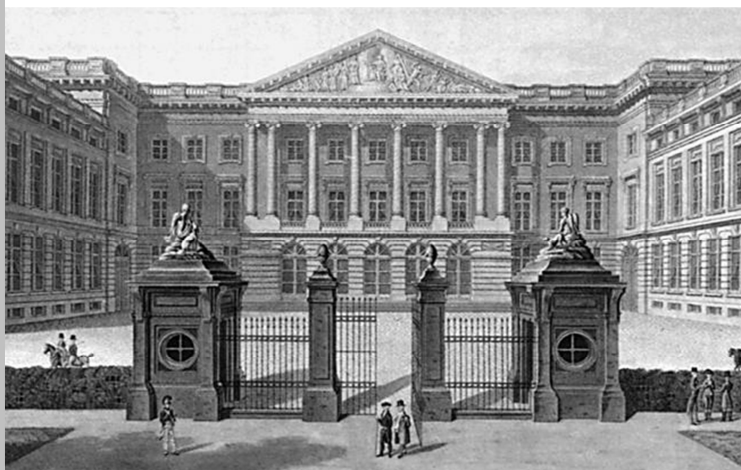


**Sénat de Belgique**

**Session ordinaire 2011-2012**



**5-136COM**

**Commission des Finances et des  
Affaires économiques**

**Mercredi 14 mars 2012**

**Séance de l'après-midi**

**Annales**

**Handelingen**

**Commissie voor de Financiën  
en voor de Economische  
Aangelegenheden**

**Woensdag 14 maart 2012**

**Namiddagvergadering**

**5-136COM**

**Gewone Zitting 2011-2012**

**Belgische Senaat**

Les **Annales** contiennent le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions – *imprimées en italique* – sont publiées sous la responsabilité du service des Comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

La pagination mentionne le numéro de la législature depuis la réforme du Sénat en 1995, le numéro de la séance et enfin la pagination proprement dite.

Pour toute commande des Annales et des Questions et Réponses du Sénat et de la Chambre des représentants: Service des Publications de la Chambre des représentants, Place de la Nation 2 à 1008 Bruxelles, tél. 02/549.81.95 ou 549.81.58.

Ces publications sont disponibles gratuitement sur les sites Internet du Sénat et de la Chambre:  
[www.senate.be](http://www.senate.be)    [www.lachambre.be](http://www.lachambre.be)

#### Abréviations – Afkortingen

CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
cdH	centre démocrate Humaniste
Ecolo	Écologistes confédérés pour l'organisation de luttes originales
MR	Mouvement réformateur
N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Open Vld	Open Vlaamse liberalen en democraten
PS	Parti Socialiste
sp.a	socialistische partij anders
VB	Vlaams Belang

De **Handelingen** bevatten de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling – *cursief gedrukt* – verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst Verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

De nummering bestaat uit het volgnummer van de legislatuur sinds de hervorming van de Senaat in 1995, het volgnummer van de vergadering en de paginering.

Voor bestellingen van Handelingen en Vragen en Antwoorden van Kamer en Senaat:  
Dienst Publicaties Kamer van volksvertegenwoordigers, Natieplein 2 te 1008 Brussel, tel. 02/549.81.95 of 549.81.58.

Deze publicaties zijn gratis beschikbaar op de websites van Senaat en Kamer:  
[www.senate.be](http://www.senate.be)    [www.dekamer.be](http://www.dekamer.be)

