moins utilisées en Région wallonne. Cela signifie-t-il un démantèlement progressif d'une partie du réseau?

Confirmez-vous la limitation ou la cession de l'entretien de certaines lignes? Quelles sont les lignes concernées? Sont-elles toutes en territoire wallon?

La question des grands chantiers en cours ou à venir a également été abordée: le RER ou la modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg. On évoque le report de la fin de ces chantiers à 2025

19.01 **Juliette Boulet** (Ecolo-Groen): Vóór de zomer zijn de vier democratische partijen van Bergen-Borinage samengekomen om de toestand van het spoor in onze regio te bespreken met het oog op de onderhandelingen over het meerjareninvesteringsplan 2013-2025.

Midden juli werd er u een lijvig document bezorgd en vóór het einde van de zomer zou er een ontmoeting plaatsvinden. Tot op heden hebben we echter nog niet met u om de tafel kunnen zitten.

Heeft u kennisgenomen van dat document? Hoe staat het nu met de onderhandelingen en met de verbintenissen die ten aanzien van de regio Bergen-Borinage zullen worden aangegaan?

19.02 **Christophe Bastin** (cdH): Tijdens de besprekingen over het investeringsbudget voor 2013 van Infrabel werd er een document voorgesteld over het inkrimpen van de investeringen in onderhoudswerken op het spoornet. De maatregelen zouden gelden voor de minst drukke lijnen van het Waals Gewest. Betekent dat dat een deel van het net geleidelijk zal worden afgebouwd?

Zullen de onderhoudswerken op bepaalde spoorlijnen worden teruggeschroefd of stopgezet? Over welke lijnen gaat het? Liggen deze allemaal in Wallonië?

Ook de grote werven, huidige en toekomstige, kwamen ter tafel: het GEN en de modernisering van de as Brussel-Luxembourg. Men zou het einde van de werken verschuiven naar 2025, voor de

pour le premier et 2021 pour le deuxième.

eerstgenoemde, en naar 2021, voor de laatstgenoemde.

Qu'en est-il? Pouvez-vous préciser le calendrier des travaux? Confirmez-vous ces reports?

Wat is daarvan aan? Kunt u het tijdpad van de werken preciezer aangeven? Bevestigt u het verschuiven van het einde van deze werken?

19.03 Linda Musin (PS): Le Groupe SNCB annonce son intention de réduire son plan d'investissement 2013-2025 pour respecter les exigences d'économie du gouvernement, ce qui engendre un flot de questions et d'inquiétudes à la fois chez les cheminots et chez les usagers.

19.03 Linda Musin (PS): De NMBS-Groep heeft aangekondigd zijn investeringsplan 2013-2025 te willen terugschroeven met het oog op de door de regering gevraagde besparingen. Bij het NMBS-personeel en de reizigers ontlokt een en ander heel wat vragen en ongerustheid.

Pouvez-vous préciser globalement les intentions du Groupe SNCB? Quelles sont les réductions de dépenses envisagées? Quels sont les projets menacés de suppression ou de retard? Quels sont les critères déterminant le choix des mesures envisagées? Le cas échéant, à quelles fins seraient prioritairement affectés les 2 milliards d'euros pour lesquels on annonce la constitution de réserves? Existe-t-il un échéancier quant aux mesures d'économies demandées? Enfin, quelles peuvent être les répercussions en termes d'investissements en matière de sécurité? Des investissements essentiels pour sécuriser l'ensemble du rail belge restent-ils garantis?

Wat is de NMBS-Groep precies van plan? Waar zal er op de uitgaven worden bekibbeld? Welke projecten zouden er eventueel worden afgeschafte of op de lange baan geschoven? Op grond van welke criteria werden er keuzes gemaakt? Waartoe zouden de 2 miljard euro waarvoor reserves zouden worden aangelegd in voorkomend geval prioritair worden aangewend? Bestaat er een tijdpad voor de gevraagde besparingsmaatregelen? Wat zou de impact kunnen zijn op de veiligheidsinvesteringen? Blijven de essentiële investeringen met het oog op de veiligheid van het hele Belgische spoornet gewaarborgd?

La semaine dernière, les trois CEO, entendus en commission Sécurité du rail, nous ont rassurés quant à la poursuite de l'installation du TBL1+ et de l'ETCS, de même qu'en matière d'engagement de techniciens et de cheminots par souci de la pyramide des âges. Qu'en est-il exactement?

Vorige week spraken de drie CEO's, die gehoord werden in de commissie Spoorwegveiligheid, geruststellende woorden in verband met de voortzetting van de installatie van TBL1+ en van ETCS en de indienstneming van technici en spoorwegpersoneel om de leeftijds piramide opnieuw gezond te maken. Kunt u daarover wat meer uitleg verschaffen?

19.04 David Geerts (sp.a): Ces trois dernières années, quelle est la perte de terrain enregistrée par le transport de marchandises? Le problème de capacité subsiste-t-il et quand peut-on espérer une reprise des activités? Quelle capacité est nécessaire et quel est le coût du deuxième désenclavement portuaire? S'est-on interrogé sur le caractère indispensable de ces gigantesques projets?

19.04 David Geerts (sp.a): Met hoeveel procent is de hoeveelheid cargo de laatste drie jaar gedaald? Is er nog steeds een capaciteitsprobleem? Wanneer wordt een heropleving verwacht? Welke capaciteit is er nodig? Wat is de kostprijs van de tweede havenontsluiting? Wordt de vraag gesteld of het echt wel nodig is om nog zulke grote projecten te starten?

Le plan d'investissements pluriannuel prévoit également l'aménagement d'un liaison ferroviaire vers Gosselies. Actuellement, combien de voyageurs font le trajet en empruntant les transports publics? Une meilleure desserte par bus ne constituerait-elle pas une solution plus rentable? Quel est le coût de ce désenclavement ferroviaire?

Er wordt in het meerjareninvesteringsplan ook voor gekozen om een spoor te leggen naar Gosselies. Hoeveel reizigers gaan er vandaag met het openbaar vervoer heen? Is er al onderzocht of een betere ontsluiting via bussen geen rendabelere oplossing is? Wat is de kostprijs van zo'n treinontsluiting?

19.05 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Il ressort des informations publiées dans *L'Echo* de vendredi

19.05 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Uit informatie die vorige vrijdag in de krant *L'Echo* is

dernier que de lourdes menaces pèsent sur la capacité du groupe SNCB à remplir ses missions de service public. C'est à une véritable régression de la politique de mobilité que l'on assisterait si les projets d'économies imposés par le gouvernement devaient être mis en œuvre dans le cadre du plan pluriannuel d'investissement 2013-2025. Les objectifs de capacité, de confort, de ponctualité, voire de sécurité seraient remis en cause.

Quel est le montant des économies exigées par le gouvernement dans le cadre des discussions budgétaires? Comment ces économies affectent-elles les montants figurant dans les projets de PPI? Quelles sont les pistes d'économies envisagées par les entités du groupe?

19.06 Tanguy Veys (VB): Dans le premier plan d'investissement de début 2012, les trois entités de la SNCB avaient une liste d'exigences pour la période 2013-2025 qui représentait un montant de 40 milliards d'euros. Fin de la semaine dernière, il est apparu que l'on arrivait à un investissement de 24,4 milliards d'euros: 13,5 milliards d'euros pour Infrabel, 6,3 milliards d'euros pour la SNCB et 2,8 milliards d'euros pour le Holding. Le plan d'investissement revêt-il un aspect concret? Quels choix ont été opérés dans ce cadre?

Dans quelle mesure l'ancienne clé de répartition communautaire sera-t-elle utilisée?

19.07 Paul Magnette, ministre (en français): Il n'y a pas encore de budget 2013 ni 2014, mes réponses seront hypothétiques.

