



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

Mercredi

26-02-2014

Après-midi

Woensdag

26-02-2014

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
INDEP-ONAFH	Indépendant - Onafhankelijk

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 beigegekleurd papier)

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

SOMMAIRE

Questions jointes de	1
- Mme Jacqueline Galant à la vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances sur "les vols de câbles en 2013" (n° 21708)	1
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les vols de cuivre" (n° 22319)	1
<i>Orateurs: Jacqueline Galant, Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes</i>	
Question de Mme Jacqueline Galant au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la distribution des faire-part de décès par bpost" (n° 21754)	3
<i>Orateurs: Jacqueline Galant, Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes</i>	
Questions jointes de	5
- Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la rénovation des points d'arrêt non gardés (PANG), spécifiquement en Région liégeoise dans le cadre du projet du futur transfert modal liégeois" (n° 21841)	5
- M. Luc Gustin au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les points d'arrêt non gardés" (n° 21921)	5
- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le cadastre des points d'arrêt non gardés (PANG) réalisé par l'ASBL navetteurs.be" (n° 22281)	5
<i>Orateurs: Luc Gustin, Ronny Balcaen, Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes</i>	
Question de M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'accompagnement des personnes handicapées à la gare de Noorderkempen" (n° 21867)	7
<i>Orateurs: Stefaan Van Hecke, président du groupe Ecolo-Groen, Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes</i>	

INHOUD

Samengevoegde vragen van	1
- mevrouw Jacqueline Galant aan de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen over "de kabeldiefstallen in 2013" (nr. 21708)	1
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "koperdiefstallen" (nr. 22319)	1
<i>Sprekers: Jacqueline Galant, Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden</i>	
Vraag van mevrouw Jacqueline Galant aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het bezorgen van rouwbrieven door bpost" (nr. 21754)	3
<i>Sprekers: Jacqueline Galant, Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden</i>	
Samengevoegde vragen van	5
- mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de vernieuwing van onbewaakte stopplaatsen, meer bepaald in de streek van Luik in het kader van het plan voor de Luikse 'modal shift'" (nr. 21841)	5
- de heer Luc Gustin aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de onbewaakte stopplaatsen" (nr. 21921)	5
- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het door de vzw navetteurs.be opgemaakte kadaster van onbewaakte stopplaatsen" (nr. 22281)	5
<i>Sprekers: Luc Gustin, Ronny Balcaen, Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden</i>	
Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de begeleiding van personen met een beperking in het station Noorderkempen" (nr. 21867)	7
<i>Sprekers: Stefaan Van Hecke, voorzitter van de Ecolo-Groen-fractie, Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden</i>	

Questions jointes de	8	Samengevoegde vragen van	8
- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la redevance élevée pour l'utilisation des sillons sur la ligne 4 vers Noorderkempen" (n° 21883)	8	- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de hoge rijpadvergoeding op lijn 4 naar Noorderkempen" (nr. 21883)	8
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les redevances imposées par Infrabel pour l'utilisation des sillons ferroviaires" (n° 21990)	8	- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de rijpadvergoedingen van Infrabel" (nr. 21990)	8
- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la redevance élevée pour l'utilisation des sillons sur la ligne 4 vers Noorderkempen (suite)" (n° 22098)	8	- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de hoge rijpadvergoeding op lijn 4 naar Noorderkempen (vervolg)" (nr. 22098)	8
- M. Frank Wilrycx au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gare de Noorderkempen" (n° 22306)	8	- de heer Frank Wilrycx aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het station Noorderkempen" (nr. 22306)	8
- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gare de Noorderkempen" (n° 22323)	8	- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het station Noorderkempen" (nr. 22323)	8
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, David Geerts, Frank Wilrycx, Jean-Pascal Labille , ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, David Geerts, Frank Wilrycx, Jean-Pascal Labille , minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden	
Question de M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le supplément voyageurs pour les seniors" (n° 21916)	15	Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de reizigerstoeslag voor senioren" (nr. 21916)	15
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Jean-Pascal Labille , ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Jean-Pascal Labille , minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden	
Questions jointes de	17	Samengevoegde vragen van	17
- M. Josy Arens au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les procédures de remboursement de la SNCB en cas de retard de train" (n° 21926)	17	- de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de terugbetalingsprocedures van de NMBS bij treinvertragingen" (nr. 21926)	17
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le système de compensation en cas de retard de train" (n° 22408)	17	- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de compensatieregeling bij treinvertragingen" (nr. 22408)	17
<i>Orateurs:</i> Josy Arens, Sabien Lahaye-Battheu, Jean-Pascal Labille , ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> Josy Arens, Sabien Lahaye-Battheu, Jean-Pascal Labille , minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden	
Question de M. Karel Uyttersprot au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au	19	Vraag van de heer Karel Uyttersprot aan de minister van Overheidsbedrijven en	19

développement, chargé des Grandes Villes, sur "la communication avec les navetteurs" (n° 21930)

Orateurs: **Karel Uyttersprot, Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes

Question de M. Karel Uyttersprot au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les pannes des trains circulant sur la ligne 60" (n° 21931)

Orateurs: **Karel Uyttersprot, Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes

Questions jointes de
- M. Karel Uyttersprot au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la catastrophe ferroviaire de Wetteren" (n° 21932)

- M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le suivi des demandes de dommages et intérêts à la suite de l'accident ferroviaire de Wetteren" (n° 22107)

- M. Jenne De Potter au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le remboursement des dommages à la suite de la catastrophe ferroviaire de Wetteren" (n° 22157)

- Mme Karin Temmerman au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le remboursement des frais occasionnés par la catastrophe ferroviaire de Wetteren" (n° 22258)

Orateurs: **Karel Uyttersprot, Stefaan Van Hecke**, président du groupe Ecolo-Groen, **Jenne De Potter, Karin Temmerman**, présidente du groupe sp.a, **Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes

Questions jointes de
- M. Josy Arens au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le règlement de la SNCB en matière de rappels de paiement des amendes" (n° 21934)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le système des amendes de la SNCB" (n° 22420)

Orateurs: **Sabien Lahaye-Battheu, Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au

Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "communicatie naar pendelaars" (nr. 21930)

Sprekers: **Karel Uyttersprot, Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden

Vraag van de heer Karel Uyttersprot aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "defecte treinen op lijn 60" (nr. 21931)

Sprekers: **Karel Uyttersprot, Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden

Samengevoegde vragen van
- de heer Karel Uyttersprot aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de treinramp in Wetteren" (nr. 21932)

- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de opvolging van de schadeclaims na het treinongeval in Wetteren" (nr. 22107)

- de heer Jenne De Potter aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de terugbetaling van de schade naar aanleiding van de treinramp in Wetteren" (nr. 22157)

- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de terugbetaling van de kosten na de treinramp in Wetteren" (nr. 22258)

Sprekers: **Karel Uyttersprot, Stefaan Van Hecke**, voorzitter van de Ecolo-Groen-fractie, **Jenne De Potter, Karin Temmerman**, voorzitter van de sp.a-fractie, **Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden

Samengevoegde vragen van
- de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het reglement van de NMBS inzake aanmaningen tot betaling van boetes" (nr. 21934)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het boetesysteem bij de NMBS" (nr. 22420)

Sprekers: **Sabien Lahaye-Battheu, Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en

Développement, chargé des Grandes Villes

Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden

Questions jointes de	29	Samengevoegde vragen van	29
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la création d'une plus-value éthique pour bpost" (n° 21989)	29	- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het creëren van een ethische meerwaarde voor bpost" (nr. 21989)	29
- Mme Véronique Bonni au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le projet de bpost pour combattre l'isolement des personnes âgées" (n° 22165)	29	- mevrouw Véronique Bonni aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de plannen van bpost om het sociale isolement van bejaarden tegen te gaan" (nr. 22165)	29
<i>Orateurs:</i> David Geerts, Véronique Bonni, Jean-Pascal Labille , ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> David Geerts, Véronique Bonni, Jean-Pascal Labille , minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden	
Question de M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le rapport sur le Fyra de Ernst & Young" (n° 22024)	31	Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het Fyrapport van Ernst & Young" (nr. 22024)	31
<i>Orateurs:</i> Stefaan Van Hecke , président du groupe Ecolo-Groen, Jean-Pascal Labille , ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> Stefaan Van Hecke , voorzitter van de Ecolo-Groen-fractie, Jean-Pascal Labille , minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden	
Questions jointes de	32	Samengevoegde vragen van	32
- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'état des lieux du plan pluriannuel d'investissement 2013-2025" (n° 22097)	32	- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stand van zaken in verband met het meerjareninvesteringsplan 2013-2025" (nr. 22097)	32
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan pluriannuel d'investissement 2013-2025 de la SNCB" (n° 22289)	32	- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 van de NMBS" (nr. 22289)	32
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Sabien Lahaye-Battheu, Jean-Pascal Labille , ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Sabien Lahaye-Battheu, Jean-Pascal Labille , minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden	
Question de M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les actions de fin d'année de la SNCB" (n° 22222)	34	Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de eindejaarsacties van de NMBS" (nr. 22222)	34
<i>Orateurs:</i> Stefaan Van Hecke , président du groupe Ecolo-Groen, Jean-Pascal Labille , ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> Stefaan Van Hecke , voorzitter van de Ecolo-Groen-fractie, Jean-Pascal Labille , minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden	
Question de Mme Bercy Slegers au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au	35	Vraag van mevrouw Bercy Slegers aan de minister van Overheidsbedrijven en	35

développement, chargé des Grandes Villes, sur "le transport international de marchandises par chemin de fer entre la France et la Belgique" (n° 22211)

Orateurs: **Bercy Slegers, Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes

Question de Mme Bercy Slegers au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les antennes-relais GSM" (n° 22213)

Orateurs: **Bercy Slegers, Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes

Question de Mme Bercy Slegers au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'amélioration planifiée de l'accès aux gares, plus précisément en ce qui concerne l'élévation de quais" (n° 22214)

Orateurs: **Bercy Slegers, Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes

Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le droit d'accès des entreprises ferroviaires au Traffic Control et aux postes de signalisation" (n° 22318)

Orateurs: **Sabien Lahaye-Battheu, Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes

Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les tâches supplémentaires imposées aux facteurs de manière générale et plus particulièrement les visites à rendre aux personnes âgées" (n° 22324)

Orateurs: **Sabien Lahaye-Battheu, Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes, **Jef Van den Bergh**

Question de M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gestion des accotements de voies par la SNCB" (n° 22338)

Orateurs: **Stefaan Van Hecke**, président du groupe Ecolo-Groen, **Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la

Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het internationaal goederenvervoer via het spoor tussen Frankrijk en België" (nr. 22211)

Sprekers: **Bercy Slegers, Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden

Vraag van mevrouw Bercy Slegers aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de zendmasten voor gsm-gebruik" (nr. 22213)

Sprekers: **Bercy Slegers, Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden

Vraag van mevrouw Bercy Slegers aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de planmatige uitbreiding van de toegankelijkheid van de stations en meer bepaald wat de perronverhogingen betreft" (nr. 22214)

Sprekers: **Bercy Slegers, Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden

Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het toegangsrecht van spoorwegondernemingen tot Traffic Control en de seinposten" (nr. 22318)

Sprekers: **Sabien Lahaye-Battheu, Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden

Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de bijkomende taken voor postbodes in het algemeen en het bezoeken van bejaarden in het bijzonder" (nr. 22324)

Sprekers: **Sabien Lahaye-Battheu, Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, **Jef Van den Bergh**

Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het beheer van spoorbermen door de NMBS" (nr. 22338)

Sprekers: **Stefaan Van Hecke**, voorzitter van de Ecolo-Groen-fractie, **Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en

Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes		Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden	
Questions jointes de	44	Samengevoegde vragen van	44
- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la situation en ce qui concerne la dette de la SNCB et d'Infrabel" (n° 22373)	44	- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stand van zaken in verband met de schuld van de NMBS en van Infrabel" (nr. 22373)	44
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'évolution de la dette de la SNCB et d'Infrabel" (n° 22421)	44	- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de evolutie van de schuld bij de NMBS en Infrabel" (nr. 22421)	44
Orateurs: Jef Van den Bergh, Sabien Lahaye-Battheu, Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes		Sprekers: Jef Van den Bergh, Sabien Lahaye-Battheu, Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden	
Question de M. Luc Gustin au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'avenir de la gare de Statte" (n° 22415)	47	Vraag van de heer Luc Gustin aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toekomst van het station Statte" (nr. 22415)	47
Orateurs: Luc Gustin, Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes		Sprekers: Luc Gustin, Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden	
Question de Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gare de Nivelles" (n° 22328)	48	Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het station Nijvel" (nr. 22328)	48
Orateurs: Valérie De Bue, Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes		Sprekers: Valérie De Bue, Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden	
Question de Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les trains fantômes" (n° 22414)	49	Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de spooktreinen" (nr. 22414)	49
Orateurs: Valérie De Bue, Jean-Pascal Labille, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes		Sprekers: Valérie De Bue, Jean-Pascal Labille, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden	

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

du

MERCREDI 26 FÉVRIER 2014

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 26 FEBRUARI 2014

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.26 uur en voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.
La séance est ouverte à 14.26 heures et présidée par M. Jef Van den Bergh.

01 Questions jointes de

- Mme Jacqueline Galant à la vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances sur "les vols de câbles en 2013" (n° 21708)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les vols de cuivre" (n° 22319)

01 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Jacqueline Galant aan de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen over "de kabeldiefstallen in 2013" (nr. 21708)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "koperdiefstallen" (nr. 22319)

01.01 Jacqueline Galant (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, cette question était destinée à la ministre de l'Intérieur mais elle est arrivée dans cette commission.

Ces dernières années, les vols de câbles ont été un véritable fléau sur les voies de chemin de fer. J'ai d'ailleurs interrogé à plusieurs reprises la ministre de l'Intérieur sur le sujet. En 2009, 290 faits avaient été répertoriés. Par la suite, ce nombre n'a cessé de grimper jusqu'aux 1 362 cas constatés en 2012. En 2013, c'est cependant une baisse du phénomène qui a été constatée puisque l'an dernier, 810 vols de cuivre ont été enregistrés. Ces résultats sont la conséquence du Plan national contre les vols de câbles et des mesures prises par Infrabel, la SNCB et la police des chemins de fer.

Je constate cependant que la plupart des faits l'an dernier ont été enregistrés dans les arrondissements de Bruxelles-Hal-Vilvorde, Charleroi, Mons et Liège. Je note que, selon la police fédérale, si ces vols sont toujours commis par des bandes organisées, qui volent plus souvent de grandes quantités, la plupart des vols de 2013 sont qualifiés de vols "casse-croûte", c'est-à-dire commis par des particuliers riverains des voies et qui veulent gagner un peu d'argent en s'emparant de quelques mètres de câbles. Comment la police en arrive-t-elle à ces conclusions?

Infrabel et la SNCB soulignent que la lutte contre le vol de câbles n'est pas terminée. Les vols de câbles causent encore un retard moyen de deux heures par jour sur le réseau belge, ce qui représente un total de 44 933 minutes de retard accumulées sur le réseau en 2013. La

01.01 Jacqueline Galant (MR): Na de implementatie van het Nationaal Actieplan tegen kabeldiefstallen daalde het aantal kabeldiefstallen bij het spoor van 1.362 in 2012 naar 810 in 2013. Volgens de politie worden ze veelal gepleegd door particulieren die een centje willen verdienen. Hoe is de politie tot die conclusie gekomen?

Een betere verankering van de kabels en de vervanging van koper door aluminium lijken doeltreffende maatregelen te zijn in de strijd tegen die diefstallen, die gemiddeld twee uur vertraging per dag veroorzaken.

Zullen de maatregelen in het kader van het Nationaal Actieplan tegen kabeldiefstallen gehandhaafd en geïntensiveerd worden?

police rappelle que les vols de câbles ne sont pas sans risque. En effet, les câbles sont sous tension et cela comporte donc un risque d'électrocution. Il y a aussi un risque pour les travailleurs d'Infrabel, qui peuvent se retrouver face à des voleurs qui n'hésitent pas à faire usage de la violence.

Bref, il y a encore une marge de progression, notamment dans les régions où les vols se sont davantage concentrés en 2013. Au vu des résultats engrangés localement, on se dit que certaines mesures sont efficaces, comme un meilleur ancrage des câbles, et là où c'est possible, le changement vers l'aluminium des câbles de cuivre. Il y a aussi le placement de caméras à plusieurs endroits critiques sur le réseau. Quelles mesures peuvent-elles être prises? Le Plan national contre les vols de câbles va-t-il être poursuivi en concertation avec votre collègue de l'Intérieur? Sera-t-il intensifié et, si oui, où et comment?

01.02 Jean-Pascal Labille, ministre: Monsieur le président, madame Galant, tout d'abord, en ce qui concerne les conclusions auxquelles arrive la police fédérale, il ne m'appartient évidemment pas de les commenter. Dans ce cadre, je tiens à remercier la police fédérale pour l'étroite collaboration avec les services de la SNCB et d'Infrabel et pour les résultats obtenus.

En 2014, le Plan national d'action contre les vols de câbles sera maintenu. Ce maintien repose sur les résultats probants obtenus en 2013. Les actions entreprises ont en effet permis de diminuer le nombre de faits de vols de matériaux de 40 % en 2013. Alors qu'en 2012, on enregistrait 1 362 faits, ce nombre a chuté, comme vous le soulignez, à 810 en 2013.

L'entité Corporate Security Service de la SNCB, les services d'Infrabel, la police fédérale des chemins de fer et la police judiciaire, c'est-à-dire les partenaires assurant le suivi du Plan national, accorderont en 2014 une attention particulière à, premièrement, la mise en application de la nouvelle circulaire interne à la SNCB et à Infrabel, traitant de la communication et de la constatation des vols de cuivre sur le réseau ferroviaire; deuxièmement, à la mise en place d'actions de police au niveau fédéral et local afin de ne pas relâcher la vigilance sur les voleurs potentiels; troisièmement, au suivi des *best practices*, c'est-à-dire des expériences positives développées en la matière par les réseaux ferroviaires étrangers.

Je tiens également à rappeler les principes de base de la stratégie de lutte contre les vols de câbles. Premièrement, la prise de mesures opérationnelles comme le renforcement de la présence des équipes de police et de Securail dans les zones *hot spot*. Deuxièmement, la prise de mesures législatives: c'est le cas de la loi du 15 juillet 2013 portant dispositions urgentes en matière de lutte contre la fraude, avec la fin du paiement en cash chez les ferrailleurs afin de mieux tracer les transactions financières.

Enfin, en ce qui concerne les mesures techniques qui sont ou seront prises, on notera que l'utilisation de câbles en aluminium est maintenant possible. L'utilisation de caméras pour chaque nouveau chantier qui se retrouve dans une liste de *hot spots* "vols de câbles". Les câbles seront bétonnés. Cette mesure est d'ailleurs d'application depuis juillet 2013. Il y aura également un marquage physique visuel,

01.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Het is niet aan mij om opmerkingen te geven over de besluiten die de federale politie trekt. Ik dank de politie overigens voor de resultaten.

Het aantal diefstallen is met 40 procent afgenomen, dus blijft het nationaal actieplan in 2014 van kracht.

De bij het plan betrokken instanties zullen ervoor zorgen dat de nieuwe interne omzendbrief met betrekking tot de melding en vaststelling van koperdiefstallen op het spoornet wordt toegepast, dat de politie de nodige acties onderneemt op federaal en lokaal vlak, en dat in het buitenland ontwikkelde best practices worden opgevolgd.

Onze strategie omvat operationele maatregelen (verhoogde aanwezigheid van politie en Securail op risicoplaatsen), maar ook wetgevende maatregelen (bijvoorbeeld de wet van 15 juli 2013, waardoor metaalhandelaars niet langer contant mogen betalen). Er kunnen ook technische maatregelen worden genomen: aluminium kabels gebruiken; camera's installeren; de kabels betonneren, of ze olfactorisch merken, zodat speurhonden ze kunnen opsporen.

voire olfactif, permettant aux chiens pisteurs de la police de reconnaître les câbles volés.

01.03 Jacqueline Galant (MR): Monsieur le ministre, merci pour cette réponse complète. Il est vrai qu'il est important de maintenir la concertation entre votre département, la SNCB, Infrabel et votre collègue de l'Intérieur, responsable de la police des chemins de fer. On voit que les chiffres sont importants. Cela cause des désagréments pour les navetteurs, vu les heures de retard engendrées, ainsi évidemment que des pertes financières pour la SNCB.

J'espère vraiment que cette concertation et cette collaboration entre les différents départements resteront d'actualité pour faire un maximum de prévention et éviter ces vols sur les voies de chemin de fer. Je vous remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Question de Mme Jacqueline Galant au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la distribution des faire-part de décès par bpost" (n° 21754)

02 Vraag van mevrouw Jacqueline Galant aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het bezorgen van rouwbrieven door bpost" (nr. 21754)

02.01 Jacqueline Galant (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, dans les communes rurales, la distribution de faire-part lors de décès est encore fréquente. La commune de Jurbise, dont je suis bourgmestre, a récemment été confrontée à une situation qui interpelle. Pour une commune de 10 000 habitants et de plus ou moins 4 000 boîtes aux lettres, la distribution du faire-part par bpost a coûté plus de 800 euros. En passant par des distributeurs qui font cela "au noir", cela coûte plus ou moins 300 euros.

En tant qu'administration communale, nous passons toujours par bpost pour toutes nos distributions, qu'il s'agisse de folders d'informations ou de notre revue bimestrielle. Cela revient à la moitié du prix de la distribution d'un faire-part!

Monsieur le ministre, ces différences tarifaires sont-elles justifiées? Je comprendrais difficilement qu'il s'agisse d'une question d'urgence ou d'un imprévu vu que les facteurs passent tous les jours dans les mêmes rues! Cette situation est-elle propre à la distribution des faire-part? Des conditions spécifiques sont-elles prévues pour ce type d'envoi?

Au final, on favorise l'utilisation du travail au noir par les entreprises de pompes funèbres qui ne recourent plus à bpost au vu du coût engendré pour les familles.

02.02 Jean-Pascal Labille, ministre: Monsieur le président, madame Galant, la distribution d'envois toutes-boîtes n'entre pas

01.03 Jacqueline Galant (MR): Ik hoop dat er verder overlegd zal worden tussen uw departement, de NMBS, Infrabel en uw collega van Binnenlandse Zaken, die bevoegd is voor de spoorwegpolitie, zodat die diefstallen en de hinder die ze veroorzaken, kunnen worden voorkomen.

02.01 Jacqueline Galant (MR): In Jurbeke heeft er onlangs iemand 800 euro betaald aan bpost voor de verdeling van rouwbrieven over de ongeveer 4.000 brievenbussen die de gemeente telt. Aan het gemeentebestuur, dat voor al zijn collectieve zendingen een beroep doet op bpost, wordt daarvoor slechts de helft zoveel aangerekend.

Hoe vallen die tariefverschillen te rechtvaardigen? Er kan hier moeilijk sprake zijn van een dringende of onvoorziene opdracht aangezien de postbodes elke dag dezelfde straten bedienen. Gelden er specifieke voorwaarden voor dergelijke kennisgevingen?

Een en ander maakt dat begrafenisondernemers wellicht eerder een beroep zullen doen op verdelers die de klus voor amper 300 euro in het zwart kunnen klaren.

02.02 Minister Jean-Pascal Labille: De verspreiding van huis-

dans le champ du service universel et ne constitue pas une compétence exclusive de bpost.

De plus, hormis la distribution d'imprimés électoraux en période électorale – on y arrive! –, la distribution d'envois toutes-boîtes n'est pas soumise aux dispositions légales ou réglementaires qui régissent le service postal et il ne relève dès lors pas de ma responsabilité ministérielle.

La distribution de toutes-boîtes relève donc de la catégorie des services commerciaux. Aucune restriction réglementaire postale ne s'applique aux politiques tarifaires concernant cette catégorie de services. Néanmoins, comme je vous l'ai déjà dit, je suis prêt à ouvrir ce débat. C'est quand vous voulez!