**Sommaire****Inhoudsopgave**

<p>Demande d'explications de M. Huub Broers à la vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des Chances et au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «l'état lamentable de l'omnibus Maastricht-Liège et l'utilisation de ce train pour le trafic de drogue» (n° 5-1947).....4</p> <p>Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «une série de démissions chez Belgacom» (n° 5-1954).....5</p> <p>Demande d'explications de M. Huub Broers au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «les publications statistiques régionales de la SNCB» (n° 5-1989) .....6</p> <p>Demande d'explications de M. Huub Broers au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «le report des travaux et les projets concernant la ligne ferroviaire Campine-Limbourg» (n° 5-1990) .....7</p> <p>Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «les victimes de la traite des êtres humains embauchées pour le nettoyage des gares bruxelloises» (n° 5-2011) .....9</p> <p>Demande d'explications de M. Patrick De Groote au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «la troisième et la quatrième voie ferrée entre Bruges et Gand à la hauteur de Moerbrugge» (n° 5-2019) .....11</p> <p>Demande d'explications de M. Bart Laeremans au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «le contrôle exercé par l'inspection linguistique sur l'enseignement pour adultes» (n° 5-2021).....12</p> <p>Demande d'explications de M. Frank Boogaerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «la suppression de passages à niveau dans diverses villes» (n° 5-1902).....13</p>	<p>Vraag om uitleg van de heer Huub Broers aan de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen en aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «de erbarmelijke staat van de stoptrein Maastricht-Luik en het gebruik van die trein voor drugtrafiek» (nr. 5-1947).....4</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «een reeks ontslagen bij Belgacom» (nr. 5-1954).....5</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Huub Broers aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «de gewestelijke statistische publicaties bij de NMBS» (nr. 5-1989) .....6</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Huub Broers aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «het uitstel van en de visie op de werkzaamheden aan de spoorlijn Kempen-Limburg» (nr. 5-1990) .....7</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «de tewerkstelling van slachtoffers van mensenhandel als schoonmakers van Brusselse treinstations» (nr. 5-2011) .....9</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Patrick De Groote aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «het derde en het vierde spoor tussen Brugge en Gent ter hoogte van Moerbrugge» (nr. 5-2019).....11</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Bart Laeremans aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «het toezicht van de taalinspectie op het volwassenenonderwijs» (nr. 5-2021) .....12</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Frank Boogaerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «het sluiten van spooroverwegen in verschillende steden» (nr. 5-1902).....13</p>
--	---

**Présidence de M. Frank Boogaerts***(La séance est ouverte à 14 h 20.)***Demande d'explications de M. Huub Broers à la vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des Chances et au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «l'état lamentable de l'omnibus Maastricht-Liège et l'utilisation de ce train pour le trafic de drogue» (n° 5-1947)**

*M. Huub Broers (N-VA). – Plusieurs utilisateurs de l'omnibus Maastricht-Liège se plaignent du mauvais état des voitures et de l'insuffisance du service. Les trains sont sales, et il règne un fort sentiment d'insécurité parmi les voyageurs. Le train est fréquemment utilisé par des touristes de la drogue. Les plaintes transmises par mail à ce sujet resteraient, selon quelques voyageurs, systématiquement sans réponse. En outre, différents tarifs seraient appliqués sur cette ligne. Il y avait aussi auparavant des plaintes sur les connaissances linguistiques des conducteurs de train de cette ligne. Ces plaintes provenant surtout des Pays-Bas, je laisse de côté le fait de savoir si elles sont fondées ou non.*

*Selon la SNCB, le matériel est dépassé parce que les trains doivent être adaptés à la fois au réseau néerlandais et belge. Le champ électrique et le système de sécurité sont différents dans les deux pays. Cette explication me semble particulièrement légère, elle s'apparente à un aveu d'impuissance face à la situation. La SNCB ferait mieux de chercher une solution constructive car, actuellement, elle se désintéresse quotidiennement de ses voyageurs. Dans les conditions de transport de la SNCB, on peut lire : « Par le contrat de transport, la SNCB s'engage à transporter le voyageur du lieu de départ au lieu de destination. » Je voudrais ajouter qu'elle doit traiter tous les voyageurs de manière identique. L'usage systématique de rames hors d'âge sur une ligne précise est une discrimination systématique des voyageurs de cette ligne. Des raisons techniques ne peuvent excuser cette situation.*

*Quelles mesures peuvent-elles être prises pour améliorer la qualité du transport par l'omnibus Maastricht-Liège ? Des concertations sont-elles prévues entre la SNCB et les chemins de fer néerlandais concernant les aspects techniques du problème ? Il est à mes yeux inconcevable que l'on ne puisse utiliser que des anciens modèles sur cette ligne.*

*Que compte faire le ministre pour remédier au sentiment d'insécurité justifié des voyageurs ? Je pense par exemple à des contrôles antidrogues sur cette ligne. Le 1<sup>er</sup> mai, le « passeport cannabis » entrera en vigueur, ce qui fera encore augmenter le nombre de voyageurs. Quelle est la fréquence actuelle des contrôles ?*

*Comment se fait-il que des plaintes de voyageurs relayant ce problème restent sans réponse ?*

**Voorzitter: de heer Frank Boogaerts***(De vergadering wordt geopend om 14.20 uur.)***Vraag om uitleg van de heer Huub Broers aan de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen en aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «de erbarmelijke staat van de stoptrein Maastricht-Luik en het gebruik van die trein voor drugstrafiek» (nr. 5-1947)**