Le Groupe SNCB m'a transmis en avril un projet de plan pluriannuel d'investissement pour 2013-2025, dont la version finale devra être approuvée par le Conseil des ministres après consultation des Régions. Ce plan doit couvrir les investissements en matière de sécurité, de renouvellement des installations, d'acquisition de matériel roulant et d'extensions de capacité face à la croissance attendue du nombre de voyageurs.

Cette première version nécessitait 40 milliards d'euros. J'ai demandé de refaire l'exercice en tenant compte d'une norme de croissance au-delà de l'inflation après 2015, ce qui donne environ 25 milliards. Le groupe a donc adapté le projet, pour le rendre conforme au cadre financier.

La clef 60/40 pose problème, surtout sur une base

verschenen, blijkt dat de NMBS-Groep het bijzonder moeilijk zou kunnen krijgen om haar opdrachten van openbare dienst naar behoren te vervullen. Als de geplande besparingen die de overheid in het kader van het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 bij het spoor wil doorvoeren er ook echt komen, zal het mobiliteitsbeleid er alleen maar verder op achteruitgaan. Dan komen ook de doelstellingen op het stuk van capaciteit, comfort, stiptheid en zelfs veiligheid in het gedrang.

Hoeveel wil de regering in het kader van de begrotingsbesprekingen besparen? Welke impact hebben die besparingen op de bedragen die in de ontwerpen van meerjareninvesteringsplan zijn vastgelegd? Welke besparingsmaatregelen denken de diverse entiteiten van de NMBS-Groep te treffen?

19.06 Tanguy Veys (VB): In een eerste investeringsplan begin 2012 hadden de drie entiteiten van de NMBS een verlanglijstje voor de periode 2013-2025 ter waarde van 40 miljard euro. Eind vorige week raakte bekend dat men uitkwam op een investering van 24,4 miljard euro: 13,5 miljard euro voor Infrabel, 6,3 miljard euro voor de NMBS en 2,8 miljard euro voor de Holding. Hoe concreet is dit investeringsplan? Welke keuzes werden hierbij gemaakt?

In welke mate zal de communautaire verdeelsleutel uit het verleden worden gehanteerd?

19.07 Minister Paul Magnette (Frans): Er is nog geen begroting voor 2013, noch voor 2014, dus mijn antwoorden zijn hypothetisch.

De NMBS-Groep heeft mij in april een ontwerpmeerjareninvesteringsplan voor 2013-2025 bezorgd; de definitieve versie van dat plan moet door de ministerraad goedgekeurd worden, na ruggespraak met de Gewesten. Dat plan omvat de investeringen op het stuk van veiligheid, vernieuwing van de infrastructuur, aankoop van rollend materieel en uitbreiding van de capaciteit, in het licht van de verwachte toename van het aantal reizigers.

Voor de eerste versie van het plan was er 40 miljard euro nodig. Ik heb de NMBS gevraagd het ontwerp te herbekijken en rekening te houden met een groeinorm die hoger is dan het inflatiecijfer na 2015; we komen dan uit op ongeveer 25 miljard euro. De NMBS-Groep heeft het ontwerp dus aangepast aan het financiële kader.

De 60/40-verdeelsleutel vormt een probleem, met

annuelle. Je souhaite un assouplissement de son calcul. Quand on a des travaux comme le RER, l'axe Bruxelles-Luxembourg ou le maintien de la sécurisation du réseau ferroviaire, c'est très compliqué!

En outre, le plan pluriannuel se base sur les données budgétaires et les décisions du conclave 2011, qui imposaient une réduction complémentaire des dotations pour 2013 et 2014. Ce budget peut évoluer en fonction des décisions du gouvernement.

(En néerlandais) Le Groupe SNCB renvoie aux engagements pris en 2005 au sein du comité de concertation dans trois dossiers spécifiques: la liaison avec l'aéroport de Gosselies, une solution aux problèmes de capacité de la jonction Nord-Midi et le second accès au port d'Anvers, y compris la réactivation du Rhin de fer. Ces projets n'avaient pas été budgétisés dans la première version du plan, de sorte qu'un budget de quelque 2 milliards d'euros a été retenu.

Dans le contexte budgétaire actuel, ce dernier a toutefois été ramené à 1,5 milliards d'euros, avec des moyens disponibles à partir de 2017 et une progression jusqu'en 2025. L'accord de gouvernement prévoit un financement suffisant et respecte la clé de répartition 60/40. Les Régions assumeront le financement supplémentaire pour la construction, l'adaptation ou la modernisation des lignes de chemin de fer. Ce financement régional complémentaire devra respecter par rapport au financement fédéral une proportionnalité à définir dans un accord de coopération obligatoire.

(En français) Un paquet global, rassemblant les contributions fédérale et régionale, permettra aux Régions de participer à ces cofinancements. La part fédérale s'élève à 500 millions d'euros, avec des moyens disponibles à partir de 2017 et croissant jusqu'en 2025.

Les deux enveloppes, l'une de 1,5 milliard pour les trois projets qui n'avaient pas été budgétisés et l'autre de 500 millions pour le cofinancement avec les Régions, sont donc bien inscrites dans le plan et elles seront consacrées au financement de projets pour développer le rail dans les trois Régions.

Le projet de plan d'investissement n'est actuellement qu'un document de travail qui doit encore évoluer après son examen par mon

name lorsque cette op jaarbasis wordt toegepast. Ik zou een soepelere berekeningswijze willen. Wanneer er omvangrijke werken worden uitgevoerd – bijvoorbeeld voor het GEN, op de as Brussel-Luxembourg, of voor de veiligheid van het spoornet – is die verdeelsleutel uiterst moeilijk te handhaven!

Bovendien gaat het meerjarenplan uit van de budgettaire gegevens en beslissingen van het begrotingsconclaaf 2011, waarbij er een bijkomende vermindering van de dotaties voor 2013 en 2014 werd opgelegd. De begroting kan nog evolueren in functie van de regeringsbeslissingen.

(Nederlands) De NMBS-Groep wijst op de toezeggingen die in 2005 in het overlegcomité werden gedaan voor drie specifieke dossiers: de aansluiting van de luchthaven van Gosselies, een oplossing voor de capaciteitsproblemen op de Noord-Zuidverbinding en de tweede toegang tot de haven van Antwerpen inclusief de reactivering van de IJzeren Rijn. Deze projecten waren niet gebudgetteerd in de eerste versie van het plan en daarom werd een budget van circa 2 miljard euro weerhouden.

Binnen de huidige budgettaire context werd dit echter teruggebracht tot 1,5 miljard euro, met beschikbare middelen vanaf 2017 en een toename tot in 2025. Het regeerakkoord voorziet in voldoende financiering en respecteert de 60/40-sleutel. De Gewesten zullen voor bijkomende financiering zorgen voor de aanleg, de aanpassing of de modernisering van de spoorlijnen. Deze bijkomende gewestelijke financiering zal ten aanzien van de federale financiering een evenredigheid moeten naleven, die in een verplicht samenwerkingsakkoord zal worden vastgelegd.

(Frans) Dankzij een globaal pakket, waarin de federale en gewestelijke bijdragen samengebracht worden, zullen de Gewesten kunnen deelnemen aan die cofinanciering. Het federale aandeel bedraagt 500 miljoen euro, met middelen die beschikbaar worden gesteld vanaf 2017 en verder zullen stijgen tot in 2025.

De twee enveloppen, een van 1,5 miljard euro voor de drie projecten die niet werden gebudgetteerd en een van 500 miljoen voor de cofinanciering met de Gewesten, zijn dus wel degelijk in het plan opgenomen en zullen aangewend worden voor de financiering van projecten om het spoorweginfrastructuur in de drie Gewesten uit te bouwen.

Het ontwerpmeerjareninvesteringsplan is in dit stadium nog een werkdocument, waarover de vijf nog moet worden gehaald, na bespreking door mijn

département et le gouvernement, en concertation avec les Régions. Les plans n'ont pas non plus été approuvés par Infrabel et la SNCB. Soyez néanmoins assurés qu'aucune économie ne sera faite au détriment des demandes de la commission Buizingen en matière de sécurité ferroviaire.