En ce qui concerne la tarification pour les envois toutes-boîtes, bpost propose effectivement un tarif standard qui s'applique aux faire-part de décès et un tarif préférentiel. Pour bénéficier de ce dernier, une réservation préalable de plusieurs jours ou semaines est indispensable. En effet, bpost ne distribue qu'un nombre limité de toutes-boîtes pour un poids total maximum par jour. Le risque existe donc pour ces imprimés que la capacité disponible limite ou empêche cette distribution.

En ce qui concerne les faire-part de décès, bpost s'engage à les distribuer dans les boîtes aux lettres désignées dans les plus brefs délais, sans qu'il ne doive être procédé à une réservation préalable. Cette rapidité de service et la qualité de distribution expliquent, d'après eux, la différence de prix.

Enfn, si la concurrence peut offrir une distribution de toutes-boîtes à des conditions tarifaires nettement plus intéressantes que celles proposées par bpost, on est en droit de s'interroger sur le statut et les conditions de travail pour le moins précaires des distributeurs agissant pour le compte de la concurrence. Comme vous l'avez évoqué, ce sont souvent des sous-traitants qui sous-traitent eux-mêmes. Qu'en est-il aussi du niveau des indemnités qu'ils perçoivent?

02.03 Jacqueline Galant (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse qui me fait sourire. En effet, on ne peut prévoir le jour d'un décès et donc le jour de la distribution des faire-part. Ce tarif qui est double ou triple quand il s'agit de distribution de faire-part incite les pompes funèbres à faire appel à des distributeurs qui ne sont déclarés dans aucune société. Ce ne sont même pas des sociétés de distribution. C'est connu dans toutes les communes rurales.

Je regrette qu'il n'y ait pas un même tarif, que ce soit pour un faire-part ou pour une information d'une administration communale. En l'occurrence, il s'agissait d'un faire-part purement communal car il annonçait le décès du directeur général. La famille a payé la moitié du prix pour la distribution du même faire-part par des personnes travaillant au noir. Je trouve dommage que bpost n'applique pas les mêmes tarifs qu'il s'agisse d'un faire-part de décès ou d'un toutes-boîtes informatif provenant de la commune.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

aan-huisbladen is een commerciële dienst waarop de tariefbepalingen voor de postdienst niet van toepassing zijn.

Voor zendingen tegen voorkeurtarief moet de bestelling op zijn minst enkele dagen van tevoren geplaatst worden. Voor rouwbrieven geldt het standaardtarief, aangezien bpost zich ertoe verbindt ze zo snel mogelijk op de aangeduide adressen te bezorgen. Volgens bpost verklaren de snelheid en de kwaliteit van de dienstverlening dat prijsverschil.

De concurrentie doet een beroep op onderaannemers die gunstiger voorwaarden hanteren; men kan echter vraagtekens plaatsen bij hun statuut, hun werkomstandigheden en de vergoeding die ze ontvangen.

02.03 Jacqueline Galant (MR): Het tarief bij bpost ligt twee- tot driemaal zo hoog, waardoor men geneigd is een beroep te doen op bezorgers die niet eens geregistreerd zijn of voor een bedrijf werken. Voor rouwbrieven en informatiebrieven van de gemeente zou hetzelfde tarief moeten gelden.

Le **président**: La question n° 21840 de Mme Musin est transformée en question écrite.

De **voorzitter**: Vraag nr. 21840 van mevrouw Musin wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

03 Questions jointes de

- Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la rénovation des points d'arrêt non gardés (PANG), spécifiquement en Région liégeoise dans le cadre du projet du futur transfert modal liégeois" (n° 21841)
- M. Luc Gustin au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les points d'arrêt non gardés" (n° 21921)
- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le cadastre des points d'arrêt non gardés (PANG) réalisé par l'ASBL navetteurs.be" (n° 22281)

03 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de vernieuwing van onbewaakte stopplaatsen, meer bepaald in de streek van Luik in het kader van het plan voor de Luikse 'modal shift'" (nr. 21841)
- de heer Luc Gustin aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de onbewaakte stopplaatsen" (nr. 21921)
- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het door de vzw navetteurs.be opgemaakte kadaster van onbewaakte stopplaatsen" (nr. 22281)

03.01 Luc Gustin (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, suivant un article de presse, une analyse faite sur les points d'accès non gardés de la SNCB met à jour de mauvais résultats quant à l'insécurité, le manque de confort, l'accessibilité et bien d'autres constats qui sont une source permanente de réclamations de la part des navetteurs.

On dénombrerait 191 points d'accès non-gardés en Wallonie, dont 19 qui devraient être complètement réfectionnés et ce de manière urgente.

Il apparaîtrait également dans cette analyse que la sécurité des voyageurs n'est pas assurée de la même façon dans tous les lieux exploités par la SNCB. Les investissements massifs dans les grandes gares seraient faits au détriment de nombreux points d'arrêt. Ce manque d'entretien pourrait éloigner de nombreux navetteurs à un moment où la mobilité au travers des transports en commun est un objectif prioritaire.

Dès lors, monsieur le ministre, pouvez-vous m'indiquer quel est le planning prévu afin de sécuriser ces endroits et plus particulièrement ceux qui m'intéressent plus directement en province de Liège, à savoir les arrêts d'Amay, d'Ampsin, de Bressoux, d'Engis, de Glons et de Liège-Jonfosse?

03.02 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, comme mon collègue vient de le dire, l'association de voyageurs Navetteurs.be a réalisé un état des lieux des points d'arrêt non gardés de Wallonie en analysant en particulier six paramètres: l'insalubrité, l'éclairage, le vandalisme, le fonctionnement des haut-parleurs, la hauteur des quais et la présence d'abris.

Selon les résultats de l'étude, au moins 19 points d'arrêt non gardés

03.01 Luc Gustin (MR): In een recent onderzoek van de onbewaakte stopplaatsen van de NMBS wordt er op een aantal problemen inzake veiligheid, comfort, toegankelijkheid, enz. gewezen. Er zouden 191 stopplaatsen in Wallonië zijn, waarvan er 19 dringend gerenoveerd zouden moeten worden. De massale investeringen in grote stations zouden gebeurd zijn ten nadele van de stopplaatsen. Dit gebrek aan onderhoud zou de pendelaars kunnen ontmoedigen terwijl mobiliteit via het openbaar vervoer een prioriteit is.

Volgens welke tijdspad zullen die stopplaatsen en met name die in de provincie Luik (Amay, Ampsin, Bressoux, Engis, Glons en Liège-Jonfosse) beveiligd worden?

03.02 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Reizigersvereniging navetteurs.be heeft een inventaris opgemaakt van de onbewaakte stopplaatsen in Wallonië. Een en ander wees uit dat 19 van de 191 stopplaatsen dringend zouden moeten worden gerenoveerd.

méritent une rénovation d'urgence, soit 10 % des 191 arrêts que compte le territoire wallon.

Quelles seront les actions menées par la SNCB pour répondre aux manques et aux carences mis en évidence par Navetteurs.be, avec quel budget spécifique et selon quel calendrier?

Je vous remercie pour vos réponses.

03.03 Jean-Pascal Labille, ministre: Monsieur le président, la gestion des points d'arrêt non gardés était assurée jusqu'au 31 décembre 2013 par Infrabel. Dans le cadre de la réforme du groupe SNCB, afin d'assurer la cohérence en termes d'accueil à la clientèle, la SNCB a repris, au 1^{er} janvier 2014, la gestion globale des gares et des points d'arrêt non gardés, en ce compris les quais, couloirs sous-voies et passerelles.

Les résultats de l'enquête réalisée par l'ASBL Navetteurs.be reflètent les conclusions de la SNCB en ce qui concerne l'état de ces points d'arrêt non gardés. La SNCB est consciente du travail à réaliser dans ces points d'arrêt.

Elle m'indique qu'elle a rencontré les responsables de l'ASBL Navetteurs.be le 28 janvier dernier et, au cours de cette entrevue, elle s'est engagée à réaliser endéans le mois un nettoyage approfondi des 19 points d'arrêt non gardés considérés comme prioritaires et d'établir pour chacun un dossier en vue d'une réhabilitation complète. Le service Corporate Security Service de la SNCB précise qu'en ce qui concerne le sentiment de sécurité, il repose, par exemple, sur une présence accrue du personnel de sécurité ou l'installation de caméras. Toutefois, cela ne peut avoir un impact que si ces mesures sont conjuguées à d'autres mesures, telles que la propreté des lieux ou un éclairage suffisant.

Enfin, la SNCB indique qu'elle portera la même attention à l'accueil des voyageurs dans ces points d'arrêt non gardés que dans les gares, et ce en étroite collaboration avec Infrabel en ce qui concerne le rehaussement des quais.

03.04 Luc Gustin (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie. Je prends acte que la SNCB a repris la gestion globale des points d'arrêt non gardés, que le nettoyage sera effectué dans le mois et que la réhabilitation des différents sites est en cours. Il est important de suivre ce dossier de très près car, au moment où on parle de mobilité par le biais des transports en commun, ces sites doivent être propres et sécurisés.

03.05 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, l'homogénéisation des compétences est un des points positifs de la réforme des structures de la SNCB. Le retour des points d'arrêt non gardés dans le giron de la SNCB permettra peut-être d'avoir une vision un peu plus globale du budget à consacrer aux points d'arrêt et aux gares et d'éviter que de nombreuses dépenses ne soient affectées qu'à quelques gares du réseau.

La SNCB nous délivre peu d'informations concrètes en ce qui concerne le calendrier et les budgets qui seront investis. Nous

Welke maatregelen zal de NMBS treffen om de vastgestelde gebreken te verhelpen? Met welk budget en volgens welk tijdschema zou er worden gewerkt?

03.03 Minister Jean-Pascal Labille: Het beheer van de onbemande stopplaatsen, dat voordien door Infrabel werd verzekerd, werd op 1 januari aan de NMBS overgedragen.

De resultaten van het onderzoek van navetteurs.be stemmen overeen met de conclusies van de NMBS, die zich er op 28 januari toe heeft verbonden de 19 prioritair geachte stopplaatsen binnen de maand grondig te reinigen en een dossier op te stellen met het oog op hun volledige sanering. De verhoogde aanwezigheid van veiligheidspersoneel en de installatie van camera's kunnen het onveiligheidsgevoel slechts verminderen indien er tegelijkertijd inspanningen worden geleverd om de stopplaatsen schoon te houden en goed te verlichten.

De NMBS zal evenveel aandacht besteden aan het reizigersonthaal op die stopplaatsen als in de stations.

03.04 Luc Gustin (MR): Wil men de mobiliteit bevorderen via het openbaar vervoer, dan moet men ervoor zorgen dat die stopplaatsen schoon en veilig zijn. Dit dossier moet dan ook van dichtbij worden gevolgd.

03.05 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): De overdracht van de bevoegdheid voor de onbemande stopplaatsen naar de NMBS maakt dat men een breder zicht krijgt op het vereiste budget en dat de middelen niet langer aan slechts enkele stations worden besteed.

resterons donc particulièrement attentifs aux doléances des voyageurs et de Navetteurs.be sur la mise en valeur de ces points d'arrêt non gardés, qui revêtent une importance toute particulière en milieu rural.

Er is weinig informatie voorhanden over het tijdpad en de begrotingsmiddelen. We blijven een open oor hebben voor de klachten van de reizigers en navetteurs.be.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 21866 van mevrouw Smeyers wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

Le **président**: La question n° 21866 de Mme Smeyers est transformée en question écrite.

04 Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de begeleiding van personen met een beperking in het station Noorderkempen" (nr. 21867)

04 Question de M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'accompagnement des personnes handicapées à la gare de Noorderkempen" (n° 21867)

04.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, in station Noorderkempen konden personen met een beperking tot voor kort rekenen op begeleiding bij het in- en uitstappen. Na het schrappen van heel wat treinen blijken nu echter ook deze assistentiemaatregelen geschrapt te worden. Het is immers zo dat het stationsloket enkele uren per dag wordt gesloten, waardoor ineens ook de begeleiding voor personen met een beperking wegvalt. Volgens lokale blindenorganisaties hebben hierdoor tot 60 % van hun leden het lidmaatschap opgezegd.

04.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Pour des raisons d'économies, la gare de Noorderkempen à Brecht ne propose plus les services d'assistance qui étaient offerts aux personnes à mobilité réduite pour la montée à bord ou la descente du train.

Ik heb twee heel concrete vragen voor u. Ten eerste, wat is de reden voor het sluiten van het loket in het station Brecht? Ten tweede, is de minister op de hoogte van de problemen met betrekking tot het gebrek aan begeleiding voor personen met een beperking in station Noorderkempen? Zo ja, bent u van plan stappen te ondernemen om hiervoor een regeling te treffen? Hoe zal die regeling er dan uitzien?

Quel le point de vue du ministre à cet égard?

04.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Het loket van het station Noorderkempen is geopend van 6 u 50 tot 14 u 05. Sinds de nieuwe treindienst van december 2013 wordt het station niet meer elk uur bediend. Na het sluitingsuur van het loket zijn er nog slechts zes aankomende en zes vertrekkende treinen. Gelet op het volume van de verkoopsactiviteiten in het station Noorderkempen was volgens de NMBS het behoud van de namiddagprestatie van 14 u 00 tot 22 u 00 niet meer gegrond.

04.02 **Jean-Pascal Labille**, ministre: Le guichet de la gare de Noorderkempen est ouvert de 6 h 50 à 14 h 05 et la SNCB considère que les nouveaux horaires en vigueur depuis le mois de décembre 2013 ne justifient plus l'organisation d'une permanence l'après-midi. À cette période de la journée, on ne dénombre en effet plus que six trains à l'arrivée et six trains au départ de la gare.

De assistentieverlening aan minder mobiele reizigers staat volledig los van de openingsuren van het loket. Een minder mobiele reiziger die via de voorziene procedure 24 uur op voorhand assistentie heeft aangevraagd, zal verder worden geholpen in het station Noorderkempen, dat bovendien beschikt over een assistentiepaal, die deel uitmaakt van de stations waar het B for You-team instaat voor hulp aan minder mobiele reizigers, van de eerste tot de laatste trein. De assistentieverlening is dus zeker niet geschrapt. Dat zal ook in de toekomst niet gebeuren.

Le service d'assistance est maintenu et son fonctionnement est totalement indépendant des heures d'ouverture du guichet. Conformément à la procédure, un voyageur à mobilité réduite qui

aura demandé l'intervention du service 24 heures avant son départ sera aidé en gare de Noorderkempen. Cette gare est en outre dotée d'une borne d'assistance au service des voyageurs à mobilité réduite opérationnelle entre le passage du premier et du dernier train de la journée.

04.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik dank u voor het zeer nuttig antwoord.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 21882 van de heer Luykx wordt uitgesteld.

Le **président**: La question n° 21882 de M. Luykx est reportée.

05 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de hoge rijpadvergoeding op lijn 4 naar Noorderkempen" (nr. 21883)
- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de rijpadvergoedingen van Infrabel" (nr. 21990)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de hoge rijpadvergoeding op lijn 4 naar Noorderkempen (vervolg)" (nr. 22098)
- de heer Frank Wilrycx aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het station Noorderkempen" (nr. 22306)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het station Noorderkempen" (nr. 22323)

05 **Questions jointes de**

- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la redevance élevée pour l'utilisation des sillons sur la ligne 4 vers Noorderkempen" (n° 21883)
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les redevances imposées par Infrabel pour l'utilisation des sillons ferroviaires" (n° 21990)
- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la redevance élevée pour l'utilisation des sillons sur la ligne 4 vers Noorderkempen (suite)" (n° 22098)
- M. Frank Wilrycx au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gare de Noorderkempen" (n° 22306)
- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gare de Noorderkempen" (n° 22323)

05.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, de dag na Valentijnsdag, een tweetal weken geleden, was er aan het station Noorderkempen een actie van het actiecomité om zijn liefde aan het station Noorderkempen te verkondigen. Er was een goede opkomst, een tweehonderdtal mensen op een zaterdagmiddag, wat toch niet evident is, en alle Vlaamse meerderheids- en oppositiepartijen waren er vertegenwoordigd. Dat duidt erop dat de kwestie leeft in de regio en dat er veel belang aan wordt gehecht om dat station uit te bouwen. Het station heeft immers een belangrijk potentieel en de afschaffing van een belangrijk aandeel van de treinen door de komst van de Fyra

05.01 Jef Van den Bergh (CD&V): La SNCB estime qu'il serait économiquement injustifié de rétablir les trains qui ont été supprimés sur la liaison vers Noorderkempen. Cette solution serait trop onéreuse en raison du prix élevé demandé par Infrabel pour les sillons sur cette ligne. Bien sûr, on peut se demander si

en door onderhoudsvensters drijft de pendelaars in Noorderkempen opnieuw naar de auto.

U meldde bij een vorige vraag dat de NMBS het economisch onverantwoord vindt om de geschrapte treinen naar Noorderkempen opnieuw in te leggen. De kostprijs is te hoog. Ten grondslag hiervan ligt de hoge rijpadvergoeding die Infrabel op die lijn aanrekent. Voor de sectie van lijn 4 tussen de vertakking Luchtbal en Noorderkempen betaalt een IC- of IR-trein 16,73 euro per treinkilometer. Ter vergelijking, elders kost zo'n treinkilometer om en bij de 3 en 7 euro en zelfs een hogesnelheidstrein op lijn 4 betaalt met 11,84 euro per treinkilometer beduidend minder.

Infrabel hanteert die behoorlijk hoge kostprijs omdat het om een hogesnelheidslijn gaat en omdat de IC- of IR-treinen de HST op lijn 4 zouden kunnen hinderen. Dat is tenminste de theorie. De heffing wordt immers bepaald door een formule die is opgenomen in de netverklaring en die bestaat uit verschillende coëfficiënten, waaronder de technische uitrusting van de lijn en de afwijking ten opzichte van het standaardrijpad, wat op 270 of 280 km per uur wordt berekend. Als men de uitkomst voor de treinen naar Noorderkempen bekijkt, kan men de vraag stellen of er niets schort aan die formule. Het is immers moeilijk te aanvaarden dat er vóór 2016 geen verruiming van het aanbod komt: de lijn ligt er en op de autosnelweg ernaast staan de auto's 's morgens in de file. Het potentieel is er, de reizigers zijn er. De argumentatie voor de hoge infrastructuurvergoeding is twijfelachtig, aangezien er amper treinen rijden op de lijn. Als er vier of vijf hogesnelheidstreinen per uur voorbijkomen, dan kan men die argumentatie aanvaarden. Maar gelet op het feit dat er vandaag amper twaalf Thalystreinen op de lijn rijden, gaat die argumentatie niet op.

Mijnheer de minister, erkent u dat de hoge rijpadvergoeding ten grondslag ligt aan het beperkt aanbod in Noorderkempen?

Aangezien er vandaag amper treinen rijden op de lijn, behoort een aanpassing van de heffing tot de mogelijkheden, eventueel tijdelijk?

Kan de Staat eventueel zijn bijdrage aanpassen, of behoort een aanpassing in het licht van de kaderovereenkomst tot de mogelijkheden?

Zult u eventueel de NMBS en Infrabel vragen om samen rond de tafel te gaan zitten om uit de patstelling te geraken? U zou eventueel een bemiddelende rol kunnen opnemen.

Zou de formule voor de berekening van de rijpadvergoedingen herzien moeten worden om een optimaal treinverkeer te garanderen?

Heeft men hierover een studie uitgevoerd, zoals artikel 12 van het beheerscontract met Infrabel vraagt? Wat was hiervan de uitkomst?

Moet in het geval van een afwijking ten opzichte van de standaardsnelheid en bij hinder van het hogesnelheidsverkeer geen rekening worden gehouden met het aantal hogesnelheidstreinen dat daadwerkelijk op de lijn rijdt, aangezien de berekening die vandaag wordt gehanteerd vrij theoretisch is, omdat er zo weinig hogesnelheidstreinen rijden?

la formule adéquate est utilisée pour calculer la redevance. Le ministre admet-il que l'offre limitée à Noorderkempen est principalement due au niveau élevé de la redevance pour les sillons?

Serait-il possible de modifier la redevance, éventuellement temporairement? L'État peut-il en adapter le montant? Cette adaptation serait-elle envisageable aux termes de l'accord-cadre?

Le ministre va-t-il jouer un rôle de médiateur auprès de la SNCB et d'Infrabel pour sortir de l'impasse? La formule de calcul des redevances pour les sillons sera-t-elle revue? Une étude a-t-elle été réalisée à ce sujet?

Ne faudrait-il pas prendre en considération le nombre de trains à grande vitesse circulant réellement sur cette ligne? Quelle est la structure des coûts des trains IC et IR empruntant la ligne 4?

Zullen Infrabel en de NMBS, gelet op de toch wel zeer specifieke situatie, samen rond de tafel gaan zitten om te bekijken of er een oplossing voor lijn 4 mogelijk is?

Wat is de kostenstructuur van de IC- en IR-treinen op lijn 4?

Ik vraag dat, omdat wij moeten vermijden dat Infrabel en de NMBS pingpong spelen, waarbij de NMBS geen treinen wil laten rijden omdat Infrabel te veel geld vraagt. Daarom is het belangrijk te weten wat het aandeel is van de infrastructuurvergoeding in de kostenstructuur van de treinen die daar vandaag rijden.

Het nieuwe vervoersplan wordt vanaf december van kracht. Kunt u reeds zeggen welke treinen op welke uren zullen rijden?

Er zijn dertien treinen op vijftien uur tijd vanuit station Noorderkempem. Er is dus een gat tussen 11 en 12 uur en tussen 13 en 14 uur. Ik had vernomen dat de wegvallende treinen zouden worden verschoven en dichterbij de avondspits komen, wat ook niet echt een goede zaak is. Vandaar de vraag.

05.02 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, collega Van den Bergh is vrij volledig geweest in zijn uiteenzetting.

Die actie wordt inderdaad heel breed gedragen. De problematiek leeft inderdaad heel sterk in de regio. Daarom is het de plicht van de volksvertegenwoordigers om het gevoel van onbehagen dat daar leeft, telkenmale te vertalen in ons huis, ook al moeten we daarvoor hier alweer aan de klaagmuur staan met dezelfde problematiek.

Collega Van den Bergh heeft ook de cijfers gegeven omtrent de rijpadvergoedingen. Eigenlijk is dat onbegrijpelijk. Vorige keer hebt u gezegd dat wanneer er meer IC- of IR-treinen op lijn 4 rijden, de capaciteit voor de HST zal verminderen en ze de reisweg voor de HST zullen belemmeren, omdat de gemiddelde reële snelheid op de lijn zal dalen. Die verminderde capaciteit wordt vergoed door de treinen die ze veroorzaken en daarom betaalt men voor IC- of IR-treinen meer dan voor een HST.

Als men dan kijkt naar de capaciteit van die lijn, meen ik dat er daar zeker en vast ruimte is en dat dit argument niet geldt. De hele situatie is des te onbegrijpelijker wanneer men de file naast het treinspoor bekijkt. Als vijftig reizigers meer die trein nemen, betekent dat een kilometer minder file. Er is een enorme capaciteit en het zou een verademing zijn voor de stad Antwerpen indien er wordt geïnvesteerd in dat aanbod van openbaar vervoer.

Ik heb in het verleden tijdens mijn uiteenzettingen in het kader van beleidsnota's al gevraagd waarom men geen reizigers kan subsidiëren; men kan wel vrachtwagens subsidiëren.

Ik sluit mij aan bij de vragen van collega Van den Bergh, maar wil daaraan nog het volgende toevoegen. Ik weet dat er overleg is tussen het reizigerscomité en de NMBS. Wat is er op korte termijn haalbaar?