**De heer Huub Broers (N-VA).** – Verscheidene gebruikers van de stoptrein Maastricht-Luik klagen over de slechte staat van de wagons en de ontoereikende bediening. De treinen zijn vuil en er heerst een sterk onveiligheidsgevoel onder de reizigers. De trein wordt dan ook frequent gebruikt door drugstoeristen. Mails met klachten hierover zouden, volgens enkele reizigers, systematisch onbeantwoord blijven. Ook zouden er op deze lijn verschillende tarieven worden gehanteerd. Eerder waren er ook al klachten over de taalkennis van de treinbestuurders op deze verbinding. Ik moet wel zeggen dat die klachten vooral uit Nederland komen en of ze terecht zijn, laat zelfs ik in het midden.

Volgens de NMBS is het materieel verouderd omdat de treinen geschikt moeten zijn voor beide netten, het Nederlandse en het Belgische. Beide landen hebben een verschillend spanningsveld en een verschillend veiligheidssysteem. Persoonlijk vind ik deze verklaring bijzonder zwak, ze lijkt op een capitulatie voor de situatie. De NMBS kan beter zoeken naar een constructieve oplossing, want momenteel laat ze haar reizigers dagelijks in de steek. In de vervoersvoorwaarden van de NMBS lezen we: 'De vervoersovereenkomst verplicht de NMBS om reizigers vanaf de plaats van vertrek te vervoeren naar de plaats van bestemming.' Ik zou daaraan willen toevoegen: 'De NMBS behandelt alle reizigers gelijkwaardig, conform de vervoersovereenkomst.' Systematisch aftandse treinstellen gebruiken op een bepaalde lijn is systematisch de reizigers van die verbinding discrimineren. Technische redenen kunnen deze situatie niet vergoelijken.

Welke maatregelen kunnen worden genomen om de reiskwaliteit op de stoptrein Maastricht-Luik te verbeteren? Zijn er overlegmomenten gepland tussen de NMBS en de Nederlandse Spoorwegen over de technische aspecten van deze problematiek? Het kan mijns inziens niet dat er voor deze verbinding alleen maar oude modellen kunnen worden gebruikt.

Wat zal de minister doen aan het pertinente onveiligheidsgevoel bij de reizigers? Dan denk ik bijvoorbeeld aan het opvoeren van het aantal drugscontroles op deze lijn. Op 1 mei wordt trouwens de wietpas ingevoerd en dat zal het reizigersaantal nog doen stijgen. Hoe vaak vinden er nu controles plaats?

Hoe komt het dat klachten van reizigers over deze problematiek onbeantwoord blijven?

**M. Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *Les problèmes sont connus, et des solutions sont actuellement recherchées et élaborées.*

*Des automotrices doubles sont en service sur la ligne Liège-Maastricht. Ce matériel est adapté réseau néerlandais et permet de modifier facilement la composition des trains à la demande. La SNCB examine la possibilité de mettre en service, à plus long terme, un autre type de matériel sur cette ligne, en tenant compte de la complexité technique des deux réseaux. Il faut en effet satisfaire aux exigences techniques en matière de trafic ferroviaire et de sécurité.*

*Le nombre de voyageurs en infraction participe largement au sentiment d'insécurité. La situation est actuellement sous contrôle et est évaluée en permanence par Securail. Durant les réunions hebdomadaires de concertation entre les services exécutifs régionaux, dont la police des chemins de fer fait partie, les problèmes opérationnels sont analysés et, si nécessaire, des plans d'actions sont élaborés. Dans le district Sud-Est, les problèmes de la ligne 40 sont chaque semaine à l'ordre du jour, de manière à pouvoir intervenir rapidement.*

*Le service central clientèle de la SNCB s'engage à répondre à toutes les remarques des clients. Mais en raison du succès du règlement compensatoire en cas de retard, il est possible que la réponse se fasse attendre. Les problèmes signalés sont également communiqués aux services concernés afin que ces derniers puissent les résoudre.*

**M. Huub Broers (N-VA)**. – *Le ministre comprendra que j'ai posé cette question parce que de nombreux habitants de mon village prennent ce train. J'espère que le ministre a raison, qu'un autre matériel sera mis en service à plus long terme et que la concertation avec la police des chemins de fer permettra de renforcer la sécurité.*