Pour répondre Mme Boulet, je peux vous affirmer qu'un contact a été pris par mon cabinet afin de convenir d'un rendez-vous pour débattre du document qui m'a été transmis.

(En néerlandais) La baisse de l'activité fret au cours des trois dernières années est attribuable au climat général de crise économique dont Ford Genk et ArcelorMittal sont des exemples pénibles.

Une concertation a été lancée avec les Régions concernant des projets stratégiques relatifs à la mobilité des personnes et des marchandises, mais ces projets doivent encore être affinés et confirmés.

La Région wallonne a choisi en 2005 de considérer la liaison ferroviaire avec l'aéroport de Gosselies comme une priorité. L'aéroport de Gosselies enregistre une hausse significative du nombre de passagers et le chemin de fer reste le seul mode de transport capable de transporter un nombre de passagers aussi élevé. Nous examinons actuellement la manière de faire contribuer les passagers aux coûts des travaux d'infrastructure.

19.08 Juliette Boulet (Ecolo-Groen): J'ai entendu qu'une consultation serait mise en place avec les Régions. L'initiative dans la zone de Mons Borinage est intéressante. Je ne suis pas au courant de l'existence de contacts. J'espère que l'information arrivera rapidement chez les partis qui y ont pris part. Il est important d'œuvrer en faveur d'une mobilité de proximité pour tous les citoyens.

19.09 Christophe Bastin (cdH): Il faut débattre du plan pluriannuel en commission. Je veillerai à ce que le monde rural ne devienne pas une réserve d'Indiens: nous ne nous contenterons pas de diligences et de chevaux.

19.10 Linda Musin (PS): Nous pouvons être rassurés sur les investissements en matière de sécurité. On ne peut imaginer après Buizingen qu'on remette en question l'installation de TBL1+ et d'ETCS. Dans un contexte budgétaire difficile, le gouvernement doit prendre aussi des mesures de relance. Certaines mesures comprises dans le plan d'investissement de la SNCB sont utiles à cet égard en matière d'emploi et d'activité économique.

departement en de regering, in overleg met de Gewesten. De plannen werden ook nog niet goedgekeurd door Infrabel en de NMBS. U kunt niettemin gerust zijn dat geen enkele besparing ten koste zal gaan van de eisen van de commissie-Buizingen inzake spoorveiligheid.

Mevrouw Boulet, ik kan u meedelen dat mijn kabinet contact heeft opgenomen om een afspraak te maken teneinde het aan mij bezorgde document te bespreken.

(Nederlands) De daling van de cargoactiviteit tijdens de drie laatste jaren is te wijten aan de algemene economische crisis, waarvan Ford Genk en ArcelorMittal twee schrijnende voorbeelden zijn.

De contacten met de Gewesten over strategische projecten ten behoeve van de mobiliteit van mensen en goederen zijn aangevat, maar de projecten moeten nog verder verfijnd en bevestigd worden.

De treinverbinding met de luchthaven van Gosselies is een prioriteit die in 2005 vastgelegd werd door het Waals Gewest. De luchthaven van Gosselies kent een significante verhoging van het aantal passagiers en de trein blijft het enige vervoersmiddel om deze grote aantallen passagiers te kunnen vervoeren. Er wordt momenteel onderzocht hoe we de reizigers kunnen doen bijdragen in de kosten van de infrastructuurwerken.

19.08 Juliette Boulet (Ecolo-Groen): De minister stelt overleg met de Gewesten in het vooruitzicht. Het initiatief dat in Mons Borinage werd genomen, lijkt me eveneens interessant. Ik wist niet dat er al contacten waren. Ik hoop dat de partijen die bij dat initiatief betrokken waren snel op de hoogte zullen worden gebracht. We moeten ervoor zorgen dat alle burgers dicht bij huis op vervoersoplossingen kunnen rekenen.

19.09 Christophe Bastin (cdH): Het meerjarenplan moet in de commissie aan bod komen. Landelijke gebieden mogen geen indianenreservaat worden: we zullen geen genoeg nemen met postkoetsen en paarden.

19.10 Linda Musin (PS): De informatie die de minister heeft gegeven inzake de veiligheidsinvesteringen stellen ons gerust. Na de ramp in Buizingen kan men zich moeilijk voorstellen dat de installatie van TBL1+ en ETCS op de helling zou worden gezet. In een moeilijke begrotingscontext moet deze regering ook herstelmaatregelen nemen. Een aantal maatregelen uit het NMBS-investeringsplan kunnen positief uitdraaien voor de werkgelegenheid en de

economische activiteit.

Je suis également rassurée par la consultation des Régions.

Ik vind het ook goed dat de Gewesten bij het overleg worden betrokken.

19.11 David Geerts (sp.a): En citant les exemples d'Anvers et de Gosselies, je voulais simplement démontrer qu'il fallait opérer un choix parmi les moyens actuellement disponibles.

19.11 David Geerts (sp.a): Met mijn voorbeelden van Antwerpen en Gosselies wilde ik enkel aantonen dat er een keuze moet worden gemaakt uit de vandaag beschikbare middelen.

19.12 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): J'y vois plus clair dans cette réserve de 2 milliards. Je croyais que les CA se penchaient la semaine dernière sur les projets de PPI, ce que vous ne semblez pas confirmer. On se doute que ça négocie ferme.

19.12 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Ik begrijp nu beter wat die reserve van twee miljard euro inhoudt. Ik dacht dat de raden van bestuur zich vorige week over de ontwerpen van meerjareninvesteringsplan hadden gebogen, maar dat wordt hier niet meteen door u bevestigd. Blijkbaar wordt er druk onderhandeld.

J'approuve totalement ce qu'a dit Mme Musin. Des économies ont été demandées à la SNCB ces dernières années, qui ont alourdi l'endettement du groupe. On doit aussi examiner les possibilités de relance. Quoi de plus légitime en la matière que de soutenir une mobilité alternative? Il faut plaider en faveur des budgets nécessaires pour que la SNCB joue ce rôle dans notre système économique.

Ik ben het helemaal eens met mevrouw Musin. De voorbije jaren werden er van de NMBS besparingen gevergd die de schuldenlast van de Groep nog hebben doen toenemen. Ook de herstellmogelijkheden moeten worden onderzocht. Wat is er in dat verband dan legitiemer dan de ondersteuning van een alternatieve mobiliteit? De nodige middelen moeten dan ook worden uitgetrokken opdat de NMBS die sleutelrol in ons economische bestel op zich zou kunnen nemen.

19.13 Tanguy Veys (VB): Evitons de nous montrer trop euphoriques à propos d'un financement alternatif. Ce n'est pas ce qu'attend le monde de l'entreprise.

19.13 Tanguy Veys (VB): Ik waarschuw voor te grote euforie over alternatieve financiering. Het bedrijfsleven zit daar namelijk niet op te wachten.

L'utilisateur se trouve confronté à une offre modifiée avec des formules tarifaires à la hausse qui ne constituent pas toujours la solution appropriée. J'insiste dès lors pour que toute la clarté soit faite à propos du plan d'investissement.