In andere landen worden op sommige hogesnelheidslijnen regionale treinen ingelegd. Hanteert men daar dezelfde prijspolitiek als Infrabel

05.02 David Geerts (sp.a): Une concertation réunit actuellement le comité des voyageurs et la SNCB.

Quelles sont les options réalistes à court terme? À l'étranger, des trains régionaux circulent sur certaines lignes à grande vitesse. Les pays concernés pratiquent-ils la même politique tarifaire qu'Infrabel en Belgique?

in België?

05.03 Frank Wilrycx (Open Vld): De vorige twee sprekers hebben de problematiek zojuist al goed geschetst. De actie op 14 februari jongstleden aan het station Noorderkempen werd inderdaad breed gedragen. Men heeft daarmee de onderbenutting en de blinde vlekken in het treinaanbod – vooral 's avonds geraken reizigers nog moeilijk terug thuis – aangekaart. Voorts werd de tarievenpolitiek van Infrabel aangehaald als een van de mogelijke oorzaken.

Het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS heeft op 19 februari 2013 reeds het advies geformuleerd om de geschrapte treinen overdag opnieuw te laten rijden en om 's avonds eventueel een bezemtrein in te leggen om de late treinreizigers toch nog de kans te geven om thuis te geraken. Ook de eerder beloofde verbindingen met Breda en Brussel blijven tot nader order nog een verre droom.

Daarom wil ik me ook aansluiten bij de vragen van de twee vorige sprekers. Ik heb er een drietal genoteerd.

Ten eerste, zal de NMBS de bediening van het station Noorderkempen op korte termijn verbeteren, nu de ruimte op lijn 4 voor de Fyerverbinding onbenut blijft? Is het inleggen van een bezemtrein, zoals het Raadgevend Comité van de Gebruikers voorstelt, een mogelijkheid?

Ten tweede, welke bediening wordt op langere termijn voor het station gepland? Is de vroeger beloofde verbinding met Breda nog steeds wenselijk?

Ten derde, wilt u het engagement aangaan om samen met de Liga ter Ontsluiting van de Noorderkempen een structureel overleg op te zetten om het potentieel van de lijn ook effectief te verzilveren en samen met de reizigers de verschillende pijnpunten aan te pakken?

05.04 Minister Jean-Pascal Labille: Mijnheer de voorzitter, de berekening en de betalingsmodaliteiten voor de rechten van het gebruik van de spoorweginfrastructuur worden bepaald in een koninklijk besluit dat door mijn collega van Mobiliteit werd opgesteld en door de regulator wordt gecontroleerd.

Inzake de jaarlijkse directe kosten om de IR-treinen op lijn 4 uit te baten, laat de NMBS mij weten dat deze voor 73,6 % bestaan uit de rijpad- en stationsvergoedingen aan Infrabel, voor 3,6 % uit energiekosten, voor 8,4 % uit de afschrijving en het onderhoud van het materieel en voor 14,4 % uit personeelskosten voor zowel de treinbestuurders als de treinbegeleiders. De bijdragen die vandaag voor lijn 4 zijn bepaald, voldoen aan de eisen van het koninklijk besluit van 9 december 2004.

De tariefverschillen tussen de hogesnelheidstreinen en de conventionele treinen zijn deels toe te schrijven aan het verschil tussen de reistijd op het gebruikte rijpad door IR- of IC-treinen en de standaardreistijd op het rijpad van de hogesnelheidslijn.

Zoals bepaald in artikel 27 van het koninklijk besluit worden de infrastructuurheffingen op een zodanige manier bepaald dat ze de

05.03 Frank Wilrycx (Open Vld): L'espace sur la ligne 4 initialement réservé à la liaison Fyra étant inexploité, la SNCB entend-elle améliorer à court terme la desserte de la gare de Noorderkempen? La mise en service d'un train-balai pourrait-elle être envisagée? La liaison autrefois promise avec Breda est-elle toujours d'actualité? Le ministre est-il disposé à organiser une concertation structurelle?

05.04 Jean-Pascal Labille, ministre: Le coût direct annuel de l'exploitation des trains IR sur la ligne 4 se divise en 73,6 % de redevance payée à Infrabel pour l'utilisation des sillons et des gares, 3,6 % de dépenses d'énergie, 8,4 % d'amortissement et d'entretien du matériel et 14,4 % de frais de personnel pour la rémunération des conducteurs et accompagnateurs de train. Ces quotes-parts sont conformes aux critères définis par l'arrêté royal du 9 décembre 2004.

Les différences de tarif entre les trains à grande vitesse et les trains ordinaires sont en partie imputables à la différence de temps de parcours sur le sillon emprunté par les trains IR ou IC et

infrastructuurbeheerder de mogelijkheid bieden om binnen de normale activiteit een evenwicht te bereiken tussen de inkomsten uit het gebruik van de spoorweginfrastructuur, de terbeschikkingstelling van de spoorinfrastructuur en de financiering die door de Staat wordt vooropgesteld, enerzijds, en de infrastructuuruitgaven, anderzijds. De vraagprijs voor het rijpad moet dus in een breder kader worden gezien dan enkel de vraagprijs voor de bediening van het station Noorderkempen.

De vraag naar een financieel evenwicht bij de infrastructuurbeheerder tussen de eigen inkomsten uit de heffingen en directe dotaties van de Staat wordt vandaag onderzocht in het licht van de studie die u vermeldt, zoals bepaald in artikel 12 van het beheerscontract. Er zal rekening moeten worden gehouden met de noodzakelijke financiële evenwichten tussen de dotaties aan de infrastructuurbeheerder en de dotaties aan de spoorwegbeheerder evenals met de Europese verplichtingen. Infrabel bevestigt mij overigens dat een optimaal treinverkeer een doelstelling is en van de huidige denkoefening deel uitmaakt. Infrabel bevestigt mij eveneens dat elementen zoals de bezettingsgraad van de hogesnelheidslijn in voormelde studie mee in beschouwing worden genomen.

Inzake het voorstel dat door het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS werd overgenomen en dat erin bestaat een bezemtrein tussen Antwerpen en Noorderkempen in te leggen, informeert de NMBS mij dat zij de herinvoering van deze trein niet verantwoord acht, gelet op het huidig besparingsklimaat en het marktpotentieel van de verbinding.

Inzake de overheidsdotatie herhaal ik dat de federale Staat al veel in het station Noorderkempen heeft geïnvesteerd.

De exploitatiedotatie die aan de NMBS is toegekend voor 14 verbindingen per dag op weekdays, bedroeg 2,2 miljoen euro in 2013. In 2014 werd daarvan 116 000 euro ingehouden toen de NMBS besliste om het aantal verbindingen te beperken tot 13 per dag, wat volgens mij niet overeenkomt met de bepalingen van het beheerscontract.

Bij de vereffening van het saldo in 2013 heb ik aan de NMBS gevraagd om het beheerscontract na te leven en ik zal er opnieuw aan herinneren bij de besprekingen van het nieuwe vervoersplan voor december 2014. De NMBS deelt mij ook mee dat ze tijdens de verschillende roadshows die ze zal houden gedetailleerde informatie over dit vervoersplan zal geven.

Met betrekking tot de projecten voor een verbinding met Nederland geeft de NMBS aan dat het contract dat is gesloten tussen de NMBS, de NS en de HSA voorziet in een vervoersaanbod dat het station Noorderkempen aandoet. Vanaf december 2016 zullen 16 intercitytreinen per richting en per dag rijden tussen Amsterdam en Brussel met onder andere haltes in Breda en Noorderkempen. Tot slot informeert de NMBS mij dat zij in contact staat met de Liga ter Ontsluiting van de Noorderkempen om de verschillende aangekaarte punten te bespreken.

le temps de parcours standard sur le sillon de la ligne à grande vitesse.

Les redevances d'infrastructure sont fixées de manière à permettre au gestionnaire de l'infrastructure de réaliser dans des conditions normales d'activité un équilibre entre d'une part les dépenses d'infrastructures et, d'autre part, les recettes tirées de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, de la mise à disposition de cette infrastructure et le financement versé par l'État.

La condition d'équilibre financier chez le gestionnaire de l'infrastructure entre les recettes propres tirées des redevances et les dotations directes de l'État est examinée à la lumière de l'étude existante. Il faudra tenir compte des équilibres financiers requis entre les dotations au gestionnaire de l'infrastructure et au gestionnaire ferroviaire ainsi que des obligations imposées par l'Europe. Le fonctionnement optimal des trains constitue l'objectif à atteindre. Le taux d'occupation de la ligne à grande vitesse sera aussi pris en ligne de compte.

La SNCB estime que la remise en service d'un train-balai entre Anvers et Noorderkempen ne se justifie pas à la lumière du climat d'économie actuel et du potentiel commercial de la liaison.

En 2013, 2,2 millions d'euros de dotation ont été alloués à la SNCB pour l'exploitation de 14 liaisons quotidiennes les jours de semaine. En 2014, à la suite de la décision prise par la SNCB de limiter à 13 le nombre de liaisons quotidiennes, cette dotation a été réduite de 116 000 euros. Cette décision n'est pas conforme au contrat de gestion.

Lors de la liquidation du solde en 2013, j'ai invité la SNCB à respecter les clauses du contrat

de gestion et je ne manquerai pas de réitérer cette demande lors des discussions sur le nouveau plan de transport. Lors des roadshows, la SNCB fournira des informations détaillées sur ce plan de transport.

Le contrat signé entre la SNCB, les NS et HSA prévoit une offre de transport desservant la gare de Noorderkempen. À partir de décembre 2016, seize trains IC circuleront quotidiennement dans chacune des directions entre Amsterdam et Bruxelles avec des arrêts notamment à Breda et à Noorderkempen.

Ces différents points font l'objet de contacts entre la SNCB et la Liga ter Ontsluiting van de Noorderkempen.

05.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoorden, die helaas weinig hoopgevende signalen bevatten.

Ik schrik wel wat van het aandeel van de infrastructuurkosten in de totale kostprijs van de treinen. U had het over 73,6 %, wat een hoog aandeel is. Stel dat men de maximale rijpadvergoeding zou hanteren die men op andere lijnen hanteert, namelijk 7 euro, dan zou de NMBS aan dezelfde kostprijs bijna dubbel zoveel treinen kunnen inzetten tussen Noorderkempen en Antwerpen.

Dit klinkt dan misschien een beetje voluntaristisch, maar eigenlijk zou dit nog niet eens zo'n dom idee zijn, gezien de lengte van de files, op voorwaarde evenwel dat er voldoende parkeerplaatsen zijn. Die regio is u misschien wat minder bekend, maar vijftien tot twintig jaar geleden reikten de files ongeveer tot aan Kleine Bareel, ter hoogte van Schoten, Merksem en Brasschaat. Op dat moment heeft de Vlaamse overheid de tram doorgetrokken tot aan dat punt. Er werd een tramverbinding aangelegd en een park & rideparking. Om de tien minuten vertrekt daar een tram die binnen een half uur in hartje Antwerpen is.

Met de trein is men vanuit het station Noorderkempen op zestien minuten in hartje Antwerpen, voor een afstand die bijna dubbel zo groot is. De parking ligt net naast een afrit van de autostrade. Qua mobiliteitseffect zou het enorm interessant zijn om een park & ridesysteem uit te werken voor het station Noorderkempen, richting Antwerpen. Het is wraakroepend dat die infrastructuur, die aanwezig is, zo weinig wordt gebruikt. Nochtans zou dit ongelooflijke mobiliteitseffecten en maatschappelijke baten kunnen hebben. Ik blijf erop aandringen dat hieraan iets moet gebeuren.

Uiteindelijk is heel het plaatje van de infrastructuurvergoeding erg theoretisch, al begrijp ik dat dit voor de lange termijn wordt vastgelegd. Als men echter vaststelt dat de doelstelling om de

05.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Si la redevance maximale pour les sillons était identique à celle appliquée à d'autres lignes, à savoir 7 euros, la SNCB pourrait faire circuler deux fois plus de trains entre Noorderkempen et Anvers pour un coût égal. Il serait très intéressant de développer un système de parc relais vers Anvers à la gare de Noorderkempen. Cette infrastructure pourrait entraîner de nombreux retombées positives en termes de mobilité et d'avantages pour la société dans son ensemble.

infrastructuur optimaal te gebruiken wordt doorkruist door de hoogte van de vergoeding, dan zouden de nodige alarmbellen moeten afgaan. Men zou die vergoeding eens goed onder de loep moeten nemen. Zoals ik daarstraks ook al aangaf, moet misschien een tijdelijke verandering worden doorgevoerd zolang er niet meer vraag is naar meer hogesnelheidsverkeer op die hogesnelheidslijn.

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

Ik meen inderdaad dat moet worden vermeden dat er telkenmale een rondje zwartepieten wordt gespeeld tussen Infrabel en de NMBS. Als het tarief van de rijpadvergoeding zo hoog ligt — u hebt het over 73,6 % — dan is het niet meer rendabel om treinen in te leggen. Als die vergoeding vermindert en men krijgt wel activiteit op die lijn, dan haalt men daar inkomsten uit en is dat veel beter voor de boekhouding en het bedrijfssaldo. Wat heeft men eraan als men een hoog tarief vraagt, terwijl er niets op de lijn rijdt? Dat is pure boerenlogica. Het zou niet slecht zijn mocht hier het verstand van een kleine zelfstandige worden gebruikt.

In het kader van de beheersovereenkomst moet de overheid, terecht, belangrijke financiële middelen geven aan de infrastructuurbeheerder om ervoor te zorgen dat de operatoren, in dit geval de NMBS, kunnen rijden. De NMBS moet worden gesubsidieerd.

Volgens mij is er zeker en vast een marktpotentieel in die regio, gelet op de ligging van het station en het stijgend bevolkingsaantal in de omliggende gemeenten, maar ook ingevolge de toenemende congestie.

Er moet ter zake een initiatief worden genomen. Men heeft lang genoeg naar mekaar gekeken, maar dat haalt niets uit.

05.07 Frank Wilrycx (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

U zegt terecht dat er veel is geïnvesteerd in het station Noorderkempen. Dat is een reden te meer om die investering te laten renderen en het aanbod van die treinen te herbekijken.

Zoals de vorige sprekers hebben gezegd, is de grootste oorzaak de rijpadvergoeding. Ik doe een dringende, en wellicht eensgezinde oproep uit de Kempen om daarvan werk te maken.

Het station is goed gelegen en men zou daar heel wat files kunnen oplossen. Elke dag staat men lang in de file in die richting en een van de oplossingen ligt bij de NMBS en bij Infrabel.

05.08 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, als u mij nog even toestaat. U zei dat de studie over de rijpadvergoedingen loopt, conform artikel 12 van de beheersovereenkomst. Is daarvoor een timing bepaald? Wellicht kunt u daarop niet onmiddellijk antwoorden, maar ik krijg daarop graag later een antwoord.

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

05.06 David Geerts (sp.a): Il faut éviter de déclencher la énième "guéguerre" entre Infrabel et la SNCB. Qui a intérêt à fixer des redevances si élevées pour l'utilisation des sillons s'il n'est plus rentable de faire circuler des trains sur cette ligne? L'État doit veiller à créer des possibilités à ce sujet par le biais du contrat de gestion. La région offre sans aucun doute un véritable potentiel économique. Il convient à présent de prendre une initiative.

05.07 Frank Wilrycx (Open Vld): Des investissements ont déjà été réalisés dans la gare de Noorderkempen et il faut veiller à ce que ces investissements entraînent des retombées positives. Il est urgent de modifier la redevance pour les sillons.

06 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de reizigerstoelage voor senioren" (nr. 21916)

06 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le supplément voyageurs pour les seniors" (n° 21916)

06.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, het directiecomité en de raad van bestuur van de NMBS hebben ervoor gekozen om via het project Boordtarief een uniforme toeslag van 7 euro aan te rekenen voor wie zijn ticket op de trein koopt. Wij hebben het daar enkele weken geleden al over gehad.

Door duidelijke en ondubbelzinnige regels te hanteren, wil men de agressie aan boord aanpakken. De 7 euro houdt het midden tussen de toeslagen die reeds vandaag aan boord van de trein worden geïnd, zijnde 3 euro en 12,5 euro, naargelang de treinbegeleider op voorhand werd verwittigd of niet. De start van het project is gepland medio 2014 na de volledige installatie van de nieuwe automaten in de stations en onbemande stopplaatsen.

Men kan verscheidene vraagtekens plaatsen bij die maatregel, onder andere het feit dat de toeslag ook verschuldigd is wanneer de automaat defect is, zoals u vorige keer antwoordde. Het feit dat een reiziger een toeslag zal moeten betalen door een fout waarop hij zelf op geen enkele manier vat heeft, bijvoorbeeld een defecte automaat, is toch bijzonder pijnlijk. Ik denk dat wij dat niet kunnen toestaan.

Los van het al dan niet werken van de automaten, rijst de vraag naar het beleid ten opzichte van personen die niet of moeilijk met dergelijke automaten kunnen werken. Ik verneem ondertussen dat heel wat senioren vrezen dat zij door de maatregel een boete zullen moeten betalen als zij de trein nemen. Zij kunnen immers moeilijk met de automaten werken, wat ook geldt voor de aangereikte alternatieven, zoals het aankopen van het ticket via internet of met een smartphone.

Zo'n twintig jaar geleden was er een gelijksoortige evolutie in de bankenwereld. De bankenwereld is de voorbije jaren misschien geen inspirerende sector geweest, maar wat dat betreft was hij dat wel. Bij de invoering van de toeslag voor het afhandelen van geldopnemingen via het loket hebben de banken vijftenzestigplussers hiervan vrijgesteld. De banken gaan ervan uit dat men zijn transacties aan de automaat kan doen. Als men toch aan het loket komt, moet men een toeslag betalen. Vijftenzestigplussers zijn daarvan echter vrijgesteld. Het is misschien een inspirerend voorbeeld, vanuit de overweging dat het werken met automaten niet evident is voor een deel van die personen.

Mijnheer de minister, kunnen senioren, naar het voorbeeld van de banken en gelet op het feit dat een deel van hen moeilijkheden ondervindt met automaten en internet, worden vrijgesteld van de verhoging van de toeslag naar 7 euro?

Indien dat voor de NMBS niet onmiddellijk kan, bent u het idee dan genegen en wilt u het steunen in het kader van het nieuwe beheerscontract, waarvoor momenteel de voorbereidingen worden getroffen?

06.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Dès la mi-2014, la SNCB réclamera dans le cadre du projet Tarif à Bord un supplément de 7 euros aux voyageurs qui achètent leur billet à bord du train. Une telle mesure est particulièrement injuste en cas de défectuosité d'un distributeur automatique de billets. Et je puis m'imaginer que des seniors, par exemple, éprouvent des difficultés à utiliser ces distributeurs automatiques.

Ne serait-il pas envisageable d'exempter les seniors de l'augmentation du supplément? Le ministre est-il disposé à appuyer cette idée dans le cadre du nouveau contrat de gestion?

06.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: De NMBS laat mij weten dat het

06.02 **Jean-Pascal Labille**,

project Tarief aan Boord de best mogelijke oplossing is om de agressie tegenover het begeleidingspersoneel, die steeds toeneemt, drastisch terug te dringen. Voorts blijkt het de beste oplossing om discussies en onderhandelingen over het al dan niet betalen van de boete te verminderen. Men vereenvoudigt de reglementering door duidelijke regels vast te leggen en men gaat niet uit van de goede of slechte intenties van de klant. Ten slotte helpt het project het aantal financiële transacties aan boord van de trein te verminderen ten voordele van de andere verkoopkanalen.

Het tarief aan boord zal van toepassing zijn op alle reizigers die voor een treinrit niet over een geldig vervoerbewijs beschikken, zonder uitzonderingen. Parallel hiermee heeft de NMBS de voorbije jaren veel geïnvesteerd om het aantal aankoopkanalen voor treinsbiljetten te vermenigvuldigen. Wie niet over de tijd of de mogelijkheid beschikt om zich naar een loket te begeven, kan vandaag, voordat hij op de trein stapt, zijn treinsbiljet kopen op het internet met de NMBS-applicatie, via sms en voor bepaalde biljetten ook in een winkel dicht bij huis.

De invoering van de nieuwe reglementering zal voorafgegaan worden door en gepaard gaan met een informatiecampaagne.

ministre: Selon la SNCB, le projet Tarif à bord est la meilleure solution pour réduire de façon drastique les agressions dont le personnel d'accompagnement est de plus en plus souvent victime, pour éviter les palabres interminables sur place, pour en arriver à une réglementation objective et claire et pour réduire le nombre de transactions financières dans les trains eux-mêmes.

Ce tarif sera d'application pour tous les voyageurs qui ne seront pas en possession d'un titre de transport valable. Au cours des dernières années, la SNCB a beaucoup investi pour augmenter le nombre de canaux de vente pour les billets de train. Désormais, le voyageur peut bien sûr acheter son billet au guichet mais aussi l'acheter sur internet ou par SMS. Pour certains billets, il peut même s'adresser à une boutique proche de son domicile.

Une campagne d'information est prévue pour mieux faire connaître ce nouveau service auprès des clients de la SNCB.

06.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik dank de minister voor zijn antwoord, maar het biedt eigenlijk geen extra antwoord ten opzichte van het antwoord dat we hier hebben gekregen tijdens de commissievergadering van 21 januari, toen we ook over het onderwerp hebben gesproken en ik betreur dat wat.

Er wordt gesteld dat het aantal verkoopkanalen de jongste jaren drastisch is verhoogd. Dat moet worden genuanceerd. Men heeft inderdaad via de automaten en internet mogelijkheden gecreëerd. Men verwijst ook naar winkels in de buurt van stations. Ik heb in elk geval weet van een winkel waar de verkoop van treinkaarten stopgezet werd met het argument dat er nu een automaat staat en dat men ze nu aan de automaat kan kopen. Dus dat het aantal verkoopkanalen wordt vermenigvuldigd, daar plaats ik zo mijn vraagtekens bij.

De minister begint zijn antwoord met te zeggen dat “de NMBS hem heeft meegedeeld”, maar ik heb uitdrukkelijk gevraagd wat het standpunt van de minister is over de invoering van een bepaling ter zake voor de vijftienplussers in het nieuwe beheerscontract. Ik krijg daarop geen enkel antwoord en dat betreur ik toch wel.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Je n'ai entendu que le point de vue de la SNCB mais pas celui du ministre. Que pense-t-il de l'idée de prévoir une exception pour les seniors dans le nouveau contrat de gestion?

07 Questions jointes de

- M. Josy Arens au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les procédures de remboursement de la SNCB en cas de retard de train" (n° 21926)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le système de compensation en cas de retard de train" (n° 22408)

07 Samengevoegde vragen van

- de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de terugbetalingsprocedures van de NMBS bij treinvertragingen" (nr. 21926)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de compensatieregeling bij treinvertragingen" (nr. 22408)

07.01 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, je prends l'exemple du 28 janvier dernier. Les navetteurs qui circulaient à bord du train de 7 h 56 de la ligne L5978 reliant Bertrix à Libramont sont restés coincés pendant plus d'une heure dans le train. La SNCB a incriminé un problème d'aiguillage: "Le dérangement d'aiguillage a été provoqué par un problème d'alimentation."

Le règlement de la SNCB prévoit que tout retard supérieur à 60 minutes peut entraîner une indemnisation à hauteur de 100 % de la valeur du titre de transport si la demande est introduite sous 15 jours après les faits ou après le remplissage de la dernière ligne de votre titre de transport si vous êtes détenteur d'une Carte Campus ou d'un Pass.

Pour les détenteurs d'une carte Train (excepté Campus et Mi-Temps), un formulaire en ligne peut être rempli. Pour tous les autres, un formulaire imprimable est disponible sur le site internet de la SNCB. Celui-ci doit être complété et parvenir soit à un guichet, soit à la SNCB Mobility, annexé au titre de transport original.

Les détenteurs d'une carte Mobib ou d'une Carte Train seront remboursés sur leur portefeuille électronique. Les autres recevront des bons de valeur, utilisables durant un an.

Monsieur le ministre, l'explication du retard subi par les navetteurs sur la ligne L5978 le 28 janvier dernier est pour le moins succincte. Que s'est-il passé exactement?

Les personnes qui sont restées plus d'une heure dans ce train auront eu plus d'une heure de retard sur leur parcours total puisqu'il leur aura encore fallu prendre une correspondance (train, bus ou voiture) avant d'atteindre leur destination finale. Les horaires étant décalés, le retard total dépasse largement une heure.

Cela aura certainement eu de nombreuses conséquences sur leur travail (rendez-vous annulés, cours supprimés etc). Le remboursement du titre de transport de ces navetteurs est le minimum. La SNCB ne pourrait-elle pas leur offrir une compensation supplémentaire (titre de transport gratuit)?

La procédure de remboursement est tellement compliquée que, finalement, peu de gens l'entament. Pourquoi ne peut-on pas envisager un remboursement immédiat au guichet, à la sortie du train,

07.01 Josy Arens (cdH): Eind januari zaten de reizigers op de lijn Bertrix-Libramont meer dan een uur vast in de trein. Volgens het reglement van de NMBS geeft elke vertraging van meer dan 60 minuten aanleiding tot een volledige terugbetaling van het vervoerbewijs, indien die wordt aangevraagd binnen 15 kalenderdagen na de vertraging. Daartoe kan er online een formulier worden ingevuld en afgedrukt.

Wat is er die dag gebeurd? Kan de NMBS de reizigers geen extra compensatie aanbieden? Waarom geen onmiddellijke terugbetaling aan het loket?

en même temps, par exemple, que la demande d'attestation de retard?

Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.

Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.

07.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij de vraag van de heer Arens over de mogelijkheid om de procedure te vereenvoudigen voor de compensatieregeling bij treinvertragingen.

Graag kreeg ik een antwoord op de volgende vragen, mijnheer de minister.

Hoeveel compensatieaanvragen heeft de NMBS vorig jaar voor vertragingen ontvangen? Wat waren de uitgekeerde bedragen?

Kunt u ook meer informatie geven over de problematiek van de onterechte aanvragen?

07.03 Jean-Pascal Labille, ministre: Madame la présidente, monsieur Arens, Infrabel me communique qu'aucun incident ne s'est produit le 28 janvier dernier. Le 29 janvier, aux environs de 08 h 04, la cabine de signalisation de Libramont a constaté un problème à un aiguillage juste avant la gare de Libramont. Le train L5978 était bloqué devant l'aiguillage en dérangement. Une assistance technique a immédiatement été requise. Cette assistance technique ainsi que la permanence "surveillance générale" se sont immédiatement rendues sur les lieux. L'aiguillage a été placé en position de protection et un service à voie unique a été instauré de 08 h 15 à 09 h 20 de Bertrix à Libramont. À 08 h 56, l'aiguillage a été provisoirement réparé et le train L5978 a pu reprendre son parcours.

En ce qui concerne la compensation pour les voyageurs bloqués, la SNCB me communique que les clients peuvent, bien entendu, la demander pour le retard sur la base de la procédure établie selon le règlement européen sur le droit des voyageurs.

En ce qui concerne votre suggestion de prévoir pour les voyageurs un remboursement immédiat au guichet, la SNCB me communique que l'idée serait difficilement réalisable dans la pratique. Dans le cas de retard d'un train d'heure de pointe bondé, le volume des demandes à la gare d'arrivée pourrait entraîner une file d'attente au guichet. Qu'en serait-il des clients qui descendent en milieu de parcours à un point d'arrêt non gardé? Le règlement actuel offre au client l'opportunité d'introduire sa demande a posteriori en ligne ou via un formulaire.

Dan kom ik tot de vragen van mevrouw Lahaye-Battheu, De NMBS laat mij weten dat de cijfers van 2013 nog niet beschikbaar zijn. Deze worden pas na de publicatie van het jaarverslag bekendgemaakt. In 2011 en 2012 heeft de NMBS respectievelijk 8 522 en 6 928 compensatieaanvragen als onterecht beschouwd en afgewezen.

07.04 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse. Je comprends très bien que le remboursement direct

07.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Le ministre peut-il nous fournir des précisions sur les demandes de compensation non fondées?

07.03 Minister **Jean-Pascal Labille**: Op 29 januari werd er in het seinhuis van Libramont een probleem met een wissel vastgesteld. Er werd onmiddellijk om technische assistentie gevraagd. Een technicus en een personeelslid van het algemeen toezicht dat van wacht was, hebben zich dan ter plaatse begeven. Er werd een enkelspoordienst tussen Bertrix en Libramont ingevoerd. De wissel werd tijdelijk hersteld en de gestrande trein kon terug vertrekken.

De klanten kunnen voor de vertraging een compensatie volgens de bestaande procedure vragen. De terugbetaling aan het loket zou voor problemen zorgen. In geval van vertraging van een overvolle trein tijdens het spitsuur zou de wachtrij te lang worden. Wat zou er gebeuren met de klanten die aan een onbewaakte stopplaats uitstappen?

Les chiffres de 2013 seront annoncés après la publication du rapport annuel. En 2011, quelque 8 522 demandes de compensation injustifiées ont été rejetées, contre 6 928 en 2012.

07.04 Josy Arens (cdH): Zou men de bestaande

au guichet soit difficile à réaliser. Mais j'insiste quand même sur le fait que la procédure étant compliquée, certaines personnes ne l'entament pas. Ne pourrait-on donc instaurer une simplification de la procédure?

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

08 Vraag van de heer Karel Uyttersprot aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "communicatie naar pendelaars" (nr. 21930)

08 Question de M. Karel Uyttersprot au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la communication avec les navetteurs" (n° 21930)

08.01 Karel Uyttersprot (N-VA): Mijnheer de minister, een aantal stationsgebouwen werd, om welke reden dan ook, gesloten. Tot daaraan toe, maar dit zou er niet toe mogen leiden dat er geen communicatie is met de reizigers in geval van slecht weer of bij vertragingen of calamiteiten.

Dat er incidenten gebeuren is onvermijdelijk, maar de onwetendheid die de reizigers daarbij ondervinden kan echt niet.

Ik geef een concreet voorbeeld. Op lijn 60 was er drie weken geleden een accident in Jette. De reizigers hebben een uur tot anderhalf uur moeten wachten vooraleer zij enige informatie kregen over wat er was gebeurd.

Mijnheer de minister, is er een sluitende procedure inzake de communicatie en opvang van de treinreizigers in geval van dergelijke incidenten?

08.02 Minister Jean-Pascal Labille: De NMBS laat mij weten dat in stations die om budgettaire redenen werden gesloten de toegang tot de wachtzaal mogelijk is op werkdagen van 4 u 45 tot 13 u 30, hetzij door tussenkomst van mobiele ploegen van B for You, hetzij door een automatisch tijdslot.

Voor de mondelinge mededelingen in geval van vertragingen of incidenten maakt de NMBS geen onderscheid tussen bemande en onbemande stations. De aankondigingen in de onbemande stopplaatsen gebeuren van op afstand door de speakers in de seinhuizen. In de bemande stations worden in geval van verstoord treinverkeer ook inlichtingen verstrekt tijdens de diensturen van het stationspersoneel ter plaatse.

De kleine stations en onbewaakte stopplaatsen zijn inderdaad allemaal van een omroepinstallatie voorzien.

Er bestaan duidelijke richtlijnen in het handboek van de speakers om de vertragingen en alternatieven aan te kondigen. Dit handboek bepaalt de prioriteit die aan elke type aankondiging moet worden gegeven.

Het principe geldt als volgt. De treinen die op tijd en op het voorziene spoor aankomen, worden als laatste aangekondigd. Bij sterk verstoord verkeer moeten de speakers zich meer concentreren op de reisalternatieven dan op de aankondiging van de storing.

terugbetalingsprocedure, die ontmoedigend werkt, dan ook niet kunnen vereenvoudigen?

08.01 Karel Uyttersprot (N-VA): Il est inacceptable que les navetteurs ne soient pas informés des retards et des problèmes relatifs à leur train. Ils attendent parfois plus d'une heure avant d'être informés. Quelles procédures existe-t-il en ce qui concerne la communication avec les usagers du rail et l'accueil de ceux-ci à la suite d'incidents?

08.02 Jean-Pascal Labille, ministre: Dans les gares sans personnel, les salles d'attente sont accessibles de 4 h 45 à 13 h 30. Tous les points d'arrêt et petites gares sont équipés d'une installation sonore permettant aux cabines de signalisation d'annoncer des communications. Il n'y a pas de différence entre les gares disposant de personnel et les gares automatisées en ce qui concerne les communications orales relatives aux retards ou aux incidents.

Il existe un manuel comprenant des directives et des priorités claires concernant l'annonce de retards et de solutions de rechange. Lorsque le trafic est fortement perturbé, les perturbations et les solutions de rechange éventuelles doivent être annoncées prioritairement. Dans les postes qui ne sont pas équipés

De NMBS beschikt over het systeem EMMA, Electronic Management of Messages and Announcements, die de aankondigingen zelf kan genereren.

In de posten die niet met het EMMA-systeem zijn uitgerust, roept een speaker de berichten live om vanuit de post waarvan het station of de stopplaats in kwestie afhangt.

Het aantal stations of stopplaatsen dat door dezelfde speaker wordt beheerd is afhankelijk van de grootte ervan.

08.03 Karel Uyttersprot (N-VA): Mijnheer de minister, ik hoor dat dit een antwoord uit het boekje is, maar in de praktijk verloopt het vaak anders.

De lijn waarover ik het heb heeft heel wat stopplaatsen. Daar staan honderden mensen in verwarring en onzekerheid. Als zij op tijd waren ingelicht, konden zij zich tot een ander station wenden of andere oplossingen zoeken.

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

09 Vraag van de heer Karel Uyttersprot aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "defecte treinen op lijn 60" (nr. 21931)

09 Question de M. Karel Uyttersprot au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les pannes des trains circulant sur la ligne 60" (n° 21931)

09.01 Karel Uyttersprot (N-VA): Mijnheer de minister, ik hoop dat de kinderziekten van de nieuwe Desirotreinen op lijn 60 achter de rug zijn, maar we stellen zeer regelmatig vast dat zich heel wat problemen voordoen met de oudere treinstellen op deze lijn. Dat doet vragen rijzen bij de onderhoudstechnieken en het onderhoudsbeleid voor deze treinen. Heel regelmatig stellen we vast dat er defecten zijn, bijvoorbeeld inzake de schakelingen, wat vertragingen, kortere treinen en overvolle treinen tot gevolg heeft.

Ik heb dan ook enkel vragen in dit verband. Hoe verlopen het onderhoud en de controle van deze locomotieven en treinstellen? Is er een regelmaat in de herstellingen en het onderhoud? Op welke manier tracht u te anticiperen op deze steeds weerkerende defecten?

09.02 Minister Jean-Pascal Labille: De NMBS laat mij weten dat haar treinmaterieel een onderhouds- en controleschema volgt dat centraal wordt gestuurd en door de werkplaatsen en onderhoudsposten wordt uitgevoerd. Hierin wordt zowel de inhoud van de werken als de regelmaat vastgelegd. De regelmaat van de tussenkomsten hangt af van het soort materieel en de inzet ervan. De NMBS meldt me dat treinincidenten geregistreerd en onderzocht worden. Op periodieke basis worden uitwisselingen van ervaringen en vergaderingen georganiseerd met betrekking tot de technische en organisatorische oorzaken van incidenten.

09.03 Karel Uyttersprot (N-VA): Mijnheer de minister, ook dit is natuurlijk een antwoord uit het boekje. Het biedt geen onmiddellijk antwoord op de feiten die zich in de praktijk voordoen.

du système EMMA (Electronic Management of Messages and Announcements), les communications sont diffusées directement par un annonceur.

08.03 Karel Uyttersprot (N-VA): Les explications du ministre ne correspondent pas exactement à la réalité de terrain. Aux nombreux points d'arrêt le long de ligne 60 par exemple, des centaines de personnes sont trop souvent dans l'incertitude à propos de leur train.

09.01 Karel Uyttersprot (N-VA): Les pannes se multiplient sur les trains circulant sur la ligne 60, avec pour conséquence des retards, des convois plus courts et des trains bondés.

Comment l'entretien de ces locomotives et de ces voitures est-il organisé? Comment tente-t-on d'anticiper les défaillances récurrentes?

09.02 Jean-Pascal Labille, ministre: Le matériel ferroviaire est soumis à un schéma d'entretien centralisé dans le cadre duquel les travaux et la régularité des contrôles sont déterminés. Tous les incidents ferroviaires sont enregistrés et les causes en sont recherchées.

09.03 Karel Uyttersprot (N-VA): Votre réponse ne concerne pas les faits dans la pratique.

09.04 Minister **Jean-Pascal Labille**: Als u de feiten kent, waarom vraagt u het mij dan?

09.04 **Jean-Pascal Labille**, ministre: Si M. Uyttersprot connaît les faits, pourquoi m'interroge-t-il sur le sujet?

09.05 **Karel Uyttersprot** (N-VA): Ik vraag wat u eraan gaat doen.

09.05 **Karel Uyttersprot** (N-VA): J'ai demandé au ministre quelles mesures il envisage de prendre.

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

10 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Karel Uyttersprot** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de treinramp in Wetteren" (nr. 21932)
- de heer **Stefaan Van Hecke** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de opvolging van de schadeclaims na het treinongeval in Wetteren" (nr. 22107)
- de heer **Jenne De Potter** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de terugbetaling van de schade naar aanleiding van de treinramp in Wetteren" (nr. 22157)
- mevrouw **Karin Temmerman** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de terugbetaling van de kosten na de treinramp in Wetteren" (nr. 22258)

10 **Questions jointes de**

- M. **Karel Uyttersprot** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la catastrophe ferroviaire de Wetteren" (n° 21932)
- M. **Stefaan Van Hecke** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le suivi des demandes de dommages et intérêts à la suite de l'accident ferroviaire de Wetteren" (n° 22107)
- M. **Jenne De Potter** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le remboursement des dommages à la suite de la catastrophe ferroviaire de Wetteren" (n° 22157)
- Mme **Karin Temmerman** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le remboursement des frais occasionnés par la catastrophe ferroviaire de Wetteren" (n° 22258)

10.01 **Karel Uyttersprot** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de treinramp in Wetteren in de avond van 3 op 4 mei 2013 is u gekend. Ik heb hierover een paar vragen.

Mijn eerste vraag gaat over de evacuatie van het bluswater. Voor het bluswater wordt normaal gezien gewerkt met vacuümvrachtwagens. Gelet op de massale hoeveelheid bluswater bij de ramp in Wetteren, moest dit worden afgevoerd met schepen. Daarvoor werden drie schepen aangetrokken, namelijk de Garinha, de Alaska en de Guatemala. Met dat laatste schip deed zich een ongeluk voor, in die zin dat de coating van de wanden werd beschadigd door het transport van al het water.

Wie draagt hiervoor de verantwoordelijkheid? Waren de diensten op de hoogte van wat er met het schip moest worden vervoerd? De transporteur was blijkbaar op de hoogte gesteld. In hoeverre wordt iemand hiervoor aansprakelijk gesteld?

Bij de uitoefening van zijn coördinatiebevoegdheid treedt de gouverneur bij de bestrijding van een ramp op als orgaan van de

10.01 **Karel Uyttersprot** (N-VA): Trois bateaux, parmi lesquels le Guatemala, ont été chargés de procéder à l'évacuation des eaux d'extinction après la catastrophe ferroviaire de Wetteren. Qui est responsable des dommages occasionnés au revêtement des parois de ce navire?

Le gouverneur étant intervenu lors de la catastrophe en tant que représentant des autorités fédérales, la province n'est plus considérée comme partie à la cause. En va-t-il de même pour la commune de Wetteren? Dans quelle mesure la commune demeure-t-elle coresponsable des accords conclus avec des

federale Staat en niet van de provincie. Op grond van deze vaststelling werd de provincie niet langer als betrokken partij beschouwd. Geldt dit ook voor de gemeente Wetteren? Wordt zij ook niet langer als betrokken partij beschouwd?

Daarnaast heb ik nog een aantal vragen over de stand van zaken in het dossier. In welke mate blijft de gemeente medeverantwoordelijk voor contractuele afspraken die werden gemaakt met privépartners bij de bestrijding van de gevolgen van de ramp?

De advocaat van de Staat beschouwt de gemeente nog altijd als betrokken partij. Is dat terecht?

Zal de gemeente, omdat zij een engagement aanging in het kader van de bestrijding van de ramp, ook moeten instaan voor de schade? Zal de Staat de door de gemeente Wetteren gemaakte gerechtskosten terugbetalen?

Quid met de aanduiding van de verantwoordelijken in dit dossier?

Hoever staat het met de vergoeding van de slachtoffers en hun schadeloosstelling? Hebt u een idee van het totale kostenplaatje van deze ramp?

10.02 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ook in verband met het treinongeval in Wetteren is er een paar weken geleden een communicatie geweest vanuit Infrabel waarin meegedeeld werd dat al 122 van de 254 vergoedingsaanvragen voor externe kosten van de geëvacueerde burgers terugbetaald zouden zijn. Naast de 122 uitbetaalde dossiers zijn nog 13 andere kwijtschriften goedgekeurd voor uitbetaling en verder zouden er ook 59 kwijtschriften opgestuurd zijn waarvoor men nog wacht op een akkoord. Er zijn 33 dossiers afgewezen wegens onontvankelijk en voor 25 aanvragen werden bijkomende stukken opgevraagd.

Mijn concrete vragen zijn de volgende.

Ten eerste, wat is de aard van de schade die werd vergoed in de 122 afgewerkte dossiers en in die andere dossiers die het voorwerp uitmaken van de 13 kwijtschriften? Gaat het hier om materiële schade, zoals hotelkosten of de aankoop van kledij? Of gaat het ook om het verlies dat geleden werd door zelfstandigen omdat zij gedurende een periode niet konden werken of niet in hun praktijk aanwezig konden zijn? Ik had dus graag een overzicht van de belangrijkste schadeposten die daaronder vallen.

Ten tweede, worden de kosten van bloedproeven of medische onderzoeken ook uitbetaald? Daar is heel wat discussie over geweest. Zo nee, waarom niet?

Ten derde, gaat Infrabel over tot een integrale schadevergoeding, worden de schadebedragen geplafonneerd of wordt er gewerkt met forfaits? Zo ja, hoe werden die plafonds of forfaits bepaald?

Ten vierde, moeten de bewoners een akkoord ondertekenen waardoor zij later geen bijkomende schadevergoedingen zouden kunnen vorderen van Infrabel? Dat was namelijk een paar maanden

partenaires privés pour remédier aux conséquences de la catastrophe? La commune devra-t-elle contribuer à l'indemnisation des dégâts? Qui va assumer les frais de justice incombant à la commune?

Où en est l'établissement des responsabilités et quel est l'état d'avancement de la procédure d'indemnisation des victimes? Quelle sera la facture totale de cette catastrophe ferroviaire?

10.02 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Infrabel a indiqué que 122 des 254 demandes d'indemnisation concernant la catastrophe ferroviaire de Wetteren ont été satisfaites. Une série d'autres dossiers sont en cours de traitement.

Quelle est la nature des dommages indemnisés? Les coûts des analyses sanguines ou des examens médicaux sont-ils également indemnisés? Infrabel procède-t-elle à une indemnisation intégrale? Les montants des dommages sont-ils plafonnés ou travaille-t-on sur la base de forfaits? Dans l'affirmative, comment ces derniers ont-ils été fixés?

Les habitants doivent-ils signer un accord en vertu duquel ils renonceraient ultérieurement à toute demande d'indemnisation complémentaire à l'égard d'Infrabel? Pourquoi 33 dossiers ont-ils été rejetés? Infrabel travaille-t-elle avec des sociétés d'assurances impliquées dans le sinistre? Y a-t-il des postes de dommages qu'Infrabel ne paie pas par principe, estimant qu'ils

geleden het geval. Kort na de ramp werd een dergelijk document rondgestuurd. Is dat bij deze uitbetaling ook het geval? Zo ja, waarom hanteert men bij Infrabel deze werkwijze?

Ten vijfde, om welke redenen werden 33 dossiers afgewezen?

Ten zesde, werkt Infrabel samen met verzekeringsmaatschappijen die betrokken zijn bij dit schadegeval? Zo ja, zijn er afspraken gemaakt over de manier waarop de schadedossiers afgehandeld zullen worden en over de eventuele voorschotten die betaald worden?

Ten zevende, zijn er schadeposten die Infrabel principieel niet uitbetaalt omdat ze naar het oordeel van Infrabel door een andere instantie of overheid uitbetaald moeten worden? Zo ja, over welk soort kosten gaat het?

Ten achtste, hoeveel bedraagt de gemiddelde tussenkomst door Infrabel aan de slachtoffers in de 122 afgewerkte dossiers en 13 andere dossiers waarbij een kwijtschrift opgesteld werd?

Ten negende, wanneer zullen de nog openstaande dossiers afgerond kunnen worden?

Ten slotte, worden er ook vergoedingen uitgekeerd aan overheden of overheidsinstanties die kosten hebben gemaakt? Ik denk daarbij aan de inzet van brandweerkorpsen, politie en civiele bescherming. Zijn er private ondernemingen die kosten gemaakt hebben, bijvoorbeeld bij het inzetten van schepen om besmet bluswater af te voeren, of leveranciers van bepaald materiaal en dergelijke? Zo niet, waarom niet?

10.03 Jenne De Potter (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, op 9 oktober van vorig jaar werd u uitvoerig ondervraagd over de uitbetaling van de schadevergoedingen naar aanleiding van de treinramp in Wetteren. De gebrekkige communicatie door Infrabel leidde tot heel wat onduidelijkheid en ongerustheid bij de getroffen bewoners.

Zij groepeerden zich in de vzw "Wat na de ramp?" De prefinanciering door Infrabel riep vragen op over de gehanteerde plafondbedragen, over de dadingsclausule van het kwijtschrift en over de aard van de kosten waarvoor een schadevergoeding kon worden verkregen. Infrabel verbond zich tot het terugbetalen van de directe reële kosten voor eigen consumptie die een rechtstreeks en onmiddellijk gevolg waren van het ongeval en de daaropvolgende evacuatie. Er werd gewerkt met plafondbedragen op basis van wat gangbaar zou zijn in de verzekeringssector. Voor de 240 vergoedingsaanvragen die tot 9 oktober werden ontvangen, werd om en bij de 10 000 euro uitbetaald aan 53 gezinnen, 25 aanvragen werden geweigerd en de rest van de dossiers werd in beraad gehouden. Over de rechten die de bewoners zouden behouden na de ondertekening van het kwijtschrift bleef ook na de commissievergadering heel wat onduidelijkheid bestaan. Vandaar de volgende vragen.

Ten eerste, wat is de stand van zaken met betrekking tot de uitbetaalde schadevergoedingen? Hoeveel dossiers werden er behandeld? Waar staan wij nu? Welke dossiers moeten nog worden behandeld? Over welke bedragen gaat het?

doivent l'être par une autre instance? Quel est le montant moyen des interventions d'Infrabel? Quand les dossiers encore en souffrance seront-ils finalisés? Des indemnités seront-elles versées à des pouvoirs publics ou à des instances publiques qui ont fait des frais? Des entreprises privées ont-elles fait des frais?

10.03 Jenne De Potter (CD&V): Infrabel s'était engagée à rembourser la totalité des dépenses réelles directes de consommation personnelle associées directement et immédiatement à l'accident et à l'évacuation qui a suivi. Les plafonds appliqués d'ordinaire dans le secteur des assurances ont servi de critère. Près de 10 000 euros d'indemnités ont déjà été payés, un grand nombre de dossiers restent en suspens et 25 dossiers ont été refusés.