De gebruiker wordt geconfronteerd met een gewijzigd aanbod en hogere tariefformules die niet altijd de gewenste oplossing bieden. Daarom dring ik aan op duidelijkheid over het investeringsplan.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

20 Questions jointes de

- Mme Juliette Boulet au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le suivi du projet de nouvelle gare à Mons et ses aspects énergétiques" (n° 13823)

- Mme Juliette Boulet au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le suivi du projet de nouvelle gare à Mons et ses aspects budgétaires" (n° 13831)

- Mme Catherine Fonck au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé

20 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Juliette Boulet aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het opvolgen van de plannen voor het nieuwe station te Bergen en de energieaspecten ervan" (nr. 13823)

- mevrouw Juliette Boulet aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het opvolgen van de plannen voor het nieuwe station te Bergen en de budgettaire aspecten ervan" (nr. 13831)

- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met

des Grandes Villes, sur "le coût total des travaux de la gare de Mons" (n° 13945)

20.01 Juliette Boulet (Ecolo-Groen): En 2007, le budget initial de la gare de Mons était de 37 millions d'euros. Cette année, SNCB-Holding annonce un montant de 150 millions d'euros pour l'ensemble du site ferroviaire. Et selon la RTBF, ce budget pourrait être largement dépassé, notamment par le saucissonnage en plusieurs lots dont l'objectif est d'intéresser plus d'entrepreneurs et de faire jouer la concurrence. Ce pari est risqué par les coûts induits et les retards possibles. Pour Eurogare, tout est sous contrôle.

Pour la gare de Liège, le budget avait explosé de 100 à 400 millions d'euros, avec le même architecte que pour le projet montois. Dès lors, il apparaît que les prévisions budgétaires ne pourront être tenues.

Le budget de 150 millions est-il encore réaliste? Avez-vous de nouvelles informations à ce sujet? Qu'en sera-t-il du saucissonnage des travaux en trois lots? Que pensez-vous de ce choix? Quelle est l'augmentation de budget prévue? À charge de qui? Vu les difficultés budgétaires de la SNCB et les priorités (sécurité, ponctualité, régularité) estimez-vous ce surcoût possible par rapport aux enjeux futurs du rail? D'autres projets devraient-ils être abandonnés? Selon vous, est-ce possible d'achever les travaux en 2015, date importante pour Mons qui deviendra capitale européenne de la culture et alors que les deux projets sont très liés?

20.02 Catherine Fonck (cdH): De 37 millions annoncés en 2007, le budget est passé à 190 millions, aucune entreprise ne présentant une offre inférieure. Diviser les travaux en lots permettrait de faire jouer la concurrence mais allongerait les délais au détriment des voyageurs.

Quel sera le budget alloué à cette gare? Une augmentation du montant est-elle à l'examen? N'est-il pas temps de placer des balises et de s'y tenir? Où en est la nouvelle procédure d'appel d'offres?

Dans le contexte de crise qui nous pousse à 4 milliards d'économies, n'est-il pas indécent d'envisager des budgets aussi élevés alors que d'autres rénovations ambitieuses de gares ont coûté de trois à quatre fois moins?

20.03 Paul Magnette, ministre (*en français*): Le

Grote Steden, over "de totaalprijs van het nieuwe station van Bergen" (nr. 13945)

20.01 Juliette Boulet (Ecolo-Groen): In 2007 bedroeg het budget voor het station Bergen 37 miljoen euro. Dit jaar deelde de NMBS-Holding mee dat de hele spoorwegsite 150 miljoen euro zou kosten. Volgens de RTBF zou dit budget ver overschreden kunnen worden, met name door de toegepaste salamitactiek waarmee men hoopt meer aannemers aan te trekken en de concurrentie aan te wakkeren. Daar zijn wel risico's aan verbonden, met name op het stuk van de kosten en het tijdpad. Volgens Eurogare is alles echter onder controle.

Het budget voor het station Luik is gestegen van 100 naar 400 miljoen euro. Er wordt gewerkt met dezelfde architect als voor het station Bergen. De budgettaire raming zal wellicht worden overschreden.

Is het budget van 150 miljoen voor Bergen nog realistisch? Hebt u hierover nieuwe informatie? Wat met het opdelen van de werken in drie stukken? Wat vindt u daarvan? Hoeveel zal de stijging van het budget bedragen? Wie zal die stijging betalen? Kunnen deze extra kosten gemaakt worden, gelet op de budgettaire problemen en de prioriteiten van de NMBS (veiligheid, stiptheid, regelmaat) en de toekomstige uitdagingen van het spoor? Zouden er andere projecten moeten sneuvelen? Kunnen de werken volgens u klaar zijn in 2015, het jaar waarin Bergen Culturele Hoofdstad van Europa wordt? Beide projecten zijn immers nauw met elkaar verbonden.

20.02 Catherine Fonck (cdH): Het oorspronkelijke budget van 37 miljoen euro uit 2007 is intussen opgelopen tot 190 miljoen. Geen enkel bedrijf heeft een lagere offerte overgelegd. Door de werkzaamheden op te splitsen in deelcontracten zou men de concurrentie kunnen laten spelen, maar dat zou voor langere termijnen zorgen, wat dan weer in het nadeel is van de reizigers.

Welk budget zal er voor dat station worden uitgetrokken? Overweegt men een verhoging van het bedrag? Wordt het niet hoog tijd om krijtlijnen te trekken en zich daar ook aan te houden? Wat is de stand van de nieuwe offerteaanvraagprocedure?

Zijn dergelijke budgetten in het licht van de crisis, die ons ertoe noopt 4 miljard euro te bezuinigen, niet onbetamelijk hoog? Andere ambitieuze stationsrenovaties hebben immers drie tot vier keer minder gekost.

20.03 Minister Paul Magnette (*Frans*): Eind 2010

coût des travaux de la gare de Mons annoncé fin 2010 était de 150 millions d'euros, exprimés en euros 2010. Hormis l'actualisation en euros courants, le coût correspond bien au budget prévu.

La SNCB-Holding m'indique que les chiffres antérieurs à 2010 que vous mentionnez ne correspondent en rien au programme de gare multimodale translatrice répondant à l'étude d'incidences d'environnement et au permis de construire.

Le montant de 150 millions comprend quatre volets: la gare ferroviaire, la gare routière, deux parkings souterrains et leurs accès et les abords. En effet, le marché a fait l'objet d'une procédure d'attribution durant le premier semestre 2012 qui, en raison de prix jugés trop élevés, a été déclarée sans suite. La SNCB-Holding a décidé le 20 juillet 2012 de relancer une nouvelle procédure, par lots. Les résultats de cette nouvelle procédure sont actuellement à l'examen.

L'objectif est toujours bien de mettre la gare-passerelle en service à la mi-2015.

20.04 Juliette Boulet (Ecolo-Groen): Ce sont bien les chiffres annoncés lorsque le concours a été proposé à différents architectes. Certains architectes se sont même étonnés de voir l'augmentation des budgets par la suite, car certains avaient été recalés pour avoir proposé des montants trop élevés.

Tout doit être fait pour permettre la réussite de Mons Capitale européenne de la culture (2015).

20.05 Catherine Fonck (cdH): Cette somme de 37 millions n'était pas un mirage.

Rénover la gare de Mons est une bonne chose, mais je ne peux suivre le choix d'en faire une gare de prestige. On parle de 190 millions, voire plus. C'est indécent. J'en appelle à un sursaut de responsabilité.

L'incident est clos.

21 Questions jointes de - M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises

werd er aangekondigd dat de werken aan het station Bergen 150 miljoen euro, uitgedrukt in eurowaarde 2010, zouden kosten. De omzetting in de huidige waarde van de euro buiten beschouwing gelaten, komt het kostenplaatje wel degelijk in de buurt van de initiële begroting.

Volgens de NMBS-Holding komen de cijfers die vóór 2010 werden bekendgemaakt en waar u naar verwijst, helemaal niet overeen met de bouw van een multimodaal station dat een brug creëert tussen de omliggende stadswijken, en beantwoordt aan de milieueffectstudie en de bouwvergunning.

Met het bedrag van 150 miljoen zullen vier projecten gefinancierd worden: het spoorstation, een busstation, twee ondergrondse parkings, de toegang tot die infrastructuur en de heraanleg van de stationsomgeving. Voor die overheidsopdracht werd er in het eerste semester 2012 een gunningsprocedure opgestart, waar werd van afgezien omdat het prijskaartje te hoog uitviel. Op 20 juli 2012 heeft de NMBS-Holding besloten een nieuwe procedure – per lot – uit te schrijven. De resultaten van die nieuwe procedure wordt momenteel onderzocht.

Het is nog steeds de bedoeling het station als toegangspoort tot de stad medio 2015 in gebruik te nemen.

20.04 Juliette Boulet (Ecolo-Groen): Dat waren wel de cijfers die werden meegedeeld toen de wedstrijd werd uitgeschreven en verscheidene architecten konden meedingen. Sommige architecten vonden de daarop volgende stijging van het budget trouwens bijzonder vreemd, want sommigen waren net afgewezen omdat ze het financieel te groot zagen.

Wij moeten alles in het werk stellen opdat Bergen trots zal kunnen terugkijken op een succesvol jaar als Culturele Hoofdstad van Europa in 2015.

20.05 Catherine Fonck (cdH): Dat bedrag van 37 miljoen was geen fata morgana.

Dat het station Bergen gerenoveerd wordt, is een goede zaak, maar ik kan niet meegaan met de keuze om er een prestigestation van te maken. Er is nu sprake van 190 miljoen, of zelfs meer. Dat is onbetamelijk. Ik mag hopen dat men alsnog enige blijf geeft van verantwoordelijkheidszin.

Het incident is gesloten.

21 Samengevoegde vragen van - de heer Ronny Balcaen aan de minister van

publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la nouvelle suppression de la liaison à grande vitesse sur la dorsale wallonne" (n° 13903)

- Mme Catherine Fonck au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suspension de la liaison Thalys Mons-Paris" (n° 13944)

- M. Denis Ducarme au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la dorsale wallonne du Thalys" (n° 13984)

Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het opnieuw afschaffen van de hogesnelheidsverbinding op de Waalse as" (nr. 13903)

- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de tijdelijke schrapping van de Thalysverbinding Bergen-Parijs" (nr. 13944)

- de heer Denis Ducarme aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Thalystreinen op de Waalse as" (nr. 13984)

21.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Depuis hier, le Thalys à destination de Paris ne circule plus sur la dorsale wallonne ni sur la dorsale flamande. La société Thalys International a annoncé que la situation ne serait pas rétablie avant fin mars 2013. Ce n'est pas la première fois. Je vous avais interpellé à ce propos en mai dernier. Vous annonciez alors que vous alliez prendre contact avec votre homologue français et que vous continueriez à plaider auprès de la SNCB, actionnaire minoritaire de Thalys International, pour qu'elle défende cette offre sur la dorsale wallonne.

21.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Sinds gisteren rijdt de Thalys met bestemming Parijs niet langer over de Waalse en de Vlaamse as. Thalys International heeft aangekondigd dat de situatie niet genormaliseerd zou worden vóór eind maart 2013. Het is niet de eerste keer dat dit gebeurt. Ik heb u hierover ondervraagd in mei van dit jaar. U kondigde toen aan dat u contact zou opnemen met uw Franse ambtgenoot en dat u er bij de NMBS, minderheidsaandeelhouder van Thalys International, op zou blijven aandringen dat ze dat treinaanbod op de Waalse as moet verdedigen.

Comment justifier une nouvelle suspension de l'offre en Thalys? Le travail de maintenance effectué de mi-juillet à fin août n'était-il pas suffisant? Pourquoi ces quatre ou cinq mois supplémentaires semblent-ils si importants? Le problème n'est-il pas plutôt posé par le nombre insuffisant de rames? Certains projets pourraient d'ailleurs l'aggraver, comme le dossier Fyra.

Waarom is het Thalysaanbod op de Waalse as opnieuw geschrapt? Volstonden de onderhoudswerken die van medio juli tot eind augustus werden uitgevoerd, niet? Waarom zijn die vier à vijf maanden extra zo belangrijk? Is het eigenlijke probleem niet het te kleine aantal treinstellen? Sommige projecten, zoals de Fyra, zouden het probleem trouwens nog kunnen verergeren.

N'était-il pas envisageable de conserver quelques trains les plus fréquentés sur la dorsale?

Was het niet mogelijk om enkele van de drukst bezette treinen op de as te handhaven?

Des compensations sont-elles prévues pour les coûts supplémentaires qu'implique le fait de devoir se rendre à Bruxelles pour prendre le Thalys?

Wordt er in compensaties voorzien voor de bijkomende kosten die de reizigers moeten maken om zich naar Brussel te begeven om daar de Thalys te kunnen nemen?

Avez-vous plaidé auprès de la SNCB pour le maintien de l'offre en Thalys sur la dorsale wallonne? Avez-vous pris contact avec votre homologue français? Comment pouvez-vous garantir le maintien de l'offre à moyen et long terme?

Heeft u bij de NMBS gepleit voor de handhaving van het Thalysaanbod op de Waalse as? Heeft u contact opgenomen met uw Franse ambtgenoot? Hoe kan u het behoud van het aanbod op middellange en lange termijn verzekeren?

Enfin, le contrat de gestion prévoit que la SNCB reçoit les dotations spécifiques visant à compenser les coûts associés aux dessertes intérieures par des trains à grande vitesse. Pour 2012, ce montant

Het beheerscontract voorziet, tot slot, in specifieke toelagen voor de NMBS ter compensatie van de kosten die verbonden zijn aan de binnenlandse dienstverlening met hogesnelheidstreinen. Voor

serait de 6,1 millions d'euros. Qu'en est-il de la révision à la baisse de cette dotation, la mission n'étant plus assurée correctement?

21.02 Catherine Fonck (cdH): Les cinq mois de suspension pour le Thalys sur cette ligne sont justifiés par le respect des délais du programme de maintenance à grande échelle de ces rames. Je croyais qu'il avait déjà eu lieu en Roumanie mais il serait à refaire. En attendant, il y a des conséquences en termes d'allongement du trajet ou de coûts supplémentaires.

Comment en est-on arrivé là? Quelle est la position de la SNCB qui siège au CA de la société Thalys? A-t-elle marqué son accord? A-t-elle demandé des éclaircissements sur cette double révision? Avez-vous contacté votre homologue français?

N'y avait-il pas un plan B? N'est-il pas possible d'affecter un des Thalys effectuant la liaison Bruxelles-Paris à la dorsale wallonne, même à fréquence réduite? Ne pouvait-on envisager un accord avec la SNCF pour la location de rames de TGV?

Quelles sont les mesures prévues pour compenser le préjudice du navetteur? Les Hennuyers peuvent-ils passer par Valenciennes ou Lille?

On évoque une suppression pure et simple pour des raisons de rentabilité. Est-ce vrai?

21.03 Denis Ducarme (MR): Thalys "dorsale wallonne" ne sera pas opérationnel durant huit mois sur seize. Au-delà des suppressions, entretiens, etc., ce qui nous préoccupe aujourd'hui, c'est la pérennité de la ligne. Pouvez-vous nous rassurer à ce propos?

Quelles compensations en termes financiers et de transport seront-elles proposées aux navetteurs victimes de ces désagrèments à répétition?

Conformément au contrat de gestion, une dotation doit-elle être versée en cas de non-opérationnalité de la dorsale wallonne? Qu'en fera-t-on? Sera-t-elle attribuée à des navettes pour rejoindre le Thalys Bruxelles-Paris?

2012 zou het om een bedrag van 6,1 miljoen euro gaan. Zal die toelage naar beneden bijgesteld worden, nu die opdracht niet langer naar behoren wordt verzorgd?

21.02 Catherine Fonck (cdH): Ter rechtvaardiging van de opschorting van het Thalysaanbod op de Waalse as gedurende vijf maanden wordt aangevoerd dat het tijdpad voor het grootschalige onderhoudsprogramma van die treinstellen moet worden nageleefd. Ik dacht dat dat onderhoud reeds was gebeurd in Roemenië, maar blijkbaar moet het worden overgedaan. In afwachting daarvan wordt de reis langer en duurder voor de reizigers.