Où en est l'indemnisation des sinistres? Que recouvre concrètement cette notion de dépenses réelles directes de consommation personnelle? Quels droits conservent les riverains victimes du sinistre qui ont signé la quittance d'Infrabel sans émettre aucune réserve? Combien de dossiers ont été clôturés de cette façon? Combien de dossiers

Ten tweede, wat is begrepen in “de directe reële kosten voor eigen consumptie die een rechtstreeks en onmiddellijk gevolg waren van het ongeval en de evacuatie”? Wat wordt daaronder verstaan en wat wordt daar niet onder verstaan?

Ten derde, is er duidelijkheid over welke rechten de getroffen bewoners al dan niet behouden indien zij het kwijtschrift van Infrabel ondertekenen zonder voorbehoud te maken? Hoeveel dossiers werden op deze wijze afgesloten? In hoeveel dossiers werd voorbehoud gemaakt? Op welke manier komt het maken van voorbehoud tegemoet aan het behoud van toekomstige rechten?

Ten vierde, heeft Infrabel na 9 oktober nog overleg gepleegd met de vzw “Wat na de ramp?” om resterende onduidelijkheden uit te klaren en de ongerustheid bij de bewoners weg te nemen?

Tot slot, hoe evolueert de vraag naar een tussenkomst van Infrabel in de kosten van de betrokken besturen en lokale overheden?

10.04 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dat zo veel collega's vragen stellen over de treinramp in Wetteren, wil zeggen dat er heel wat onduidelijkheid is gebleven bij de bewoners. Wij worden immers zeer regelmatig aangesproken over dit dossier.

Heel kort na de ramp werd verschillende malen aangekondigd dat de communicatie beter zou verlopen. Met betrekking tot de afhandeling van de schadedossiers is dat zeker niet het geval. De onduidelijkheid over de terugbetaling van de getroffen bewoners blijft nog altijd zeer groot. Er is ook nog onduidelijkheid over wat wel en wat niet wordt vergoed en wat het inhoudt als men een vergoeding aanvaardt. Samen met andere collega's heb ik u daarover al vragen gesteld.

Er werd immers gesteld dat het aanvaarden van een schadevergoeding inhoudt dat men geen enkele vordering meer mag eisen van het bedrijf. U antwoordde toen dat dit aspect nog zou worden bekeken. De bewoners hebben echter nog altijd geen duidelijk antwoord gekregen. Een van de vragen is bijvoorbeeld of men, als men een schadevergoeding aanvaardt voor iets materieels, nog supplementaire medische of arbeidskosten kan invorderen.

Mijn vragen leunen sterk aan bij die van mijn collega's.

Is het zo dat Infrabel niet alle door de getroffen inwoners van Wetteren gemaakte kosten terugbetaalt? Welke kosten worden terugbetaald en welke niet? Ik wil nogmaals benadrukken dat het voor de bewoners zelf helemaal niet duidelijk is.

Welke criteria hanteert Infrabel om het bedrag te bepalen dat elke getroffene of elk getroffen gezin terugbetaald krijgt?

Wat is de aard van de overeenkomst? Behouden zij die het voorstel aanvaarden, hun rechten om in een later stadium Infrabel toch nog te dagvaarden voor andere kosten, mocht blijken dat de infrastructuurbeheerder verantwoordelijk is voor de treinramp?

Kunt u mij een concrete stand van zaken geven met betrekking tot het

resteren en suspens? Après le 9 octobre 2013, Infrabel a-t-elle organisé de nouvelles concertations avec l'ASBL Wat na de ramp? Observe-t-on une évolution des demandes d'intervention adressées à Infrabel par les pouvoirs locaux?

10.04 Karin Temmerman (sp.a): La situation reste confuse en ce qui concerne le traitement des dossiers de sinistres après la catastrophe ferroviaire de Wetteren.

Quels coûts ont déjà été remboursés aux riverains? Sur quels critères Infrabel se base-t-elle pour fixer le montant des remboursements? La personne qui accepte une indemnisation conserve-t-elle le droit d'ester en justice contre Infrabel si la société devait être reconnue responsable de la catastrophe? Où en est l'enquête?

onderzoek? Wanneer verwacht u dat het onderzoek volledig zal worden afgerond?

10.05 Minister **Jean-Pascal Labille**: De vragen van mijnheer Uyttersprot vallen onder de bevoegdheid van de minister van Binnenlandse Zaken.

Infrabel meldt me dat er momenteel 254 dossiers van particuliere vergoedingsaanvragen zijn, waarvan er nog 97 openstaan. De gemiddelde tussenkomst van Infrabel aan de particuliere buurtbewoners bedraagt ongeveer 240 euro per gezin. De kosten die door Infrabel geprefinancierd worden ten behoeve van de particuliere buurtbewoners binnen de afgebakende perimeter ongeacht het aansprakelijkheidsvraagstuk en voor rekening van wie het behoort, betreft de directe, reële en materiële kosten en uitgaven van eerste noodzaak en voor eigen consumptie, die een rechtstreeks en onmiddellijk gevolg zijn van het ongeval en de daaropvolgende evacuatie teneinde verder in het basislevensonderhoud te kunnen voorzien.

Volgens Infrabel werden de medische kosten niet opgenomen in de vergoedbare schadeposten die door Infrabel worden geprefinancierd omdat dergelijke kosten tot een andere schadecategorie behoren, namelijk de persoonsgebonden categorie. Infrabel gaat niet over tot een integrale schadevergoeding, maar lanceerde enkel een prefinancieringsinitiatief voor de directe kosten van eerste noodzaak, zoals eerder uiteengezet.

Infrabel is voor bepaalde schadeposten gebonden aan plafondbedragen. Deze plafondbedragen werden bepaald in overleg met de betrokken partijen en verzekeraars. De bedoeling van dergelijke plafondbedragen is om een ongelijkheid onder de schadelijders te vermijden voor dergelijke uitgaven van eerste noodzaak. Het kwijtschrift betreft een vergoedingsvoorstel van Infrabel voor de kosten zoals eerder uiteengezet en wordt uitgewerkt in een dading, die in een eindregeling voor deze kosten van eerste noodzaak voorziet ten aanzien van Infrabel.

Men is niet verplicht om het vergoedingsvoorstel van Infrabel te aanvaarden, men behoudt alle rechten voor alle andere schade dan de directe kosten van eerste noodzaak ten aanzien van Infrabel, indien zij als eindverantwoordelijke zou worden aangeduid, of ten aanzien van een andere derde eindverantwoordelijke. Indien men niet wenst in te gaan op het vergoedingsvoorstel van Infrabel behoudt men uiteraard alle rechten voor zowel de directe reële kosten als voor alle andere schade ten aanzien van de uiteindelijk aansprakelijke partij, ook als dat Infrabel zou zijn.

Infrabel meldt me dat ze een verduidelijkingsnota met betrekking tot het prefinancieringsinitiatief aan de buurtbewoners heeft verstuurd. De vergoedingsprincipes werden in het raam van dit prefinancieringsinitiatief van Infrabel in onderling overleg met de betrokken partijen en de respectievelijke verzekeraars bepaald. Infrabel heeft zich geëngageerd voor het prefinancieringsinitiatief inzake de eerste noodzakelijke kosten van de particuliere buurtbewoners en andere kosten, zoals de prestaties van de ondernemingen waartoe zij zelf opdracht heeft gegeven of de facturen die voortvloeien uit dringende maatregelen die genomen werden in

10.05 **Jean-Pascal Labille**, ministre: Certaines questions posées par M. Uyttersprot relèvent des compétences de la ministre de l'Intérieur.

Infrabel me fait savoir que 254 dossiers de demande d'indemnisation ont été introduits par des particuliers, dont 97 sont encore ouverts. L'intervention moyenne octroyée par Infrabel à des particuliers s'élève à environ 240 euros par famille.

Les coûts préfinancés par Infrabel dans le périmètre délimité sont les frais directs, réels et matériels et les dépenses de première nécessité auxquels les intéressés ont dû faire face pour leur propre consommation en vue de subvenir à leurs besoins de base. Ces dépenses doivent avoir été directement occasionnées par l'accident et l'évacuation qui a suivi.

Selon Infrabel, les frais médicaux ne sont pas inclus dans les coûts résultant des dommages et pouvant faire l'objet d'une indemnisation dans le cadre du préfinancement étant donné que ces frais sont liés aux personnes. Infrabel ne procédera pas à une indemnisation intégrale et n'a pris l'initiative d'un préfinancement que pour les frais directs de première nécessité.

Infrabel doit tenir compte pour certains postes du dommage de plafonds, qui sont établis en accord avec les assureurs et les parties concernées. Il s'agit d'éviter toute inégalité entre les personnes lésées. Nul n'est obligé d'accepter la proposition d'indemnisation d'Infrabel. La partie qui l'accepte conserve tous les droits pour les frais autres que les frais directs. Dans le cas contraire, tous les droits sont maintenus pour tous les frais.

het raam van haar plicht, zoals de kosten voor de afvoer van het gecontamineerd bluswater per schip.

Dit is een sterk samengevat antwoord. Ik heb hier een uitgebreid geprint antwoord te uwer beschikking.

Infrabel a envoyé aux riverains une note explicative sur l'initiative de préfinancement. Les principes de financement y sont énumérés.

Les auteurs des questions recevront aussi une réponse écrite plus détaillée.

10.06 Karel Uyttersprot (N-VA): Mijnheer de minister, we zullen de vraag ook stellen aan uw collega van Binnenlandse Zaken. Mijn eerste vraag was echter of de aansprakelijkheden en de verantwoordelijkheden al zijn vastgelegd.

U zegt dat men niet verplicht is het vergoedingsvoorstel van Infrabel te aanvaarden. De mensen moeten dan weten tot wie ze zich dan wel moeten richten. Bovendien is er toch wel enige druk om de schadevergoeding van Infrabel te aanvaarden, terwijl ze *en cours de route* toch een paar keer haar houding gewijzigd heeft. Zo was er vroeger geen sprake van een geplafonneerd bedrag. Nadien heeft men op een bepaald ogenblik de prefinancieringsactie stopgezet. Ik kijk echter uit naar uw volledig antwoord.

10.06 Karel Uyttersprot (N-VA): Les responsabilités ont-elles déjà été établies? Les parties ne sont pas obligées d'accepter la proposition d'indemnisation d'Infrabel, mais il conviendrait alors qu'elles sachent à qui s'adresser et qu'aucune pression ne soit exercée sur les intéressés.

10.07 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ook ik dank u omdat u ons het volledig antwoord schriftelijk wil bezorgen. We kunnen het dan eens heel grondig nalezen.

Ik begrijp dat de vergoedingen die reeds zijn uitgekeerd enkel betrekking hebben op een beperkt aantal schadeposten. In eerste instantie betreft dit dus een beperkt aantal zaken. Ze hebben bijvoorbeeld geen betrekking op medische kosten of grotere professionele kosten en dergelijke meer.

10.07 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Un nombre limité de préjudices ont déjà été indemnisés. Infrabel, de même que les compagnies d'assurances, doivent assumer leurs responsabilités et il conviendrait d'envisager le versement d'avances pour d'autres types de frais. L'établissement des responsabilités peut encore prendre des années et les riverains touchés par la catastrophe ne doivent pas être victimes de ces lenteurs.

Uit uw antwoord maak ik ook op dat er overleg is met de verzekeringsmaatschappijen. Die hebben ook een belangrijke rol. Er zijn heel veel andere kosten en het is aangewezen dat Infrabel samen met de betrokken verzekeringsmaatschappijen een systeem opzet om bij wijze van voorschot ook andere kosten te kunnen dekken. Ik meen dat dit een plicht is van de verzekeringsmaatschappijen en ik kijk dan in eerste instantie niet naar Infrabel alleen. Ook de verzekeringsmaatschappijen moeten hun verantwoordelijkheid nemen. We hebben gelijkaardige rampen gehad, zelfs met een veel grotere omvang, zoals in Gellingen, waarbij de slachtoffers heel lang hebben moeten wachten op schadevergoeding en waar de verzekeringsmaatschappijen dan uiteindelijk toch voorschotten hebben gegeven. Ik meen dat we tot zo'n systeem moeten komen, want voor de betrokken mensen is het heel moeilijk om in te schatten wie wanneer zal betalen, welke instantie wel moet betalen en welke niet. Het kan nog jaren duren vooraleer de aansprakelijkheden vastliggen, maar daarvan mogen de inwoners niet het slachtoffer worden. Ik zal het hierbij laten, maar ik zal het antwoord zeker nog eens grondig doornemen.

10.08 Jenne De Potter (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord en voor het uitgebreidere schriftelijk antwoord. Het is de eerste keer dat we dit vernemen, maar voor de bewoners is het een goede zaak dat zij door het aanvaarden van het vergoedingsvoorstel

10.08 Jenne De Potter (CD&V): Je me félicite que les victimes ayant accepté la proposition d'indemnisation d'Infrabel

niet hun recht verliezen om andere schade dan die waarvan de kosten al zijn vergoed naderhand aan te geven. Als Infrabel toch als eindverantwoordelijke zou worden aangewezen behouden zij de mogelijkheid om op dat moment hun rechten in te roepen. Dat is wel een belangrijk antwoord. Daarover bestond al een tijdje onduidelijkheid en het is goed dat we vandaag vernemen dat zij hun rechten niet verliezen door in te gaan op het vergoedingsvoorstel. Wat dat betreft zijn we vandaag toch wel iets wijzer geworden. Voor de rest zullen we het antwoord goed moeten bestuderen.

Het is belangrijk dat Infrabel goed blijft communiceren met de buurtbewoners, zodat zij niet via een andere weg aan informatie moeten komen. Zo kunnen zij rechtstreeks en uit de eerste hand aan antwoorden komen.

10.09 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, dat u ons ook schriftelijk zult laten bezorgen. Het is goed dat wij alles nog eens kunnen nalezen.

Zoals collega De Potter reeds heeft gezegd, is het aanvaarden van een prefinanciering belangrijk nieuws. Desondanks behouden de betrokkenen hun rechten op schadevergoeding wanneer Infrabel in de toekomst eventueel als verantwoordelijke wordt aangeduid. Het zou volgens mij goed zijn, mocht dit ook heel duidelijk aan de bewoners worden meegedeeld.

U zegt dat de betrokkenen allemaal een brief zullen ontvangen. Als schepen van Mobiliteit ben ik enigszins vertrouwd met de brieven van Infrabel en die zijn niet altijd even duidelijk. Ik hoop dat men iets duidelijker zal communiceren met deze mensen. In de gevallen waarin sprake is van zeer ernstige schade hoop ik zelfs dat men persoonlijk contact met hen zal opnemen, want het zijn net deze mensen die in het ongewisse worden gelaten. Nochtans hebben net zij de meeste nood aan informatie en hulp.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 21933 van mevrouw De Bue wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

conservent néanmoins leurs droits à d'éventuelles indemnisations additionnelles. Il est par ailleurs impératif qu'Infrabel maintienne le dialogue avec les riverains.

10.09 Karin Temmerman (sp.a): Il serait utile d'indiquer aux riverains que le fait d'accepter la proposition d'indemnisation n'a aucune conséquence pour ce qui est d'une action ultérieure en dommages et intérêts. J'espère qu'Infrabel communiquera clairement à ce sujet, car cela n'a pas toujours été le cas. Un contact personnel serait même souhaitable en cas de dommages sérieux.

La **présidente**: La question n° 21933 de Mme De Bue est transformée en question écrite.

11 Questions jointes de

- **M. Josy Arens au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le règlement de la SNCB en matière de rappels de paiement des amendes" (n° 21934)**

- **Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le système des amendes de la SNCB" (n° 22420)**

11 Samengevoegde vragen van

- **de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het reglement van de NMBS inzake aanmaningen tot betaling van boetes" (nr. 21934)**

- **mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het boetesysteem bij de NMBS" (nr. 22420)**

De heer Arens is verhinderd in de commissie voor de Binnenlandse Zaken, vernemen wij zopas.

M. Arens est retenu à la commission de l'Intérieur.

11.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, uit antwoorden op eerdere vragen kan opgemaakt worden dat er enkele mogelijkheden zijn om te betalen na vaststelling van een onregelmatigheid op de trein. De stappen in de minnelijke fase, met de cijfers die ik heb ontvangen voor 2012, heb ik vermeld in de schriftelijke voorbereiding van deze vraag. Pas na vier minnelijke stappen wordt eventueel tot gerechtelijke stappen overgegaan.

Ik heb het cijfer gekregen dat in 2012 208 539 boetes werden uitgeschreven op 517 000 onregelmatigheden.

Mijnheer de minister, in dat verband zou ik u het volgende willen vragen.

Ten eerste, kunt u bevestigen dat er gevallen zijn waarin de NMBS niet zelf een verwittiging stuurt, maar waarbij meteen een gerechtsdeurwaarder wordt ingeschakeld? Zo ja, wanneer?

In verband met de cijfers voor 2012 wil ik het volgende vragen. Tegenover de meer dan 500 000 vastgestelde onregelmatigheden, staan er 'maar' iets meer dan 208 000 uitgeschreven boetes. Kunt u dat verschil toelichten?

Mijn derde en vierde vraag zijn vragen naar eventuele cijfers voor 2013, maar misschien is het moeilijk om die al te geven.

Ten vijfde, klopt het dat op bepaalde treinverbindingen verhoudingsgewijs meer vaststellingen worden uitgeschreven? Is het correct dat er op diezelfde treinverbindingen een verband is met agressie tegenover het treinpersoneel? Kunt u die moeilijke, gevoelige treinverbindingen opsommen?

Ten slotte, worden, naast de verhoogde toeslag van 7 euro voor het kopen van een ticket op de trein, nog andere maatregelen overwogen om zwartrijden te ontmoedigen? Ik denk, bijvoorbeeld, aan hogere boetes of een uitgebreidere controle vooraleer reizigers de trein betreden, zoals dat bij andere openbaarvervoermaatschappijen het geval is.

11.02 Minister Jean-Pascal Labille: Mevrouw de voorzitter, de NMBS bevestigt dat er bij een aantal dossiers een aanmaningsbrief is gekomen vanwege de gerechtsdeurwaarder zonder dat de NMBS een voorafgaande herinnering heeft uitgestuurd. De meerderheid van de betrokken gevallen gaat over reizigers die zich niet formeel hebben geïdentificeerd tijdens de controle aan boord van de trein. De gerechtsdeurwaarder heeft in die gevallen als opdracht de reiziger te identificeren en te contacteren.

Het verschil tussen het aantal onregelmatigheden en de boetes weerspiegelt het aantal dossiers waarin nog steeds betaald moet worden in vergelijking met de 517 000 onregelmatigheidsdossiers die in de loop van 2012 werden opgesteld.

De NMBS laat mij weten dat de cijfers voor 2013 nog niet beschikbaar zijn. Die cijfers worden pas bekendgemaakt na de publicatie van het jaarverslag.

11.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Quatre étapes à l'amiable ont été prévues pour le paiement d'une amende pour irrégularité sur le train. Les démarches judiciaires n'interviennent qu'après cette phase. Existe-t-il des cas dans lesquels il est immédiatement fait appel à un huissier de justice?

En 2012, 208 539 amendes ont été réclamées pour 517 000 irrégularités. Comment le ministre explique-t-il cette différence? Dispose-t-il déjà de statistiques relatives à 2013?

Le ministre confirme-t-il un nombre supérieur de constatations sur certains trajets? Y a-t-il un lien avec les agressions contre le personnel de bord?

D'autres mesures sont-elles envisagées pour dissuader les voyageurs de voyager sans titre de transport valable, en plus de l'augmentation de la taxe à 7 euros en cas d'achat d'un billet sur le train?

11.02 Jean-Pascal Labille, ministre: Pour un certain nombre de dossiers, en particulier ceux des voyageurs qui n'ont pas été identifiés lors du contrôle, l'huissier de justice a effectivement envoyé une mise en demeure sans rappel préalable de la SNCB.

La différence entre le nombre d'irrégularités et le nombre d'amendes correspond aux dossiers qui n'ont pas encore donné lieu à un paiement. Les chiffres de 2013 ne seront disponibles qu'après la publication du rapport annuel.

De fraudebestrijding maakt integraal deel uit van het anti-agressiemasterplan en is een van de prioritaire aandachtspunten van NMBS Mobility. Het project om in één tarief aan boord van de treinen te voorzien, is een van de vele maatregelen tegen fraude, waaronder een regelmatige herinnering aan de treinbegeleiders van het controlebeleid voor de vervoersbewijzen aan boord, een verhoging van het aantal controles door de ticketcontroleteams, de regelmatige en voorafgaandelijke aankondiging via de krant *Metro* van de versterkte controles, de vereenvoudiging van het productgamma en van de gebruiksvoorwaarden en de tarieven, de installatie en ingebruikname van verkoopsautomaten in de stations en ook in alle stopplaatsen, en de organisatie van een hoffelijkheidscampagne waarbij een van de thema's herhaalt dat het verplicht is om een geldig vervoersbewijs aan boord van de treinen voor te leggen.

La lutte contre la fraude repose sur le rappel régulier de la politique de contrôle des titres de transport à bord aux accompagnateurs de trains, sur l'augmentation du nombre de contrôles réalisés par les équipes de contrôle, sur la simplification de la gamme de produits et sur l'installation d'automates de vente dans tous les points d'arrêt.

11.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, bedankt voor uw uitvoerig antwoord.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 21935 van de heer Arens wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

La **présidente**: La question n° 21935 de M. Arens est transformée en question écrite.

12 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het creëren van een ethische meerwaarde voor bpost" (nr. 21989)
- mevrouw Véronique Bonni aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de plannen van bpost om het sociale isolement van bejaarden tegen te gaan" (nr. 22165)

12 Questions jointes de

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la création d'une plus-value éthique pour bpost" (n° 21989)
- Mme Véronique Bonni au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le projet de bpost pour combattre l'isolement des personnes âgées" (n° 22165)

12.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, wanneer wij de voorbije weken en maanden over bpost praatten, ging het voornamelijk over verloningsaspecten. Het is, nu de loonproblematiek achter de rug is, interessant om eindelijk opnieuw over de inhoudelijke taken van bpost te praten. Dat hoort meer tot de essentie van de werkzaamheden van onze commissie, hoewel wij het andere aspect natuurlijk ook moesten aanpakken.

De voorbije maanden heb ik vastgesteld dat bpost een aantal projecten uitwerkt die een zekere meerwaarde voor het bedrijf bpost alsook voor de samenleving hebben. Concreet heb ik in mijn schriftelijke neerslag twee voorstellen of projecten neergeschreven. Het gaat met name om proefprojecten waarbij postbodes bij bejaarden, meer bepaald tachtigplussers, langsgaan om na te gaan of zij zorgbehoevend zijn en welke zorg zij nodig hebben. Ik heb echter ook onmiddellijk aangegeven dat mijn probleem ter zake is dat de factuur naar de lokale overheid doorgeschoven wordt.

Een ander voorbeeld is het rondbrengen van warme maaltijden.

12.01 David Geerts (sp.a): Dans le cadre d'un projet pilote lancé à Ostende, les facteurs se rendent chez les personnes âgées de 80 ans et plus pour vérifier si elles n'ont pas besoin de soins. À Grammont, bpost distribue des repas chauds. Il s'agit de projets valables mais la facture est toutefois répercutée sur les autorités locales. Dans le prochain contrat de gestion, ces initiatives peuvent-elles figurer au chapitre des missions de service public de sorte que l'intégralité de la facture ne soit pas supportée par les autorités locales?

La Banque de La Poste peut-elle proposer des produits d'épargne

Ik heb zelf nog de vraag gesteld waarom via de Bank van De Post geen ethische spaarproducten kunnen worden aangeboden. Vroeger was er bij Fortis nog het krekelsparen, waarbij een deel van de intresten voor een faire financiering van projecten kon worden afgestaan. Die spaarformule is echter afgeschaft. Misschien is het daarom nu het moment voor bpost om het ethische aspect van sparen opnieuw op te nemen.