Hoe is het zover gekomen? Wat is het standpunt van de NMBS, die in de raad van bestuur van Thalys International zetelt? Heeft de NMBS met die beslissing ingestemd? Heeft de NMBS meer uitleg gevraagd over dat dubbele onderhoud? Heeft u contact opgenomen met uw Franse ambtgenoot?

Was er geen plan B? Kan er geen Thalystrein op de verbinding Brussel-Parijs op de Waalse as worden ingezet, zelfs met een beperkte frequentie? Kon er met de SNCF geen akkoord worden gesloten over de huur van hst-stellen?

Welke compenserende maatregelen zullen er worden genomen voor de reizigers? Kunnen inwoners van Henegouwen via Valenciennes of Rijsel reizen?

Er wordt gefluisterd dat die opschorting definitief zou zijn, om rentabiliteitsredenen. Wat is daar van aan?

21.03 Denis Ducarme (MR): De Thalysverbinding op de Waalse as zal over een periode van zestien maanden gedurende acht maanden buiten gebruik worden gesteld. Naast de tijdelijke afschaffing van de lijn en het onderhoud van de treinstellen is het vooral het voortbestaan van de lijn dat ons bezighoudt. Kunt u ons op dat vlak geruststellen?

Welke financiële en vervoerscompensaties zullen er worden voorgesteld aan de pendelaars die keer op keer te lijden hebben onder de hinder?

Overeenkomstig het beheerscontract wordt er bij mijn weten geen dotatie gestort ten voordele van Thalys wanneer de Waalse as niet in gebruik is. Wat zal er met die dotatie gebeuren? Zal ze worden aangewend voor het inrichten van pendelverkeer van en naar de Thalysverbinding Brussel-Parijs?

Chez Thalys, on dit qu'il s'agit d'un problème de rotation et d'entretien de rames. Suivez-vous ce problème? Êtes-vous informé du fait que des lignes supplémentaires sont proposées vers l'Allemagne et d'autres destinations?

L'offre en Allemagne va être revue à la hausse, alors qu'on stoppe les rames pendant cinq mois sur les dorsales wallonne et flamande.

Avez-vous des précisions à ce sujet? Avez-vous pu manifester votre mécontentement auprès de la SNCB et auprès de votre homologue français quant à la suppression de la ligne dorsale Thalys en Wallonie et en Flandre?

21.04 Paul Magnette, ministre (*en français*): Comme vous, je déplore cet allègement du plan de transport de Thalys et je comprends le mécontentement des usagers. Cela étant dit, le lien entre le gouvernement et Thalys est ténu: Thalys International est une société privée dont la SNCB est un actionnaire minoritaire.

La SNCB m'a informé de la suppression de trains Thalys sur les dorsales wallonne et flamande, décidée par le conseil d'administration de Thalys International et en concertation avec la direction de NS Hispeed, pour faire face aux problèmes de disponibilité et de fiabilité du matériel Thalys. La réduction de l'offre sera partagée sur différents axes:

- du 12 novembre 2012 au 30 mars 2013, suppression des Thalys sur les axes dorsale wallonne et dorsale flamande, réduction de 10 % vers les Pays-Bas et réduction de 9 % entre Paris et Bruxelles,
- entre le 31 mars 2013 et le 13 juillet 2013, reprise de la circulation des Thalys sur les deux dorsales mais maintien de la réduction de 10 % vers les Pays-Bas et de 5 % entre Paris et Bruxelles.

Thalys International explique la suppression de 10 % de l'offre entre Paris, Bruxelles et Amsterdam par des problèmes techniques de matériel, parmi lesquels la préparation du gros entretien à mi-vie des rames Thalys. La SNCB a négocié fermement afin que les suppressions soient réparties équitablement et que soient pris en compte d'autres aspects que le nombre de voyageurs affectés ou les revenus perdus.

Les billets Thalys entre Namur, Charleroi, Mons et Paris peuvent soit être remboursés soit servir à

Volgens Thalys vloeit het verminderde vervoersaanbod voort uit het onderhoud van de treinstellen, waardoor verschuivingen noodzakelijk zijn. Wist u echter dat er extra lijnen naar Duitsland en naar andere bestemmingen worden voorgesteld?

Het treinaanbod in Duitsland zal worden uitgebreid, terwijl er op de Waalse en Vlaamse as gedurende vijf maanden geen treinen zullen rijden.

Hebt u daar nadere informatie over? Hebt u bij de NMBS en uw Franse ambtgenoot uw ontevredenheid geuit over de afschaffing van Thalystreinen op de Waalse en Vlaamse as?

21.04 Minister Paul Magnette (Frans): Ik betreur net als u dat het Thalysaanbod wordt ingekrompen en ik begrijp de ontevredenheid bij de reizigers. Er zijn echter nauwelijks banden tussen de regering en Thalys: Thalys International is een privébedrijf en de NMBS is er een minderheidsaandeelhouder van.

De NMBS heeft mij op de hoogte gebracht van de schrapping van Thalystreinen op de Waalse en Vlaamse as, waartoe door de raad van bestuur van Thalys International werd beslist, in overleg met de directie van NS Hispeed, wegens problemen op het stuk van de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het Thalysmaterieel. De inkrimping van het aanbod zal worden gespreid over diverse assen:

- van 12 november 2012 tot 30 maart 2013 worden de Thalystreinen afgeschaft op de Waalse en Vlaamse assen en zullen er 10 procent minder treinen rijden naar Nederland en 9 procent minder treinen zijn tussen Parijs en Brussel;
- van 31 maart 2013 tot 13 juli 2013 zullen er op beide assen weer Thalystreinen rijden, maar zullen er nog altijd 10 procent minder treinen rijden naar Nederland en 5 procent minder treinen zijn tussen Parijs en Brussel.

Volgens Thalys International is de inkrimping – met 10 procent – van het aanbod tussen Parijs, Brussel en Amsterdam onder andere te wijten aan technische problemen met het materieel en de voorbereiding van het groot midlifeonderhoud van de Thalys-treinstellen. De NMBS heeft er hard voor geknokt dat de afgeschafte treinen evenredig zouden worden verdeeld en dat er rekening zou worden gehouden met andere aspecten zoals het aantal getroffen reizigers en het verlies aan inkomsten.

De tickets voor een Thalys-rit tussen Namen, Charleroi, Bergen en Parijs zullen worden

voyager gratuitement jusqu'à Bruxelles. Les voyageurs seront indemnisés de manière spéciale pour le retard encouru entre Paris et ces villes, ainsi qu'Ostende.

À partir du 9 décembre 2012 deux des cinq trains Thalys reliant quotidiennement Paris, Bruxelles, Liège, Aix-la-Chapelle et Cologne seront prolongés vers Essen, sans besoin de matériel supplémentaire.

Je veillerai à la stricte application du contrat de gestion qui lie l'État à la SNCB. Il prévoit que la dotation complémentaire n'est versée que si les trains internationaux assurent effectivement la desserte intérieure.

Thalys International est une société privée, j'ai néanmoins demandé à sa direction un rapide rétablissement du service et un traitement diligent des demandes des clients lésés.

21.05 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Vous ne parlez pas de contacts avec votre homologue français et les autres parties prenantes à Thalys International, je suppose qu'ils n'ont pas eu lieu. Le lien ténu entre le gouvernement et Thalys que vous évoquez pèse tout de même 6,2 millions d'euros. Ce sont les moyens consentis pour une desserte sur la dorsale wallonne et sur la dorsale flamande. On doit pouvoir faire pression.

Vous n'apportez aucune garantie sur la survie de la desserte. Je crains qu'elle soit abandonnée à court terme.

21.06 Catherine Fonck (cdH): Le dossier est affligeant. Il est insensé de suspendre une ligne de TGV entre la France et la Belgique pendant cinq mois alors qu'ailleurs on supprime cinq à dix pour cent des trains.