Ten eerste, worden projecten zoals in Oostende, waar postbodes nagaan of bejaarden zorgbehoevend zijn, of zoals in Geraardsbergen, waar warme maaltijden worden bediend, volledig door de lokale overheid betaald? Wat is uw mening over het idee om in een volgende beheersovereenkomst dat aspect als een deel van de openbare dienstverlening op te nemen, zodat niet de volledige factuur op de lokale overheid wordt afgewenteld?

Ten tweede, ik besef dat de volgende vraag slaat op de private dienstverlening van bpost, maar misschien kan de regeringscommissaris daarvoor ijveren. Bent u bereid aan de Bank van De Post te vragen ook ethische spaarproducten aan te bieden?

12.02 Véronique Bonni (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, fin janvier, bpost a présenté un nouveau projet mis sur pied en collaboration avec la Maison sociale d'Ostende. Désormais, les facteurs de la ville ont la tâche de détecter l'isolement social des personnes de plus de 80 ans. Cette collaboration a été établie parce que de nombreuses personnes âgées ont besoin d'aide et/ou sont socialement isolées.

À elle seule, la ville d'Ostende recense 6 000 habitants de plus de 80 ans. Selon la Maison sociale de la ville, il était matériellement et financièrement impossible pour les assistants sociaux de rendre visite à tout le monde. bpost a donc été sollicité parce que les facteurs ont souvent des contacts avec les personnes âgées et jouiraient d'une certaine confiance auprès d'elles.

Les facteurs mèneront donc une enquête auprès de ces personnes pour établir un screening préventif. S'il s'avère que le senior a besoin d'aide ou d'informations, un assistant social contacté par le facteur lui rendra visite.

Monsieur le ministre, j'aurais plusieurs questions sur ce projet. Quels sont les objectifs de ce projet? Ostende est-elle la seule ville qui va le tester? Quelles sont les modalités de la formation dont bénéficiera le personnel de bpost et combien de facteurs sont concernés par cette nouvelle mission? Combien de temps pourront durer les entretiens entre le facteur et la personne? Et comment ce temps nécessaire sera-t-il pris en compte dans la journée de travail "type" des facteurs déjà bien chargée? Enfin, cette initiative fait partie d'un ensemble d'initiatives et/ou projets lancés par bpost visant à la fois à diversifier son offre de service et améliorer le rôle social attribué aux facteurs. Comment toutes ces initiatives seront-elles évaluées?

12.03 Jean-Pascal Labille, ministre: Madame la présidente, bpost me communique les informations suivantes.

Plusieurs projets pilotes sont en cours chez bpost. Tout d'abord: fournir des repas à domicile: cela concerne Grammont et Grez-

éthiques, comme par exemple un compte d'épargne dont une partie des intérêts est consacrée à des projets éthiques?

12.02 Véronique Bonni (PS): In het kader van een samenwerkingsproject tussen bpost en het Sociaal Huis Oostende krijgen postbodes voortaan de taak mee om sociaal isolement op te sporen bij de 6.000 tachtigplussers die in de kuststad wonen. Na die preventieve screening contacteert de postbode een maatschappelijk werker, die een bezoek brengt aan de personen die hulp nodig hebben.

Wat zijn de doelstellingen van dat project? Zal het ook in andere steden worden getest? Hoe wordt het personeel van bpost tot die specifieke taak opgeleid? Hoeveel postbodes krijgen die bijkomende opdracht? Hoeveel tijd kunnen die bezoeken in beslag nemen? Hoe zal die tijd worden verrekend in de typische werkdag van de postbodes? Hoe zullen alle initiatieven die bpost neemt om zijn dienstenaanbod te diversifiëren en de sociale rol van de postbodes te versterken, worden geëvalueerd?

12.03 Minister Jean-Pascal Labille: bpost heeft meerdere proefprojecten lopen: bezorging van maaltijden aan huis in Geraardsbergen en Grez-Doiceau,

Doiceau. Ensuite, livrer des produits à des services de soins de santé ou sociaux locaux: cela concerne Turnhout. Enfin, exercer une fonction de signal en visitant et questionnant un public cible spécifique à la demande du CPAS: cela concerne Ostende.

Selon le service, le paiement est effectué par l'autorité locale qui demande ou non une contribution au client ou le client lui-même.

Je me réfère également au chapitre 5, article 49, du cinquième contrat de gestion conclu entre l'État et bpost sous la rubrique "Services ad hoc d'intérêt économique général" qui fait place à ces services et à la coopération avec les services sociaux locaux.

Ik ben ten eerste gehecht aan de opdrachten van openbare dienst aan de bevolking en dus zeker voorstander van een uitbreiding van de opdrachten van openbare dienstverlening van bpost naar nieuwe diensten volgens de noden van de geïsoleerde bevolking, met name de ouderen.

Zoals u terecht opmerkt, is bpost bank een commerciële financiële instelling en een 50/50-dochteronderneming van bpost en BNP Paribas Fortis, die niet onder mijn ministeriële bevoegdheid valt. Ik kan geen initiatief nemen op het vlak van het productaanbod van bpost bank. Ik steun natuurlijk elke initiatief van bpost dat erop zou zijn gericht meer ethische bankproducten aan onze medeburgers aan te bieden.

leveringen aan lokale diensten in Turnhout, bezoeken aan een specifieke doelgroep op verzoek van het OCMW van Oostende.

Afhankelijk van de dienst gebeurt de betaling door de klant of door de lokale overheid, met een eventuele bijdrage van de klant.

Die diensten zijn vastgelegd in hoofdstuk 5, artikel 49, van het vijfde beheerscontract.

Je suis favorable à une extension des missions de service public de bpost et à plus forte raison s'il s'agit de répondre aux besoins des personnes âgées.

La Banque de la Poste est une institution financière commerciale détenue à 50 % par bpost et à 50 % par BNP Paribas Fortis et elle n'entre donc pas dans la sphère de mes attributions. Il m'est impossible de prendre des initiatives personnelles, mais je ne pourrais évidemment que me réjouir d'une augmentation de l'offre de produits bancaires plus éthiques.

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

Ik stel vast dat wij nu al met twee zijn om bij bpost meer ethische bankproducten aan te bieden.

Mijnheer de minister, laten we hopen dat velen ons nog zullen volgen.

12.05 Véronique Bonni (PS): Madame la présidente, je remercie le ministre pour sa réponse complète.

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

13 Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het Fyrarapport van Ernst & Young" (nr. 22024)

13 Question de M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le rapport sur le Fyra de Ernst & Young" (n° 22024)

13.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, na een onderzoek van advieskantoor Ernst & Young naar de aanbestedingsprocedure voor de Fyratreinen heeft de vorige CEO van de NMBS beslist om het hele aanbestedingsdossier te bezorgen aan het parket van Brussel.

13.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Marc Descheemaeker, l'ancien patron de la SNCB, ne voulait pas rendre publique l'enquête menée par

Ondertussen weten we dat dit dossier door het parket zonder gevolg geklasseerd is.

Daarom heb ik twee heel eenvoudige vragen.

Ten eerste, kan het rapport van Ernst & Young nu openbaar gemaakt worden, gelet op de seponering van het dossier door het parket van Brussel? Dat was namelijk de argumentatie die mijnheer Descheemaeker vroeger heeft gebruikt om het niet openbaar te maken. Het maakte immers deel uit van een strafdossier dat nog lopende was. Zo ja, wanneer zal dat gebeuren? Zo nee, waarom niet?

Ten tweede, hoeveel heeft de opmaak van dit rapport van Ernst & Young gekost?

Ernst&Young concernant la procédure d'adjudication pour le Fyra dans la mesure où elle était un élément de l'enquête judiciaire en cours. Le parquet a dans l'intervalle classé le dossier sans suite.

Le rapport de Ernst&Young peut-il à présent être rendu public? Combien a-t-il coûté?

13.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Zoals ik al herhaaldelijk heb gezegd, vallen de initiatieven die de NMBS rond de Fyra neemt niet onder de opdrachten van openbare dienst van de NMBS. Gelet op de lopende burgerlijke procedures voor de rechtbanken in Brussel, Nederland en Italië, alsook het onderzoek van de Rekenkamer in Nederland, geeft de NMBS aan dat het nog niet opportuun is om het rapport van Ernst & Young openbaar te maken. Hetzelfde geldt voor de bekendmaking van de honoraria van Ernst & Young.

13.02 **Jean-Pascal Labille**, ministre: L'exploitation du Fyra ne s'inscrit pas dans les missions du service public. En raison des procédures judiciaires en cours à Bruxelles, aux Pays-Bas et en Italie et de l'enquête menée par la Cour des comptes néerlandaise, la SNCB considère que la diffusion du rapport de Ernst & Young et la divulgation des informations relatives aux honoraires du consultant ne sont pas opportunes.

13.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Ik kan begrijpen dat de diensten van de NMBS het niet opportuun vinden. De vraag is alleen of er wettelijke gronden zijn om dat rapport nog niet vrij te geven en om niet mee te delen hoeveel een dergelijke studie gekost heeft. Volgens mij zal men een en ander via de openbaarheid moeten communiceren. Maar goed, dan zullen we misschien op een andere manier moeten proberen om aan deze informatie te geraken.

13.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Ce refus est-il fondé sur des dispositions légales?

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

14 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stand van zaken in verband met het meerjareninvesteringsplan 2013-2025" (nr. 22097)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 van de NMBS" (nr. 22289)

14 **Questions jointes de**

- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'état des lieux du plan pluriannuel d'investissement 2013-2025" (n° 22097)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan pluriannuel d'investissement 2013-2025 de la SNCB" (n° 22289)

14.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, op 19 juli 2013 gaf de Ministerraad zijn fiat voor het

14.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Le Conseil des ministres

meerjareninvesteringsplan 2013-2025 – ik vermoed dat het ondertussen 2014-2025 zal zijn – voor een bedrag van bijna 26 miljard euro. De regering legde tegelijk een enveloppe van 2,6 miljard euro vast voor gewestelijke projecten. Vlaanderen, Brussel en Wallonië maakten respectievelijk op 16 juli, 18 juli en 15 november hun prioriteiten bekend. Vervolgens keurde de regering op 19 december 2013 een nota goed over de stand van zaken van het meerjareninvesteringsplan.

Er zijn nog enkele knelpunten. De gesprekken tussen de federale overheid en de Gewesten zijn volop aan de gang. Als alles is uitgeklaard, moet een en ander in een samenwerkingsakkoord worden gegoten.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken? Wat zijn de volgende stappen en wat is de timing? Welke knelpunten moeten nog met de Gewesten worden uitgeklaard? Acht u het realistisch om nog deze legislatuur met een samenwerkingsakkoord naar het Parlement te komen?

14.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij de vragen van mijn collega.

Wat is de stand van zaken? Met welke Gewesten is er al overleg geweest? Wat is er uit het overleg gekomen? Welke punten moeten nog worden uitgeklaard? Wanneer zal het samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de drie Gewesten worden gefinaliseerd? Is de cofinancieringsenveloppe van de Gewesten voldoende om alle gewestelijke prioriteiten te kunnen financieren?

14.03 Minister Jean-Pascal Labille: De Ministerraad van 19 december 2013 heeft gevraagd dat alle prioritaire projecten die door de Gewesten werden voorgesteld aan een gedetailleerde analyse door Infrabel en de NMBS worden onderworpen alvorens te beslissen welke in het MIP zullen worden opgenomen.

De analyse van de gewestelijke projecten volgens de criteria die door de Ministerraad werden bepaald, is bezig. Naast deze analyse moeten de Gewesten zich ook uitspreken over de cofinanciering van hun projecten. Bovendien moeten deze cofinancieringen voldoen aan de criteria die bepaald zijn in de bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980, zoals onlangs gewijzigd.

Zodra alle voorwaarden met betrekking tot de financieringen zijn bepaald, worden ze vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst, die tussen de federale Staat en de drie Gewesten wordt afgesloten.

Op basis van de feedback inzake de vorige samenwerkingsovereenkomst is het proces dat momenteel aan de gang is relatief lang en zal het daarom waarschijnlijk tijdens de volgende legislatuur tot stand komen.

14.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik ben al blij dat u niet bent begonnen met te zeggen: "De NMBS meldt mij dat..."

Wij hebben nu een zicht op de timing. Wij zullen dit verder opvolgen.

a approuvé le Plan pluriannuel d'investissement 2013-2025 de la SNCB au mois de juillet. À cette occasion, une enveloppe de 2,6 milliards a été réservée à des projets régionaux. Le gouvernement a approuvé une note sur l'état du plan pluriannuel d'investissement après que les Régions ont fait connaître leurs priorités.

Quelles sont les prochaines étapes? Quels problèmes subsistent encore sur le plan des Régions? Le Parlement pourra-t-il adopter l'accord de coopération avant la fin de la législature?

14.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Avec quelles Régions une concertation a-t-elle déjà été organisée? Quels points doivent encore être clarifiés? Quand l'accord de coopération sera-t-il conclu? L'enveloppe de cofinancement des Régions suffit-elle à couvrir l'ensemble de leurs priorités?

14.03 Jean-Pascal Labille, ministre: Le Conseil des ministres a décidé que tous les projets prioritaires des Régions doivent être analysés par Infrabel et la SNCB avant de pouvoir être intégrés dans le plan d'investissements pluriannuel. Cette analyse est en cours. Par ailleurs, les Régions doivent se prononcer sur le cofinancement, qui doit également satisfaire aux critères de la loi spéciale du 8 août 1980.

Dès que l'ensemble des conditions de financement auront été fixées, un accord de coopération sera conclu. Cette étape interviendra sans doute au cours de la prochaine législature.

14.05 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

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

15 Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de eindejaarsacties van de NMBS" (nr. 22222)

15 Question de M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les actions de fin d'année de la SNCB" (n° 22222)

De **voorzitter**: De heer Van Hecke is al bezig met de eindejaarsacties.

15.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, ik ben vooruitziend, maar eigenlijk gaat het over de afgelopen eindejaarsacties. De antwoorden op de vragen kunnen misschien nuttig zijn om volgende acties voor te bereiden.

In de eindejaarsperiode lanceerde de NMBS opnieuw enkele acties, zoals de Shopping Deal en de Christmas Deal. Helaas was het aanbod van goedkopere tarieven alleen via het internet te verkrijgen, en dus niet via de loketten of ticketautomaten, wat heel wat reizigers treft.

Vele treinreizigers gaan er echter van uit dat de eindejaarsacties algemeen zijn en dus ook in de treinstations kunnen verkregen worden. Het is voor vele reizigers dan ook een teleurstelling wanneer dat niet het geval blijkt te zijn.

Daarom heb ik de volgende vragen.

Ten eerste, vindt u het niet discriminerend dat deze formule beperkt is tot de klanten die tickets bestellen via het internet en niet voor andere klanten?

Ten tweede, plant de NMBS in de toekomst een uitbreiding van dit aanbod via alle verkoopkanalen? Zo ja, welke stappen werden hiertoe al ondernomen? Zo neen, waarom niet?

15.02 Minister Jean-Pascal Labille: Mevrouw de voorzitter, de promotieacties die de NMBS lanceert, zoals de Christmas Deal of de Valentijnsactie, zijn niet door het beheerscontract voorgeschreven en vallen dus onder de commerciële vrijheid van de NMBS.

De NMBS deelt mij mee dat de zeer lage prijs die wordt gehanteerd voor promotieacties zoals de Christmas Deal en de Shopping Deal, enkel mogelijk is omdat hij slechts tijdelijk door een enkel verkoopkanaal wordt aangeboden.

15.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Au cours de la dernière période des fêtes, la SNCB a une nouvelle fois lancé une série de tarifs meilleur marché mais cette offre n'était disponible que sur internet.

Cette pratique n'est-elle pas discriminatoire? La SNCB envisage-t-elle une extension de cette offre par l'intermédiaire de tous les canaux de vente?

15.02 Jean-Pascal Labille, ministre: Des actions promotionnelles telles que le Christmas Deal ou l'Action de la Saint-Valentin ne sont pas imposées par le contrat de gestion. Elle relèvent donc de la liberté commerciale de la SNCB.

Les prix très bas pratiqués pour des actions promotionnelle telles que le Christmas Deal ou le Shopping deal ne sont possibles que parce qu'elles ne sont proposées que par le biais d'un seul canal de vente.

15.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, het antwoord dat de NMBS u meedeelde, getuigt van weinig klantvriendelijkheid. Men kan zich altijd verstoppen achter de beheersovereenkomst, wat daar al dan niet in staat. Blijkbaar is het niet de bedoeling – daarop heeft men niet expliciet geantwoord – om die handelwijze te veranderen. Men zal dus blijven werken met een systeem waarbij het alleen via de computer kan.

Ik vind dat heel betreurenswaardig, mijnheer de minister, want het zijn vaak de sociaal zwaksten die daarvan het slachtoffer zijn. Zij hebben misschien geen computer en gaan aan het loket ook op zoek naar het goedkoopste ticket. Voor hen zal het niet gaan, voor wie toegang heeft tot een computer gaat het wel. Ik vind dat geen manier van werken van de NMBS.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

16 Vraag van mevrouw Bercy Slegers aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het internationaal goederenvervoer via het spoor tussen Frankrijk en België" (nr. 22211)

16 Question de Mme Bercy Slegers au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le transport international de marchandises par chemin de fer entre la France et la Belgique" (n° 22211)

16.01 Bercy Slegers (CD&V): Mijnheer de minister, in het kader van de verkeersveiligheid en de vermindering van de CO₂-uitstoot is het belangrijk maximale inspanningen te leveren om het transport van goederen meer en meer te oriënteren naar alternatieve vervoersmanieren. Goederenvervoer via het spoor is uiteraard een voorbeeld hoe we op een alternatieve manier heel veel vracht kunnen vervoeren.

Onlangs werd ik erover geïnformeerd dat de spoorlijn tussen Valenciennes en Bergen in het kader van het goederenvervoer op korte termijn weer zou worden opengesteld.

Mijnheer de minister, klopt het dat de internationale verbinding Valenciennes-Bergen terug wordt geopend voor goederenvervoer? Is dat ook zo voor personenvervoer? Wat is de timing om deze lijn terug open te stellen? Is hiervoor in het meerjarenprogramma 2013-2025 een investeringsbedrag opgenomen? Zo ja, wanneer plant u de uitvoering van de werken? Hoe zit het met de kostenverdeling tussen Frankrijk en België voor de heropening van deze lijn en de werken die daarvoor moeten gebeuren?

16.02 Minister Jean-Pascal Labille: De heropening van deze lijn staat op de lijst van Waalse prioriteiten. De Franse overheid heeft dan ook veel belangstelling voor dit project getoond. De Ministerraad van 19 december 2013 verzocht dat alle prioritaire projecten voorgesteld door de Gewesten, het voorwerp zouden uitmaken van een gedetailleerde analyse door Infrabel en de NMBS vooraleer beslist zou worden welke in het MIP worden opgenomen. De analyse van het project van het Waals Gewest is lopende en het is vandaag te vroeg om meer informatie te geven over de mogelijke heropening van lijn 97.

15.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Voilà qui témoigne de peu de convivialité. Et de surcroît, ce sont les personnes les plus démunies qui sont victimes d'une discrimination, parce qu'elles ne possèdent pas d'ordinateur.

16.01 Bercy Slegers (CD&V): Le ministre confirme-t-il que la liaison internationale Valenciennes-Mons sera rouverte pour le trafic marchandises? Des trains de voyageurs pourront-ils également emprunter cette ligne? Quel est le calendrier de sa remise en service? Un budget d'investissement a-t-il été défini à cet effet? Quand les travaux commenceront-ils? Comment les coûts seront-ils répartis entre la France et la Belgique?

16.02 Jean-Pascal Labille, ministre: La réouverture de cette ligne constitue une priorité de la Wallonie et de plus, la France se montre très intéressée par ce projet. Lors du Conseil des ministres du 19 décembre 2013, il a été demandé que tous les projets prioritaires des Régions fassent préalablement l'objet d'une analyse détaillée par Infrabel et par la SNCB. L'analyse de ce

projet étant encore en cours, il serait prématuré de donner davantage d'informations à ce sujet.

16.03 Bercy Slegers (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord. Er waren signalen dat er zeer concrete plannen waren. Ik onthoud vooral dat er een analyse gebeurt door het Waals Gewest, dat vooral geïnteresseerd is, en dat de Franse autoriteiten nog niets toegezegd hebben. Ik verwijs naar de discussie van vorige week over de heropening van de lijn Adinkerke-Duinkerke, wat ook een mogelijkheid zou zijn. Het zou goed zijn om beide zaken aan Belgische kant samen te bestuderen.

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

17 Vraag van mevrouw Bercy Slegers aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de zendmasten voor gsm-gebruik" (nr. 22213)

17 Question de Mme Bercy Slegers au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les antennes-relais GSM" (n° 22213)

17.01 Bercy Slegers (CD&V): Mijnheer de minister, de ontvangst van het netwerk van Proximus is in bepaalde streken langs de grens van Poperinge met Frankrijk sinds mei 2013 sterk verminderd. Inwoners dienden individueel klachten in bij Proximus. Tot nu toe vonden zij voor hun klachten weinig gehoor. Het buurtplatform heeft uiteindelijk alle klachten gebundeld. Dat waren er 57. Het gaat om kleine gemeenten langs de grens. In dat opzicht zijn het er veel.

Dankzij de ondersteuning van het stadsbestuur van Poperinge werd door het buurtplatform en de stad Poperinge een gezamenlijke klacht ingediend. Er heeft een overlegvergadering plaatsgevonden. Het probleem was dat de zendmastvergunning van Proximus op het domein van de Rodeberg te Westouter, op de grond van een Vlaams agentschap, niet verlengd en dus verbroken werd. Als men op een nieuwe plaats een zendmast wil installeren, dan moet men bij het BIPT een nieuwe vergunning aanvragen. Mijnheer de minister, er zijn langs de grens ongetwijfeld nog gebieden waar zich zulke problemen voordoen met operatoren die niet voldoende dekking geven.

Ik heb daarover de volgende vragen.

Wat is bij het BIPT de doorlooptijd voor het afleveren van vergunningen? Wordt het probleem in Poperinge door Proximus wel au sérieux genomen? Het kan als een voorbeeld gesteld worden voor andere streken langs de grens waar de volledige dekking van het grondgebied uitblijft. Kan het stadsbestuur in die problematiek tussenkomen, bemiddelen of voor een oplossing zorgen?

17.02 Minister Jean-Pascal Labille: Belgacom gaf mij de volgende informatie. Het verlies van de site op de Rodeberg werd in eerste instantie opgevangen door de bouw van twee nieuwe basisstations, kerk Loker en kerk Westouter. Bij dergelijke vervangingen van een bestaand station is het heel moeilijk om opnieuw identiek dezelfde dekking te krijgen. Meestal zijn er gebieden die erop vooruitgaan en andere waar de dekking inderdaad kan verminderen.

17.01 Bercy Slegers (CD&V): Depuis mai 2013, la captation du réseau Proximus dans certaines zones situées le long de la frontière avec la France à Poperinge pose des problèmes. Toutes les plaintes individuelles sont restées sans suite, aussi une action collective soutenue par le conseil communal de Poperinge a-t-elle été introduite. Il est finalement apparu que la licence de Proximus pour le mât émetteur du domaine du Rodeberg à Westouter a été annulée et qu'une nouvelle licence devrait être demandée auprès de l'IBPT.

Quel est le délai d'attente pour obtenir une licence auprès de l'IBPT? Proximus prend-il au sérieux les problèmes locaux de ce type? Une administration communale peut-elle jouer un rôle de médiation dans pareils cas?