Je n'ai pas entendu la raison de la double révision. Je ne suis pas sûre que nous pourrions en savoir davantage.

Il serait utile que les usagers puissent emprunter la ligne de Valenciennes ou de Lille vers Paris plutôt que d'être renvoyés à Bruxelles.

Je retiens qu'il n'y a pas de plan B pour la mise à disposition de rames.

terugbetaald of kunnen worden gebruikt voor een gratis rit naar Brussel. De reizigers zullen een bijzondere schadevergoeding krijgen voor de vertraging die ze oplopen tussen Parijs en die steden, evenals tussen Parijs en Oostende.

Vanaf 9 december 2012 zullen twee van de vijf Thalys-treinen die dagelijks tussen Parijs, Brussel, Luik, Aken en Keulen rijden, verder rijden naar Essen, zonder dat er daartoe extra materieel moet worden ingezet.

Ik zal erop toezien dat de beheersovereenkomst tussen de Staat en de NMBS strikt zal worden toegepast. Volgens die overeenkomst wordt de bijkomende dotatie enkel uitbetaald indien de internationale treinen ook binnenlands vervoer verzekeren.

Thalys International is een private vennootschap. Niettemin heb ik de directie van die onderneming gevraagd zo snel mogelijk die verbindingen weer in gebruik te nemen en de dossiers van de reizigers die hiervan nadeel ondervinden met bekwame spoed te behandelen.

21.05 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Aangezien u geen gewag maakt van contacten met uw Franse ambtgenoot en de andere participanten in Thalys International, ga ik ervan uit dat er geen contacten zijn geweest. U zegt dat er nauwelijks banden zijn tussen de regering en Thalys, maar we hebben het hier niettemin over een bedrag van 6,2 miljoen euro. Dat zijn de middelen die uitgetrokken werden voor de dienstverlening op de Waalse en de Vlaamse as. Het moet mogelijk zijn om druk uit te oefenen.

U doet geen enkele toezegging inzake de handhaving van die dienstverlening. Ik vrees dat die op korte termijn zal worden stopgezet.

21.06 Catherine Fonck (cdH): Het is een bedroevend dossier. Het is absurd dat een hst-verbinding tussen Frankrijk en België vijf maanden lang wordt geschrapt, terwijl elders vijf à tien procent van de treinen afgeschafte wordt.

Ik heb u geen reden horen opgeven voor de dubbele onderhoudsbeurt, en ik betwijfel of we het fijne van de zaak te weten zullen komen.

Het zou handig zijn als de reizigers via Valenciennes of Rijsel, in plaats van via Brussel, naar Parijs zouden kunnen sporen.

Ik onthoud dat er geen plan B is voor de terbeschikkingstelling van treinstellen.

Nous vous avons demandé tous les trois si cette suspension risquait de se muer en suppression. Même si vous avez peu à dire, ce serait beaucoup. J'attends de vous une opposition à cette suppression possible.

21.07 **Paul Magnette**, ministre (*en français*): Madame Fonck, je vous ai répondu très précisément avoir demandé que ce service soit rétabli dans les meilleurs délais. C'est un positionnement clair et ferme.

21.08 **Catherine Fonck** (cdH): J'avais bien entendu cette phrase-là. Mais elle n'indiquait pas clairement si la reprise devait avoir lieu dès l'achèvement de la maintenance des rames.

21.09 **Paul Magnette**, ministre (*en français*): Cela ne se fait pas dans un délai de quinze jours...

21.10 **Catherine Fonck** (cdH): Donc, il faut rétablir dans les cinq mois à venir? Tant mieux. J'espère que la position de la SNCB sera aussi ferme que la vôtre et que vous aurez des contacts privilégiés avec vos homologues français.

21.11 **Denis Ducarme** (MR): On n'a pas prévu de solution dans l'immédiat pour aider les navetteurs qui vont souffrir de cette absence de connexion à Paris pendant cinq mois. Dès lors, la SNCB ne pourrait-elle pas réfléchir à des propositions qui pourraient simplifier la vie de ces gens?

La publicité pour Thalys vante l'augmentation des rames sur certaines lignes existantes et la desserte de nouvelles destinations. De qui se moque-t-on? Si des problèmes de rotation des rames se posent, pourquoi supprimer des services en Wallonie et en Flandre pour en proposer d'autres ailleurs?

Il aurait été utile que vous leur posiez des questions à ce sujet. Nous ne sommes pas rassurés et j'ai le sentiment que vous ne l'êtes pas non plus. Nous serons quelques-uns à prendre, en tant que parlementaires, des initiatives pour continuer à avancer sur ce dossier.

L'incident est clos.

22 **Question de M. Michel Doomst au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur**

We hebben u alledrie gevraagd of die tijdelijke stopzetting het einde van die hst-verbinding zou kunnen inluiden. Zelfs als u weinig te zeggen hebt, zou dat al veel zijn. Ik verwacht van u dat u zich tegen die mogelijke definitieve schrapping zal kanten.

21.07 **Minister Paul Magnette** (*Frans*): Mevrouw Fonck, ik heb u duidelijk gezegd dat ik heb gevraagd de dienst zo snel mogelijk weer operationeel te maken. Dat is toch een duidelijk en krachtadig standpunt.

21.08 **Catherine Fonck** (cdH): Dat had ik wel gehoord. Uit uw antwoord bleek echter niet of de dienst meteen na het onderhoud van de treinstellen moet worden hervat.

21.09 **Minister Paul Magnette** (*Frans*): Met twee weken komt men er natuurlijk niet...

21.10 **Catherine Fonck** (cdH): U bedoelt dat de dienst zo snel mogelijk weer operationeel moet worden in de loop van de volgende vijf maanden. Dat is maar goed ook. Ik hoop dat de NMBS een even duidelijk standpunt zal innemen en dat u bevoorrechte contacten zult hebben met uw Franse ambtgenoten.

21.11 **Denis Ducarme** (MR): Er is niet meteen een oplossing voor de pendelaars die die snelle verbinding naar Parijs gedurende vijf maanden zullen moeten missen. Kan de NMBS niet met een oplossing komen om het leven van die mensen te vereenvoudigen?

In zijn reclameboodschap gaat Thalys er prat op dat er meer treinstellen worden ingezet op bestaande lijnen en dat er nieuwe bestemmingen zullen worden aangedaan. Wie houdt men hier voor de gek? Als er problemen zijn met het verschuiven van treinstellen, waarom worden de verbindingen in Wallonië en Vlaanderen dan afgeschaft, terwijl men elders een nieuwe dienstverlening aanbiedt?

U had hen beter hierover aan de tand gevoeld. Wij zijn niet gerustgesteld en ik heb het gevoel dat u dat ook niet bent. Een aantal parlementsliden zullen initiatieven nemen om dit dossier verder te doen opschieten.

Het incident is gesloten.

22 **Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met**

"les crèches pour navetteurs" (n° 13927)

22.01 Michel Doomst (CD&V): La première crèche pour navetteurs, Les Petits Voyageurs, pouvant accueillir 25 enfants, a été ouverte cette année à Liège.

Le ministre pourrait-il expliquer ce projet? D'autres crèches pour navetteurs verront-elles le jour dans d'autres gares?

22.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): En 2010, le Holding SNCB s'est basée sur différents critères pour sélectionner deux villes pour l'ouverture à l'essai de crèches, plus précisément dans les gares de Liège et d'Audenarde. À Liège-Guillemins, la SNCB-Holding a confié la gestion de la crèche à la ville de Liège. La crèche a été inaugurée en septembre 2012 et le projet sera évalué fin 2013. Il existe actuellement un accord de partenariat entre la ville de Liège, l'Office de la Naissance et de l'Enfance (ONE) et la SNCB-Holding. Dans cet accord, l'ONE s'engage à subventionner la ville de Liège pour l'exploitation de la crèche afin que les tarifs officiels puissent être appliqués.