17.02 Jean-Pascal Labille, ministre: La perte du site du Rodeberg a été compensée dans un premier temps par la construction de deux nouvelles stations de base, Kerk Loker et Kerk Westouter. Il n'est pas

In dit geval werd de dekking in Reningelst inderdaad niet volledig opgevangen door de twee nieuwe basisstations. Belgacom zal echter ook dat probleem proberen op te lossen. De streefdatum daarvoor is begin 2015. Het gaat hier niet om de vergunning van het BIPT, maar om de normale doorlooperperiodes die gelden bij het zogeheten site sharing. De bedoeling is om een bestaande gsm-mast van BASE in Reningelst te delen. Het BIPT dient in dezen geen vergunning af te leveren. Het conformiteitsattest dat aangeeft dat men de Vlaamse milieuwetgeving respecteert, wordt door het bevoegde departement afgeleverd.

Daarnaast kan in bepaalde gevallen een stedenbouwkundige vergunning vereist zijn, die moet worden afgeleverd door de gewestelijke stedenbouwkundig ambtenaar.

évident dans pareil cas d'obtenir une couverture identique à celle qui existait précédemment. En l'occurrence, la couverture à Reningelst n'était pas entièrement assurée par les deux nouvelles stations de base mais Belgacom espère résoudre ce problème d'ici à début 2015. Le but est de partager un mât GSM existant de Base à Reningelst, ce qui est possible sans demander de licence à l'IBPT. L'attestation de conformité à la réglementation environnementale flamande sera délivrée par le département compétent. Dans certains cas, un permis d'urbanisme doit aussi être délivré par le fonctionnaire régional de l'urbanisme.

17.03 Bercy Slegers (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik begrijp dat het in orde komt en dat Proximus doorwerkt aan een oplossing. Dit lijkt mij zeer goed voor de mensen uit de grensstreek.

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

18 Vraag van mevrouw Bercy Slegers aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de planmatige uitbreiding van de toegankelijkheid van de stations en meer bepaald wat de perronverhogingen betreft" (nr. 22214)

18 Question de Mme Bercy Slegers au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'amélioration planifiée de l'accès aux gares, plus précisément en ce qui concerne l'élévation de quais" (n° 22214)

18.01 Bercy Slegers (CD&V): Mijnheer de minister, Infrabel heeft samen met de NMBS-Holding een gecoördineerde planning uitgewerkt voor de planmatige uitbreiding van de toegankelijkheid van stations en perrons. Deze planning vermeldt onder andere per jaar het aantal stations en stopplaatsen waar de perrons op standaardhoogte zullen worden gebracht. Infrabel verbindt zich er in artikel 41 van het beheerscontract toe deze planning strikt te zullen naleven. Artikel 43 vult aan dat Infrabel tegen 2018 de verhoging van de perrons in 275 stations en stopplaatsen zal realiseren.

In het meerjareninvesteringsprogramma 2013-2025, zoals het goedgekeurd werd door de Ministerraad, is een globaal budget opgenomen voor het uitvoeren van deze perronverhogingen voor een bedrag van 238 miljoen euro. Dit bedrag dient niet enkel voor de verhoging maar ook voor andere renovatiewerken.

Daarover zou ik een aantal specifieke vragen willen stellen. Ik zal er een aantal weglaten, omdat het er heel veel zijn.

Wordt tegemoetgekomen aan de bepalingen zoals opgenomen in de gecoördineerde planning en aan de bepaling van het beheerscontract om tegen 2018 alle 275 stations en stopplaatsen op standaardhoogte

18.01 Bercy Slegers (CD&V): Infrabel a collaboré avec la SNCB-Holding pour élaborer un plan coordonné pour l'amélioration de l'accessibilité des gares et des quais.

Le calendrier permettra-t-il de relever les quais jusqu'à une hauteur standard dans l'intégralité des 275 gares et points d'arrêt d'ici 2018? Dans la négative, de quels instruments le ministre dispose-t-il pour imposer le respect du contrat de gestion? Quels sont les délais prévus pour le rehaussement des quais à Wevelgem, Wervik, Menin, Poperinge et La Panne? Ces travaux figurent-ils dans le plan pluriannuel d'investissement 2013-2025?

te brengen? Indien niet, over welke instrumenten beschikt de minister om de naleving van dat beheerscontract toch nog af te dwingen?

Kunt u mij de planning geven voor het toegankelijk maken van de stationsgebouwen en het op hoogte brengen van de perrons in Wevelgem, Wervik, Menen en Poperinge? Is dit opgenomen in het meerjareninvesteringsprogramma 2013-2025? U hebt immers eerder gemeld dat deze werken gepland zouden zijn in de periode 2019-2028.

Mijn laatste vraag gaat over de timing van de perronverhoging in De Panne. Ook daar wordt er reeds jaren gevraagd naar een verhoging van de perrons voor een betere toegankelijkheid, met name voor bezoekers van Plopsaland die met de trein komen en voor oudere reizigers.

18.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Aan de hand van het verslag voor 2012 over de planmatige uitbreiding van de toegankelijkheid van de perrons, informeert Infrabel mij dat op 21 december 2012 213 stations en stopplaatsen beschikten over perrons van standaardhoogte. Het verslag voor 2013 wordt op dit moment opgesteld.

Infrabel erkent dat het binnen de budgettaire context moeilijk zal zijn tegen 2018 de doelstelling te halen in totaal 285 stations en stopplaatsen te voorzien van perrons van standaardhoogte. De doelstelling op lange termijn van Infrabel is alle stations en stopplaatsen op het netwerk uit te rusten met perrons van standaardhoogte. De bedragen waarin in het meerjarenplan voorzien is vanaf 2019, gaan in de richting van deze doelstelling.

Inzake de stations die u specifiek heeft vermeld, bevestigt Infrabel de eerder meegedeelde planning. De werken zullen plaatsvinden in de periode 2019-2028. De werken in De Panne zijn opgenomen in het meerjareninvesteringsplan (MIP) 2013-2025 en starten volgens de planning in 2019.

Het project werd verschoven om de prioritaire projecten inzake veiligheid en stiptheid te kunnen verwezenlijken, en met het oog op de globale fasering van alle geplande projecten.

18.02 **Jean-Pascal Labille**, ministre: Au 21 décembre 2012, 213 gares et points d'arrêt étaient équipés de quais de hauteur standard. Le rapport pour 2013 est en cours d'élaboration.

Il sera difficile, budgétairement parlant, d'équiper pour 2018 l'ensemble des 285 gares et points d'arrêt de quais de hauteur standard. Tel est toutefois l'objectif d'Infrabel à long terme. Les montants prévus dans le plan pluriannuel à partir de 2019 vont dans le sens de cet objectif.

Infrabel confirme le planning précédemment communiqué pour les gares mentionnées. Les travaux auront lieu au cours de la période 2019-2028. Les travaux à La Panne figurent dans le plan d'investissement pluriannuel 2013-2025. Ils devraient démarrer en 2019.

La mise en œuvre du projet avait été reportée afin de pouvoir réaliser les projets prioritaires en matière de sécurité et de ponctualité.

18.03 **Bercy Slegers** (CD&V): Mijnheer de minister, dank u voor uw transparant antwoord. Het antwoord dat u nu geeft, is niet hetzelfde als wat ik een jaar geleden van u ontving. Toen was er nog hoop dat het vlugger zou gaan. Nu erkent u dat de middelen gebruikt worden voor andere investeringen die de veiligheid ten goede komen. Daar heb ik begrip voor.

18.03 **Bercy Slegers** (CD&V): J'espère qu'il ne faudra pas attendre 2028 pour voir se réaliser les indispensables travaux de rehaussement des quais sur la ligne 61 et en gare de La Panne.

In onze streek, de Westhoek, zijn wij echter al het slachtoffer van het nieuwe vervoersplan. Hopelijk is daar nog iets aan te doen, zoals u

gezegd hebt op de informatievergadering van 17 februari. Het zou jammer zijn dat wij tot 2028 moeten wachten vooraleer de infrastructuurwerken voor de noodzakelijke perronverhogingen op lijn 61 en in het station van De Panne af zijn. Ik hoop dat die werken vervroegd zullen kunnen worden. Ik zal daar zeker en vast voor blijven pleiten.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 22223 van mevrouw Mylle komt te vervallen, aangezien zij niet aanwezig is en niet heeft verwittigd. Vragen nrs 22271 en 22273 van de heer Gilkinet worden omgezet in schriftelijke vragen, alsook vraag nr. 22280 van de heer Balcaen.

La **présidente**: Les questions de Mme Muylle, absente, sont supprimées. Les questions n^{os} 22271 et 22273 de M. Gilkinet ainsi que n^o 22280 de M. Balcaen sont transformées en questions écrites.

19 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het toegangsrecht van spoorwegondernemingen tot Traffic Control en de seinposten" (nr. 22318)

19 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le droit d'accès des entreprises ferroviaires au Traffic Control et aux postes de signalisation" (n^o 22318)

19.01 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de minister, een belangrijke voorwaarde voor een goede dienstverlening op het spoor is een optimale samenwerking tussen de infrastructuurbeheerder en de spoorondernemingen die op het spoornet actief zijn.

In Nederland werken de verschillende spoorbedrijven 24 uur per dag, 7 dagen op 7, samen binnen het Operationeel Controle Centrum Rail (OCCR), dat wij twee jaar geleden met deze commissie hebben bezocht.

Ook de nieuwe Belgische spoorwegstructuur streeft naar een betere structurele samenwerking tussen de infrastructuurbeheerder en de spoorondernemingen. Ik verwijs onder andere naar artikel 10, 3^o van de wet betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen.

Mijnheer de minister, ik wil in dit verband het volgende vragen.

Ten eerste, kunt u de regels die de spoorondernemingen toelaten aanwezig te zijn in Traffic Control en de seinposten van de infrastructuurbeheerder toelichten?

Ten tweede, hoe verloopt de situatie op het terrein en met hoeveel personeelsleden?

Ten derde, hoe zal de personeelsbezetting van de spoorwegondernemingen in Traffic Control en in de seinposten verder evolueren? Werden er al concrete doelstellingen geformuleerd?

Ten slotte, alle partijen onder een dak brengen is een zaak, maar aan de samenwerking moet nog worden gewerkt. Zijn de verantwoordelijkheden en taken van de operationele aanspreekpunten binnen Traffic Control en de seinposten duidelijk

19.01 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Le ministre peut-il expliciter les règles belges qui régissent la présence des entreprises ferroviaires dans le Traffic Control et les postes de signalisation d'Infrabel? Comment cela se passe-t-il sur le terrain? Comment les effectifs du personnel des entreprises ferroviaires dans le Traffic Control et les postes de signalisation évolueront-ils? Les responsabilités et les missions des points de contact opérationnels au sein du Traffic Control et des postes de signalisation ont-ils été clairement définies?

afgebakend?

19.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mevrouw de voorzitter, de regels met betrekking tot de toegang tot Traffic Control en de seincabines van de infrastructuurbeheerder werden bepaald in het koninklijk besluit van 21 december 2013, op voorstel van mijn collega van Mobiliteit.

De regels bepalen dat alle spoorwegondernemingen over een vertegenwoordiger mogen beschikken binnen Traffic Control, evenals binnen de tien voornaamste seinposten van de infrastructuurbeheerder.

Deze vertegenwoordigers treden op om, in geval van een storing, de infrastructuurbeheerder een prioriteitsvolgorde voor te stellen aangaande hun eigen treinen, voor zover door dit voorstel op geen enkele manier wordt deelgenomen aan de uitoefening van de essentiële functies met betrekking tot de verdeling van de infrastructuurcapaciteit.

Volgens het koninklijk besluit zullen deze vertegenwoordigers ook moeten beantwoorden aan de vereisten die van toepassing zijn op het veiligheidspersoneel.

Op het terrein richt Infrabel op het niveau van Traffic Control multifunctionele desks op die toegankelijk zullen zijn voor spoorwegondernemingen om hen de mogelijkheid te geven de beheerstaken in realtime te verzekeren binnen de werkruimte van Traffic Control.

De nodige werken zijn momenteel aan de gang en die desks zullen op 1 september 2014 operationeel zijn.

Inzake de algemene verdeling verzekert Infrabel het beheer van het treinverkeer. De spoorbedrijven beheren hun productiemiddelen en verzekeren de diensten en informatie aan hun klanten. De RDV is daarvoor verantwoordelijk binnen de NMBS.

Inzake de samenwerking op het niveau van de seinposten is Infrabel bereid om aan de spoorwegondernemingen die dat vragen, toegang te geven tot de belangrijke seinposten. Die integratie zal geleidelijk aan gebeuren op basis van de evolutie van het plan voor de concentratie van de cabines tussen 2014 en 2016.

Bovendien, in toepassing van de nieuwe structuur werden de verkeersinformatiebedienden, de speakers, op 1 januari 2014 administratief overgeheveld van Infrabel naar de NMBS. Het gaat om 280 personeelsleden in de seinhuizen en 7 persoonsleden bij Traffic Control. Er lopen besprekingen tussen Infrabel en de NMBS om de samenwerkingsmodaliteiten nauwer te bepalen, met name in het raam van de voorbereiding van het vervoersplan.

19.02 **Jean-Pascal Labille**, ministre: L'arrêté royal du 21 décembre 2013 fixe les règles qui régissent l'accès au Traffic Control et aux postes de signalisation: toutes les entreprises ferroviaires peuvent disposer d'un représentant dans le Traffic Control ainsi que dans les dix principaux postes de signalisation. En cas de perturbation du trafic, elles communiquent au gestionnaire de l'infrastructure un ordre de priorité concernant leurs propres trains. Ces représentants doivent satisfaire aux mêmes exigences que le personnel de sécurité.

Infrabel crée au sein de Traffic Control des postes multifonctionnels accessibles aux entreprises ferroviaires. Celles-ci peuvent ainsi assumer les missions de gestion en temps réel dans l'espace Traffic Control. Les travaux sont en cours et ces postes seront opérationnels le 1^{er} septembre 2014.

Infrabel garantit la gestion du trafic ferroviaire. Les entreprises ferroviaires gèrent leurs moyens de production et garantissent les services et les informations à leurs clients. Le RDW (service de la circulation routière) est responsable en la matière au sein de la SNCB.

Infrabel est disposée à donner accès aux postes de signalisation importants aux entreprises ferroviaires qui le demandent. Cette intégration sera réalisée progressivement en fonction de l'évolution du plan de concentration des cabines entre 2014 et 2016.

Le 1^{er} janvier 2014, en application de la nouvelle structure, les employés communiquant les informations sur l'état du trafic ont été transférés administrativement d'Infrabel vers la SNCB. Il s'agit de

280 personnes dans les cabines de signalisation et de 7 personnes au sein de Traffic Control. Des discussions sont en cours entre Infrabel et la SNCB pour déterminer plus précisément les modalités de collaboration, notamment dans le cadre de la préparation du plan de transport.

19.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Ik dank de minister voor zijn antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Mevrouw Mylle heeft gevraagd om haar vraag nr. 22223 in een schriftelijke vraag om te zetten. Vraag nr. 22322 van de heer Wollants wordt uitgesteld op diens verzoek.

La **présidente**: La question n° 22322 de M. Wollants est reportée.

20 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de bijkomende taken voor postbodes in het algemeen en het bezoeken van bejaarden in het bijzonder" (nr. 22324)

20 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les tâches supplémentaires imposées aux facteurs de manière générale et plus particulièrement les visites à rendre aux personnes âgées" (n° 22324)

20.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, de bijkomende taken voor postbodes komen geregeld ter sprake in onze commissie. Lokale besturen tonen ook interesse in de dienstverlening van bpost. Sinds begin dit jaar krijgen sommige postbodes in Oostende de opdracht om "te speuren naar vereenzaamde senioren in de stad". Momenteel worden 840 tachtigplussers in het Westerkwartier bezocht. Voor die sociale taak, die weliswaar beperkt is tot het afwerken van zes concrete vragen, krijgen de postbodes, zo lazen wij, zes minuten per adres. Bpost kreeg de opdracht van het Oostendse OCMW, dat 20 000 euro uittrekt voor het project. Ook andere gemeenten zouden reeds interesse hebben getoond voor een dergelijk project.

20.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Depuis le début de cette année, certains facteurs d'Ostende reçoivent pour instruction de détecter dans la ville les seniors isolés. À cet effet, il est rendu visite à 840 personnes de plus 80 ans, le facteur disposant 6 minutes par adresse pour poser 6 questions concrètes. Le CPAS d'Ostende dégage à cet effet 20 000 euros.

Mijnheer de minister, ten eerste, wat is de tussentijdse evaluatie van bpost op afspraak? In welke gemeenten lopen er welke projecten?

Quelle évaluation intermédiaire est faite de l'opération? Quels projets sont encore en cours? Comment calcule-t-on le coût à Ostende? Quelles autres administrations ont manifesté de l'intérêt? Quelles formes de services nouveaux pourraient être empruntés à l'étranger?

Ten tweede, kunt u meer toelichting geven bij het project in Oostende, bijvoorbeeld hoe de kostprijsberekening gebeurt? Welke andere besturen hebben interesse getoond?

Ten derde, welke buitenlandse voorbeelden van nieuwe dienstverlening zouden kunnen worden overwogen in ons land?

20.02 Minister Jean-Pascal Labille: Ik verwijs in de eerste plaats naar mijn antwoord op de mondelinge vraag nr. 21141.

20.02 Jean-Pascal Labille, ministre: Je renvoie à ma réponse à la question orale n° 21141.

Bpost op afspraak wordt momenteel uitgetest in Sint-Niklaas, Turnhout en het oosten van Waals-Brabant. In Geraardsbergen, Turnhout en Grez-Doiceau werd een test opgestart voor de levering van maaltijden aan huis. Voorts was er een project in de gemeente

bpost sur rendez-vous est actuellement testé à Sint-Niklaas, Turnhout et dans l'est du Brabant

Erpe-Mere, waarbij postbodes voor rekening van de watermaatschappij de stand van de watermeters gingen noteren. Ten slotte deed bpost een test met klantenidentificatie voor rekening van enkele financiële instellingen. In Oostende wordt in opdracht van het OCMW aan de hand van een eenvoudig vragenformulier gepolst naar de levenskwaliteit en de zorgbehoeften van tachtigplussers. Alle verdere informatie over die projecten of over eventuele nieuwe projecten of testen is vertrouwelijk. Sommige operatoren nemen gelijkaardige initiatieven.

wallon. Un test de repas a domiciles est en cours à Grammont, Turnhout et Grez-Doiceau. À Erpe-Mere, des facteurs ont relevé les compteurs pour le compte de la compagnie des eaux. bpost a également effectué un test d'identification de clients pour le compte de quelques organismes financiers. À Ostende, on s'emploie à cerner la qualité de vie et les besoins en matière de soins des plus de 80 ans. Toutes les informations concernant ces expériences sont confidentielles.

20.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, ik neem akte van uw antwoord. Vooral in verband met Oostende had ik een aantal concrete vragen, maar u zegt mij dat de informatie vertrouwelijk is.

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

De **voorzitter**: Dan komen we bij vraag nr. 22327 van de heer Van den Bergh over het grensoverschrijdend verkeer tussen Essen en Roosendaal.

La **présidente**: La question n° 22327 de M. Van den Bergh est transformée en question écrite.

20.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, om tijd te winnen en omdat de minister wellicht toch het antwoord van de NMBS zal voorlezen, stel ik voor dat ik mijn vraag omzet in een schriftelijke vraag.

21 Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het beheer van spoorbermen door de NMBS" (nr. 22338)

21 Question de M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gestion des accotements de voies par la SNCB" (n° 22338)

21.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik krijg dikwijls berichten van mensen die van mening zijn dat snoeiwerken langsheen de spoorbermen op een nogal grove manier gebeuren.

Om een en ander te illustreren, heb ik bij mijn mondelinge vraag twee foto's geplaatst, die aantonen wat het resultaat van een snoeibeurt is. Wanneer u de foto's ziet, merkt u dat de werkzaamheden niets met snoeien te maken hebben, maar dat men daar blijkbaar met grof materiaal te werk is gegaan.

Mijnheer de minister, ik heb daarom een aantal heel concrete vragen.

Ten eerste, wat zijn de voorwaarden voor het spoorwegbeheer, wellicht opgenomen in bestekken die worden opgesteld en waarop aannemers vervolgens kunnen inschrijven?

Ten tweede, zijn dergelijke werken, zoals de werken waarvan ik de

21.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Quelles conditions figurent dans les cahier des charges élaborés pour la gestion des accotements des voies ferrées en matière d'élagage? Quelles mesures la SNCB prend-elle pour lutter contre les pratiques qui consistent à réaliser ces travaux d'une façon tout à fait inadaptée? Ces élagages respectent-ils les cahiers des charges? Des dommages et intérêts seront-ils réclamés en cas de dégâts?

foto's heb gegeven, volgens de bestekken uitgevoerd? Zo ja, zullen dergelijke bestekken worden aangepast? Op welke termijn zullen ze worden aangepast? Indien niet, wat onderneemt de NMBS tegen dergelijke praktijken? Zal een schadevergoeding worden geëist of zal omwille van schending van de contractuele bepalingen op een of andere manier worden gereageerd?

Ik kijk uit naar uw antwoord.

21.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mevrouw de voorzitter, Infrabel laat mij weten dat het spoorwegbermbeheer hoofdzakelijk in onderaanneming gebeurt. Het heeft echter wel degelijk oog voor het biodiversiteitsbeleid. Een algemeen bestek wordt geleidelijk ingevoerd.

Tijdens de winter wordt het onderhoud manueel en in de zomer mechanisch met een klepelmaaier uitgevoerd. Niettemin moet ook bij het gebruik van een klepelmaaier ervoor worden gezorgd dat het kreupelhout keurig wordt afgezaagd. Het bestek voorziet in een boete als de dienstverlener de afwerking niet binnen de drie werkdagen na de mechanische behandeling heeft uitgevoerd. Ook is het gebruik van een mechanische maaier verboden op plaatsen waar de diameter van de takken meer dan 8 centimeter bedraagt.

Infrabel laat mij weten geen commentaar te kunnen geven op de foto's die u hebt bezorgd, omdat zij de locatie ervan niet kent.

(...)

21.02 **Jean-Pascal Labille**, ministre: La gestion des accotements des voies ferrées est généralement sous-traitée mais tend bel et bien à respecter la politique en matière de biodiversité. Un cahier des charges général est peu à peu imposé.

L'entretien est réalisé manuellement en hiver et mécaniquement en été, au moyen de débroussailleuses montées sur des tracteurs. Il convient de veiller à une coupe correcte des broussailles même lorsqu'on utilise de tels engins. Le cahier des charges prévoit une amende si le prestataire de services n'a pas effectué les finitions dans les trois jours ouvrables suivant le traitement mécanique. Par ailleurs, l'utilisation d'une débroussailleuse mécanique est interdite aux endroits où le diamètre des branches dépasse 8 centimètres.

21.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, u mag dit ook gerust in de micro zeggen, dan kan het ook in het verslag komen. U zegt dat dit "une question inutile" is. Dat kan uw mening zijn.

U verwijst in uw antwoord uitdrukkelijk naar bestekken waarin wordt bepaald hoe het snoeiwerk moet gebeuren. Welnu, als mij wordtesignaleerd dat dergelijk snoeiwerk niet gebeurt volgens de regels van de kunst, dan is het mijn plicht om u daarover vragen te stellen en dan moet de NMBS ook optreden.

U hebt ook gezegd dat er boetes worden uitgeschreven wanneer het nodig is. Ik denk dat dit ook een goede reactie is. Wij mogen niet aanvaarden, mijnheer de minister, dat deze werken op een dergelijke manier worden uitgevoerd.

21.04 **Jean-Pascal Labille**, ministre: (...)

21.05 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik heb de indruk dat u geprikkeld reageert vandaag.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 22355 van de heer Vandepuut wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Dat geldt ook voor de vragen nrs 22357 en 22358 van mevrouw Musin, evenals voor vraag nr. 22368 van mevrouw Jadin.