En Flandre, l'on étudie avec la ville d'Audenarde l'opportunité d'ouvrir une garderie à la gare. Partena a été choisi comme exploitant par le biais d'une procédure d'adjudication. Il est difficile d'aboutir à un accord sur les coûts car il n'y a pas de soutien structurel.

Un projet de crèche pour navetteurs est également en préparation à Charleroi-Sud. Les négociations avec l'ONE et la ville vont bon train.

La SNCB étudie actuellement d'autres sites d'implantation. Je transmettrai à ce sujet les informations nécessaires à monsieur Doomst.

L'incident est clos.

23 Questions jointes de

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'évaluation du protocole d'accord de 2008 relatif aux arrêts de travail au sein du Groupe SNCB" (n° 13948)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'évaluation du protocole d'accord de 2008 relatif aux arrêts de travail au

Grote Steden, over "de pendelcrèches" (nr. 13927)

22.01 Michel Doomst (CD&V): In Luik werd dit jaar een eerste pendelcrèche geopend, Les Petits Voyageurs, met plaats voor 25 kinderen.

Kan de minister dit project toelichten? Krijgen ook andere stations zo een pendelcrèche?

22.02 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): In 2010 heeft de NMBS-Holding op basis van een aantal criteria twee plaatsen geselecteerd voor de proefinvoering van crèches, met name de stations van Luik en Oudenaarde. In Luik-Guillemins heeft de NMBS-Holding het beheer van de crèche toevertrouwd aan de stad Luik. De crèche werd ingehuldigd in september 2012 en het project wordt eind 2013 geëvalueerd. Momenteel ligt er een partnerovereenkomst voor tussen de stad Luik, de Office de la Naissance et de l'Enfance (ONE) en de NMBS-Holding. In die overeenkomst verbindt ONE zich ertoe de stad Luik te subsidiëren voor de uitbating van de crèche, opdat de officiële tarieven zouden kunnen worden toegepast.

In Vlaanderen wordt met de stad Oudenaarde bekeken of het opportuun is om kinderopvang aan het station van Oudenaarde uit te bouwen. Via een aanbestedingsproces werd Partena als uitbater geselecteerd. Het is moeilijk een overeenkomst over de kosten te bereiken omdat er geen structurele ondersteuning is.

Ook in het station Charleroi-Zuid loopt een pendelcrèche-project. De onderhandelingen met de stad en met ONE verlopen vlot.

De NMBS bestudeert momenteel bijkomende vestigingsplaatsen. Ik zal de heer Doomst hierover de nodige informatie bezorgen.

Het incident is gesloten.

23 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de evaluatie van het protocolakkoord van 2008 inzake werkonderbrekingen bij de NMBS-Groep" (nr. 13948)

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

sein du Groupe SNCB" (n° 13988)**Grote Steden, over "de evaluatie van het protocolakkoord van 2008 inzake werkonderbrekingen bij de NMBS-Groep" (nr. 13988)**

23.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): L'accord de gouvernement prévoyait explicitement une évaluation de l'accord signé en 2008 entre la direction du Groupe SNCB et les organisations syndicales. En cas d'évaluation négative, le gouvernement envisagera des mesures plus sévères pour garantir la continuité du service public.

23.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): In haar regeerakkoord heeft de regering uitdrukkelijk bepaald dat het akkoord van 2008 tussen de directie van de NMBS-Groep en de vakorganisaties moet worden geëvalueerd. Bij een negatieve evaluatie zal de regering strengere maatregelen overwegen om de continuïteit van de openbare dienst te verzekeren.

Quelle est l'attitude des organisations syndicales à ce sujet? Quel est le calendrier proposé par le ministre?

Wat is de houding van de vakbonden in deze? Volgens welke timing wil de minister werken?

23.02 Tanguy Veys (VB): Les conséquences d'une grève de la SNCB sont toujours considérables. Il existe cependant des protocoles que ce soit du côté des organisations syndicales ou de la SNCB qui doivent être respectés. À défaut, il faut agir. L'évaluation des protocoles est inscrite dans l'accord de gouvernement qui remonte à un an déjà.

23.02 Tanguy Veys (VB): Als de NMBS staakt, dan zijn de gevolgen altijd zeer ingrijpend. Nochtans bestaan er protocollen, zowel bij de vakorganisaties als bij de NMBS, die moeten worden gerespecteerd. Als dat niet gebeurt, dan moet er worden opgetreden. De evaluatie van de protocollen wordt vermeld in het regeerakkoord, dat intussen één jaar oud is.

Où en est ce dossier? Pourquoi aucun résultat n'a-t-il été enregistré à ce jour? Quelle est la suite des événements?

Wat is de stand van zaken? Waarom werden er tot op heden nog geen resultaten geboekt? Wat is de verdere planning?

23.03 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Il y a quelques mois, le Groupe SNCB présentait un texte visant à renforcer le dialogue social en cas d'arrêt de travail. Cette proposition de modification de l'accord social comporte plusieurs points, dont la fameuse procédure d'alarme, afin d'optimiser la réaction aux possibles actions de grève et de trouver une solution dans les meilleurs délais. Il y est également question des sanctions en cas de non-respect du protocole.

23.03 Minister Paul Magnette (*Nederlands*): Enkele maanden geleden diende de NMBS-Groep een tekst in die de bedoeling had om bij een werkonderbreking de sociale dialoog te versterken. In dat voorstel van wijziging van het sociaal akkoord staan verschillende punten, alsook de zogenaamde alarmbelprocedure, om optimaal in te spelen op mogelijke stakingsacties en zo snel mogelijk tot een oplossing te komen. Er is ook een passage over sancties in geval van niet-naleving van het protocol.

Pour le moment, aucun accord n'a pu être trouvé concernant cette proposition vu l'absence de confiance autour de la table de négociation. Une fois le dossier "réforme de la structure du Groupe SNCB" approuvé, nous relancerons le dossier des arrêts de travail.

Momenteel is er geen akkoord over het voorstel, wat te wijten is aan een gebrek aan vertrouwen rond de onderhandelingstafel. Zodra het dossier 'hervorming van de structuur van de NMBS-Groep' is goedgekeurd, zullen we dit dossier van de werkonderbrekingen opnieuw lanceren.

23.04 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Selon moi, il n'existe aucun lien entre la restructuration et l'évaluation du protocole d'accord. Toutes deux doivent être mises en œuvre d'urgence et prioritairement. Les nombreuses grèves sauvages à la SNCB causent, en effet, de nombreux tracas.

23.04 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Volgens mij is er geen link tussen de herstructurering en de evaluatie van het protocolakkoord. Beide moeten even dringend en prioritair worden uitgevoerd. De vele en wilde stakingen bij de NMBS veroorzaken immers veel ellende.

23.05 Tanguy Veys (VB): Il est un peu trop aisé de

23.05 Tanguy Veys (VB): Het is iets te

répondre que ce thème sera abordé dans le cadre de la restructuration de la SNCB. Les arguments ne manquent pas pour prendre dès à présent ces mesures renforcées. L'accord de gouvernement est clair à ce sujet. Le ministre doit prendre les mesures nécessaires sans plus attendre, sans quoi la grève restera une arme beaucoup trop facile à utiliser.

L'incident est clos.

La réunion publique est levée à 18 h 23.

gemakkelijk om te antwoorden dat dit in het kader van de herstructurering van de NMBS mee aan bod komt. Er zijn voldoende argumenten om die strengere maatregelen nu reeds te nemen. Het regeerakkoord is ter zake duidelijk. De minister moet onverwijld de nodige maatregelen nemen. Zolang dat niet gebeurt, zal men de staking veel te gemakkelijk als wapen blijven gebruiken.

Het incident is gesloten.

De openbare vergadering wordt gesloten om 18.23 uur.