La **présidente**: Les questions n° 22355 de M. Vandepuut, n° 22357 et 22358 de Mme Musin et n° 22368 de Mme Jadin sont transformées en questions écrites.

22 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stand van zaken in verband met de schuld van de NMBS en van Infrabel" (nr. 22373)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de evolutie van de schuld bij de NMBS en Infrabel" (nr. 22421)

22 **Questions jointes de**

- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la situation en ce qui concerne la dette de la SNCB et d'Infrabel" (n° 22373)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'évolution de la dette de la SNCB et d'Infrabel" (n° 22421)

22.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, de vraag over de schuld van de NMBS en Infrabel werd al enige tijd geleden ingediend, maar kreeg vanmorgen plots een nieuwe dimensie. In *De Tijd* stond immers dat een aantal lijken uit het verleden uit de kast zijn gevallen en dat er een onverklaarbare verhoging van de schuldpositie van de NMBS is. Ik neem aan dat u daarover nog niet veel meer kunt zeggen dan wat wij in de krant konden lezen, maar het geeft toch een extra reden tot ongerustheid over de schuldpositie van de groep.

Het vierde bijvoegsel bij het beheerscontract bepaalt dat gedurende de volledige overgangperiode naar de nieuwe structuur van de NMBS-Groep, de NMBS en Infrabel geen operaties uitvoeren die de geconsolideerde schuld van de NMBS-Groep zouden kunnen verhogen, met uitzondering van de door de Ministerraad goedgekeurde operaties.

De groep rapporteert driemaandelijks aan de Staat en aan de administratie over de evolutie van de schuld.

De NMBS en Infrabel vergaderen driemaandelijks met hun regeringscommissaris om een document "Monitoring van de schuld" op te stellen en sturen dat naar de NMBS-Holding ter consolidering voor de vijftiende van elke maand volgend op het kwartaal, dus op 15 april, 15 juli, 15 oktober en 15 januari. De monitoring heeft betrekking op de situatie op het einde van het voorafgaande kwartaal.

Mijnheer de minister, wat is de evolutie en de stand van zaken van de schuld bij de NMBS en Infrabel? Hoe is die tijdens de overgangperiode geëvolueerd, dus in de transitieperiode van drie naar twee bedrijven? Wat leerde de driemaandelijkse rapportering?

Hoe zal de schuldevolutie worden opgevolgd? Wat is de doelstelling en welke maatregelen zullen worden genomen om die te bereiken?

22.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Une hausse inexplicquée des dettes de la SNCB aurait été découverte. Le contrat de gestion prévoit que, dans la phase de transition vers une nouvelle structure, aucune opération susceptible d'augmenter la dette ne peut être effectuée. Le Groupe SNCB fait trimestriellement rapport de l'évolution de la dette.

Quelle est l'évolution de la dette à la SNCB et chez Infrabel? Comment les chiffres ont-ils évolué au cours de la période de transition de trois vers deux entreprises? Que nous apprend le rapport trimestriel? Comment l'évolution de la dette fera-t-elle l'objet d'un suivi? Quels sont les objectifs?

Le ministre est-il disposé à intégrer dans les prochains contrats de gestion des dispositions contraignantes concernant le contrôle de la dette?

Bent u er al dan niet voorstander van om in de beheerscontracten, die momenteel worden voorbereid, dwingende bepalingen op te nemen met betrekking tot het onder controle houden van de schuld? Ik vraag hier ook expliciet naar uw standpunt ter zake.

22.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, de beheersing van de geconsolideerde schuld is een belangrijke regeringsprioriteit bij de financiële gezondmaking van de groep. Bij het debat over de herstructurering werd de evolutie naar een tweeledig model onder meer gemotiveerd omdat hiermee schaalvoordelen en efficiëntiewinsten zouden worden gerealiseerd als gevolg van een duidelijkere afbakening van de opdrachten en verantwoordelijkheden tussen de exploitant en de infrastructuurbeheerder. Dat uitgangspunt werd ook aangehouden in de wet betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen van 30 augustus 2013. Ik verwijs onder andere naar wat hierover in de memorie van toelichting staat.

Helaas stellen we vast dat de groep er de voorbije jaren niet in geslaagd is om de doelstelling van schuldstabilisatie, zoals vermeld in het regeerakkoord en het beheerscontract, na te leven. De beheerscontractschuld is onverminderd blijven stijgen na 2008. Verontrustend is dat uit een gezamenlijke studie inzake de hervorming van de Belgische spoorwegen van de NMBS-Holding, Infrabel en NMBS, een studie van september vorig jaar, blijkt dat de geconsolideerde schuld van de groep ook na de inwerkingtreding van de nieuwe structuur, dus vanaf 1 januari van dit jaar, zou blijven toenemen.

Op welk plafond werd de beheerscontractschuld in het lopende beheerscontract vastgesteld? Hoeveel bedroeg de effectieve beheerscontractschuld in januari 2014?

Welke zijn de belangrijkste oorzaken van het overschrijden van het schuldplafond? Zijn hieraan sancties verbonden? Zo ja, welke?

Zal er opnieuw een schuldplafond opgenomen worden in de nieuwe beheerscontracten? Kunt u al zeggen op welk niveau?

Op welke wijze zullen beide ondernemingen geresponsabiliseerd worden om de schuldbeheersing deze keer wel na te leven?

22.03 Minister Jean-Pascal Labille: De totale netto financiële schuld van de NMBS-Groep bedroeg eind 2012 3,8 miljard euro. Eind 2013 werd de totale netto financiële schuld geraamd op 4,1 miljard euro. De financiële schuld van de spoorwegondernemingen bestaat uit de financiële schuld binnen het beheerscontract, zijnde de financiële schuld die onder de eigen verantwoordelijkheid van de ondernemingen valt, en de financiële schuld buiten het beheerscontract, dat de prefinancieringen door de entiteiten voor de overheid voorstelt. De financiële schuld binnen het beheerscontract van de NMBS-Groep bedroeg einde 2012 2,7 miljard, waarvan 2,3 miljard aan de Holding, 875 miljoen aan de NMBS, 40 miljoen aan NMBS Logistics en een thesauriepositie van 570 miljoen bij Infrabel.

Sinds begin 2014 is de totale netto financiële schuld van de groep verdeeld over de twee entiteiten NMBS en Infrabel. Op 1 januari 2014 bedroeg de totale netto financiële schuld van de NMBS 2,3 miljard

22.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): La maîtrise de la dette consolidée s'inscrit parmi les priorités du gouvernement et est l'une des raisons qui a présidé à la mise en place de la nouvelle structure de la SNCB. Après 2008, la dette n'a pourtant cessé de gonfler et les résultats d'une étude réalisée en septembre 2013 ont révélé que la dette consolidée continuerait à augmenter, même après l'installation de la nouvelle structure.

Quel est le plafond de la dette contrat de gestion arrêté dans l'actuel contrat de gestion? Quel était le montant réel de cette dette en janvier 2014 et pourquoi le plafond a-t-il été dépassé? Ce dépassement sera-t-il sanctionné? Un nouveau plafond de dette sera-t-il inscrit dans le prochain contrat de gestion? Comment les deux entreprises de la nouvelle structure seront-elles incitées à respecter leurs engagements en matière de maîtrise de la dette?

22.03 Jean-Pascal Labille, ministre: La dette financière nette du Groupe SNCB s'élevait à 3,8 milliards d'euros en 2012 et est estimée à 4,1 milliards d'euros fin 2013. La dette dans le cadre du contrat de gestion du Groupe SNCB s'élevait à 2,7 milliards fin 2012, dont 2,3 milliards pour la Holding, 875 millions pour la SNCB, 40 millions pour la SNCB Logistics et une position de trésorerie de 570 millions pour Infrabel.

Depuis début 2014, la dette

euro en de financiële schuld van Infrabel 1,8 miljard euro. Zodra de cijfers per einde december 2013 zijn afgesloten, wordt de financiële schuld verdeeld tussen Infrabel en de NMBS, aangepast naargelang van de verdeelparameters bepaald in het koninklijk besluit houdende de hervorming van de structuur van de NMBS van 7 november 2013 en in een nota die goedgekeurd werd door de algemene vergaderingen van de bedrijven.

De NMBS en Infrabel informeren mij dat hun respectieve beheersorganen en de regeringscommissarissen regelmatig worden geïnformeerd over de evolutie van de financiële schuld. Bovendien zullen de ondernemingsplannen die vandaag worden opgesteld, de doelstellingen kunnen bepalen en de maatregelen kunnen vastleggen die nodig zijn voor de stabilisering van de financiële schuld, die de verantwoordelijkheid uitmaakt van de entiteiten zelf. De huidige beheerscontracten van de NMBS-Holding, de NMBS en Infrabel bepalen dat de financiële schuld binnen het beheerscontract van elke entiteit, evenals de geconsolideerde financiële schuld binnen het beheerscontract, op het niveau van juni 2008 worden gestabiliseerd en vanaf die datum bij onveranderde boekhoudkundige normen niet meer zullen toenemen.

De evolutie van de financiële schuld sinds 2005 is volgens de ondernemingen verschillend. Terwijl de situatie bij de NMBS-Holding en Infrabel verbetert, neemt de schuld bij de NMBS toe. De huidige beheerscontracten voorzien niet in sancties indien de doelstelling niet wordt gehaald. Bij de besprekingen tussen de Belgische Staat, de NMBS en Infrabel om de nieuwe beheerscontracten uit te werken, zal men voor elke entiteit rekening moeten houden met de nieuwe stabiliseringsdoelstelling voor de schuld.

Ik heb overzichtschema's te uwer beschikking die de evolutie voorstellen van de totale netto financiële schuld binnen het beheerscontract van de NMBS-Groep en zijn samenstellende delen tussen 2005 en 2012.

financière nette totale du groupe est répartie entre la SNCB et Infrabel. Au 1^{er} janvier 2014, la dette de la SNCB s'élevait à 2,3 milliards d'euros, celle d'Infrabel à 1,8 milliard d'euros. Après clôture des chiffres fin 2013, la dette financière, répartie entre Infrabel et la SNCB, est adaptée selon des paramètres fixés légalement dans le cadre de la réforme structurelle.

Les organes de gestion de la SNCB et d'Infrabel ainsi que les commissaires du gouvernement sont régulièrement informés de l'évolution de la dette. Les nouveaux plans d'entreprise offrent la marge nécessaire pour la prise de mesures permettant de stabiliser la dette des entités. Conformément aux actuels contrats de gestion de la SNCB-Holding, de la SNCB et d'Infrabel, la dette financière au sein du contrat de gestion de chaque entité et la dette financière consolidée au sein du contrat de gestion doivent être stabilisées au niveau de juin 2008. Ces dettes ne peuvent plus augmenter à normes comptables inchangées.

L'évolution de la dette depuis 2005 varie en fonction de l'entreprise. On peut constater une amélioration auprès de la SNCB-Holding et d'Infrabel alors que la dette augmente auprès de la SNCB. Aucune sanction n'est prévue dans ce cadre dans les actuels contrats de gestion. Lors des discussions pour la conclusion des nouveaux contrats de gestion, il faudra tenir compte pour chaque entité du nouvel objectif de stabilisation pour la dette.

Je vais transmettre aux auteurs des questions un aperçu écrit de l'évolution de la dette au sein du contrat de gestion du Groupe SNCB et de ses entités entre 2005 et 2012.

22.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, ik neem aan dat wij het overzicht zullen ontvangen. Ik dank de minister voor

22.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Je doute que les données

een vrij uitgebreid antwoord met veel gegevens, die ik nog eens rustig zal moeten nakijken.

Als ik het goed heb begrepen, heeft hij vooral cijfers gegeven tot eind 2012 en de verwachtingen voor 2013 opgesomd. De resultaten van 2013 zijn wellicht nog niet beschikbaar. Gelet op de berichtgeving in de kranten van vandaag vraag ik mij af of het over de meest actuele informatie gaat. Wij zullen dat in de toekomst ongetwijfeld kunnen vaststellen.

Ik had specifiek gevraagd naar de monitoring, die per kwartaal gebeurt. Ik heb daar niet echt een antwoord op gekregen. Voorts zal ik ongetwijfeld alle gegevens moeten nakijken.

De laatste vraag of de minister al dan niet voorstander is van het opnemen van bepalingen inzake de schuldcontrole in het beheerscontract, heeft hij niet echt beantwoord. Ik betreurt dat toch wel.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

23 Question de M. Luc Gustin au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'avenir de la gare de Statte" (n° 22415)

23 Vraag van de heer Luc Gustin aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toekomst van het station Statte" (nr. 22415)

23.01 Luc Gustin (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, les grandes lignes du plan de transport de la SNCB viennent d'être dévoilées. Il semblerait que les grandes gares seront mieux desservies, malheureusement souvent au détriment des petites. La disparition des semi-directs menace en effet un certain nombre de petites gares et de points d'arrêt. Ces prévisions qui, j'en conviens, restent floues, provoquent la grande inquiétude des associations de navetteurs.

Dans ce contexte, le sort de la petite gare de Statte (près de Huy), gare de proximité par excellence, qui accueille les voyageurs de tout le versant de la rive gauche de la Meuse, pose problème et fait l'objet de divers commentaires probablement peu fiables.

Dès lors, monsieur le ministre, dans un but de clarification et d'une meilleure information des usagers, pouvez-vous me préciser quel est l'avenir de la gare de Statte dans le nouveau plan de transport de la SNCB?

Comment évoluera l'offre de trains? Comptez-vous développer des infrastructures complémentaires (entre autres peut-être agrandir les parkings) afin de vous inscrire dans le plan de mobilité intercommunale?

23.02 Jean-Pascal Labille, ministre: Madame la présidente, monsieur Gustin, ainsi que je l'ai signalé lors de la précédente réunion de la commission de l'Infrastructure, la SNCB va, entre février et avril – c'est donc déjà en cours –, présenter le nouveau plan de transport en organisant des *roadshows* dans les différentes provinces.

du ministre soient bien les plus récentes. Je n'ai pas reçu de réponse spécifique aux questions sur les rapports et le monitoring trimestriels. Le ministre fera-t-il insérer dans le contrat de gestion des dispositions relatives au contrôle de la dette?

23.01 Luc Gustin (MR): De reizigersverenigingen zijn bekommerd om wat in het vervoersplan van de NMBS over de kleine stations wordt gezegd.

Hoe ziet de toekomst van het station Statte eruit? Hoe zal het treinaanbod evolueren? Zult u, rekening houdend met het intergemeentelijk mobiliteitsplan, voorzien in nieuwe infrastructuur, zoals het uitbreiden van het parkeerterrein?

23.02 Minister Jean-Pascal Labille: Van februari tot april zal de NMBS infosessies organiseren voor de parlementen, provincieraden en burgemeesters over de hoofdlijnen en de lokale

Dans ce cadre, la SNCB s'adressera aux parlements, aux conseils provinciaux et aux bourgmestres. Ces sessions informatives seront l'occasion de présenter les principaux axes et les spécificités locales du plan de transport.

Par ailleurs, deux sessions associant des représentants du Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB sont planifiées.

J'ai également signalé que la note présentée au Conseil des ministres vendredi dernier a demandé que la SNCB soumette à une analyse approfondie les remarques formulées lors de ces présentations.

La SNCB devra réaliser des adaptations pertinentes et le plan de transport amendé sera ensuite présenté au conseil d'administration de la SNCB, ainsi qu'au Conseil des ministres. Les informations y afférentes seront diffusées par les canaux appropriés aux clients tant professionnels que particuliers de la SNCB.

Enfin, la SNCB m'informe que la gare de Statte est dotée d'un parking de 234 places et qu'aucune extension n'est actuellement prévue.

23.03 Luc Gustin (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, merci pour cette réponse. Quand j'ai déposé ma question, on ne parlait pas encore de révision du plan. En effet, j'ai eu le plaisir de recevoir une invitation, via le gouverneur de la province, pour les réunions de concertation avec la SNCB.

Je serai donc attentif à ce moment à ce que la gare de Statte bénéficie vraiment de l'attention qu'elle mérite.

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

24 Question de Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gare de Nivelles" (n° 22328)

24 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het station Nijvel" (nr. 22328)

24.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, je vous interroge sur la gare de Nivelles mais il s'agit en fait d'une réflexion sur l'ensemble des gares dans la zone RER.

En effet, au moment de la discussion relative aux permis d'urbanisme dans les années 2005-2006, il avait été convenu que la SNCB déposerait, par la suite, des demandes de permis d'urbanisme pour l'aménagement des gares. Plusieurs d'entre elles sont concernées: Nivelles, Braine-l'Alleud, Waterloo et La Hulpe. Nous avons été confrontés à différents retards. Un RER annoncé pour 2012-2015 est à présent programmé pour 2023-2025!

En ma qualité d' élu local, j'ai régulièrement des contacts avec TucRail en ce qui concerne les évolutions en termes d'aménagement. Les responsables nous ont clairement averti que les délais de dépôt des permis d'urbanisme pour l'aménagement des gares n'étaient pas à l'ordre du jour et étaient reportés *sine die*, sans nous préciser les délais.

Aussi, j'aurais voulu davantage de précisions sur les délais dans

aspecten van het vervoersplan.

Het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS wordt bij twee sessies betrokken.

Na een grondige analyse van de opmerkingen zal het plan op essentiële punten worden bijgestuurd en aan de raad van bestuur en de ministerraad worden voorgelegd.

Tot slot, het station Statte beschikt over een parking met 234 parkeerplaatsen. Van een uitbreiding is er thans geen sprake.

23.03 Luc Gustin (MR): Tijdens de voorstelling zal ik erop toezien dat het station Statte de aandacht krijgt die het verdient.

24.01 Valérie De Bue (MR): Tijdens de besprekingen in 2005-2006 over de stedenbouwkundige vergunningen werd afgesproken dat de NMBS later de desbetreffende aanvragen zou indienen voor de aanpassingen aan de stations Nijvel, Eigenbrakel, Waterloo en Terhulpen. Zowel het GEN, dat eerst gepland was voor de periode 2012-2015, maar nu verschoven is naar 2023-2025, als de aanpassing van de stations werden echter voor onbepaalde tijd uitgesteld.

Wanneer zullen de voornoemde werken worden uitgevoerd?

lesquels on peut espérer l'aménagement de ces gares? En effet, avancer dans la mise à quatre voies sans imaginer la construction de nouvelles gares pose de réels problèmes de coordination et de cohérence urbanistique sur le terrain. Avez-vous de plus amples informations quant à la planification de ces travaux?

24.02 Jean-Pascal Labille, ministre: Madame la présidente, chère collègue, Infrabel m'informe que différentes étapes doivent encore être réalisées pour finaliser l'ensemble des travaux. Le planning de la mise à 4 voies de la ligne 124 s'étend jusqu'en 2025. Il subsiste différents facteurs d'incertitude liés notamment aux recours introduits contre les permis en Région flamande. Un phasage complet sera actualisé lorsque les choses se débloquent à ce niveau.

Par ailleurs, Infrabel précise que les riverains ont été informés régulièrement de l'état d'avancement du chantier via des sessions d'information et la distribution de toutes-boîtes. La cellule Info riverains d'Infrabel se tient également à leur disposition pour répondre à leurs questions durant toute la durée du chantier notamment via un numéro de téléphone gratuit, accessible 7 jours sur 7 ou encore par mail.

En ce qui concerne le bâtiment des voyageurs actuel, il devrait être démolé.

24.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie mais je n'ai pas vraiment reçu de réponse quant au délai dans lequel on pourra construire ou aménager cette nouvelle gare.

Si je peux vous donner un conseil, c'est de venir sur place, pas nécessairement à Nivelles mais dans d'autres communes, notamment à Rixensart, où on réalise des aménagements qui modifient complètement la structure aux abords des voies et de la gare. On y a travaillé en termes d'intermodalité avec un parking, une gare bus et un aménagement de quais, en totale incohérence avec un bâtiment situé à un tout autre endroit. Un réel problème se pose, non seulement en termes de mobilité, mais aussi en termes d'aménagements qui déstructurent tout un quartier. Je vous invite à venir voir et à plaider pour que les aménagements soient réalisés le plus rapidement possible.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

25 Question de Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les trains fantômes" (n° 22414)

25 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de spooktreinen" (nr. 22414)

25.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, dans *Le Vif* du 14 février dernier, on pouvait découvrir une phrase d'un administrateur de la SNCB: "Faire rouler un train vide coûte moins cher que faire rouler un train avec des passagers."

Les parcours à vide représentent une nuisance pour le réseau, pour l'État et, donc, pour le citoyen.

La redevance afférente de sillon devrait être supérieure à celle d'un

24.02 Minister Jean-Pascal Labille: Volgens Infrabel moet lijn 124 nog op vier sporen worden gebracht. Die werken zouden in 2025 klaar moeten zijn, maar liggen thans stil als gevolg van de hogere beroepen die er in het Vlaams Gewest tegen de vergunningen werden ingediend. De omwonenden werden voortdurend geïnformeerd over de voortgang van de werkzaamheden. Het stationsgebouw te Nijvel zal worden gesloopt.

24.03 Valérie De Bue (MR): Op mijn vraag over de termijn heb ik geen antwoord gekregen. U zou eens ter plaatse naar de aanpassingswerken in Nijvel of Rixensart moeten gaan kijken. De werken voor de inrichting van een intermodaal verkeersknooppunt sluiten helemaal niet aan bij de ligging van het gebouw en ontwrichten de hele buurt.

25.01 Valérie De Bue (MR): Het kost minder om een lege trein te laten rijden dan een trein met passagiers. De retributie voor lege treinen zou dus hoger moeten liggen dan die voor een trein met een lading, zodat het aantal lege treinen vermindert en de rijpaden in het belang van de klanten

train à charge de telle sorte que ces parcours soient réduits à la portion congrue et que les sillons soient affectés dans l'intérêt des clients.

Monsieur le ministre, quels sont les éléments factuels qui justifient de la part d'Infrabel un prix différent entre sillons d'un train à charge et d'un train à vide? Il suffit que le gestionnaire du réseau, encouragé par l'autorité publique, les expose. Or on ne parle pas ici de mettre sur la table toutes les composantes de prix. C'est pourtant, selon nous, la seule façon de suivre un raisonnement fiable. Est-ce logique?

25.02 **Jean-Pascal Labille**, ministre: Madame la présidente, madame De Bue, Infrabel m'informe que la redevance d'utilisation dépend de plusieurs paramètres, dont notamment la priorité accordée aux trains. Un train possédant une plus haute priorité sera favorisé en cas de situation dégradée sur le réseau et le montant de la redevance est d'autant plus élevé que la priorité du train est élevée. Un train effectuant un parcours à vide possède la priorité la plus faible et passera, si nécessaire, après les trains effectuant des trajets commerciaux. Cette différence de priorité est le premier élément factuel justifiant la différence de prix.

Le second élément factuel est le fait qu'un train qui effectue un parcours à vide ne s'arrête pas dans les gares; de ce fait, il n'est pas soumis à la redevance associée aux arrêts de gares.

Finalement, mais cela concerne principalement le trafic marchandises, un train effectuant un parcours à vide ne possède pas la même masse, ce qui joue également sur le montant de la redevance.

Par ailleurs, dans tout système ferroviaire, les parcours à vide sont nécessaires et utiles pour le positionnement et le repositionnement optimal du matériel roulant.

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

*La réunion publique de commission est levée à 16.52 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.52 uur.*

worden gebruikt.

Wat rechtvaardigt het prijsverschil tussen treinpaden die gebruikt worden door een trein die een lading vervoert en treinpaden die gebruikt worden door een lege trein?

25.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Infrabel laat me weten dat de retributie voor het gebruik van de infrastructuur bepaald wordt door de prioriteit (die groter is – en dus duurder – voor een commercieel traject), het feit of de trein al dan niet halt houdt in de stations, en, wat het goederenvervoer betreft, de massa.

Ritten met lege treinen zijn nodig om het rollend materieel optimaal in te zetten.