### **Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «une série de démissions chez Belgacom» (n° 5-1954)**

**M. Bert Anciaux (sp.a)**. – *Quelques médias ont récemment publié une liste de hauts fonctionnaires ayant quitté Belgacom ces dernières années, parmi lesquels de nombreux noms connus et moins connus. On peut échafauder diverses hypothèses concernant ces départs, depuis celle d'un mauvais climat d'entreprise qui pousserait de hauts fonctionnaires à la démission, à celle d'une rotation normale et même positive du personnel dans ce genre d'entreprise. J'ignore laquelle des deux reflète la réalité.*

*Comment le ministre évalue-t-il la longue série de départs de hauts fonctionnaires de Belgacom ces dernières années ? Y a-t-il un lien de causalité avec un climat d'entreprise qui mécontenterait les hauts fonctionnaires et les pousserait au départ anticipé ? Ou ce flux permanent peut-il être considéré*

**De heer Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – *De kwaliteitsproblemen zijn bekend en op het ogenblik worden er oplossingen onderzocht en uitgewerkt.*

*Op de lijn Luik-Maastricht worden tweeledige motorstellen ingezet. Dat materieel is geschikt voor het Nederlandse net en maakt het ook mogelijk de samenstelling van de trein gemakkelijk aan de vraag aan te passen. De NMBS onderzoekt of het op langere termijn mogelijk is een ander type materieel op die lijn in te zetten, rekening houdend met de technische complexiteit van beide netten. Het moet immers voldoen aan de technische vereisten op het vlak van het treinverkeer en de veiligheid.*

*Vooraf de problematiek van de onregelmatige reizigers blijkt een belangrijk element van het onveiligheidsgevoel te zijn. De situatie is momenteel onder controle en wordt permanent door Securail gemonitord. Tijdens de wekelijkse overlegvergaderingen tussen de uitvoerende regionale diensten, waaraan ook de spoorwegpolitie deelneemt, worden de operationele problemen besproken en worden indien nodig actieplannen uitgewerkt. In het district Sud-Est staat de problematiek van lijn 40 wekelijks op de agenda, zodat men snel tot actie kan overgaan.*

*De centrale klantendienst van de NMBS engageert zich om alle klantenreacties te beantwoorden. Door het succes van de compensatieregeling bij vertraging is het echter mogelijk dat dat antwoord even op zich laat wachten. Gemelde problemen worden ook gesignaleerd aan de betrokken diensten, zodat die ze kunnen oplossen.*

**De heer Huub Broers (N-VA)**. – *De minister zal begrijpen dat mijn vraag voortkomt uit het feit dat veel dorpsgenoten van mij die trein nemen. Ik hoop dat de minister gelijk krijgt, dat op langere termijn ander materieel wordt ingezet en dat het overleg met de spoorwegpolitie tot meer veiligheid zal leiden.*

### **Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «een reeks ontslagen bij Belgacom» (nr. 5-1954)**

**De heer Bert Anciaux (sp.a)**. – *Recent publiceerden enkele media een lijst met topfunctionarissen van Belgacom die de voorbije jaren het bedrijf verlieten. Die reeks oogt indrukwekkend, met een hele reeks bekende en minder bekende figuren. Over die vertrekken kunnen verschillende hypothesen worden opgebouwd, gaande van het vermoeden van een slecht ondernemersklimaat dat topfunctionarissen tot ontslagname stimuleert tot het bewijs van een normaal en zelfs positief personeelsverloop in dit soort bedrijven. Ik weet niet welke van de twee mogelijkheden de realiteit weergeeft.*

*Hoe evalueert de minister de lange reeks ontslagen van Belgacom-topfunctionarissen in de voorbije jaren? Legt hij hierbij een causaal verband met een ondernemingsklimaat dat ontevredenheid creëert bij topfunctionarissen en dat hen*

*comme une particularité naturelle et même positive d'une entreprise de télécommunications dynamique ? Sur quel benchmarking, quelles informations ou autres données le ministre fonde-t-il sa réponse ?*

**M. Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – Belgacom reste une entreprise attrayante sur marché de l'emploi. Elle reçoit chaque année 25 000 à 30 000 curriculum vitae en moyenne.

*En 2011, Belgacom a engagé 900 personnes environ, principalement des opérateurs pour les call centers, des commerciaux, des techniciens et des spécialistes en technologies de l'information et de la communication, parmi lesquels de nombreux jeunes universitaires. Le nombre de cadres supérieurs oscille autour de 170, dont 11% en moyenne, soit 18,5 collaborateurs, quittent l'entreprise chaque année. Ces chiffres sont inférieurs à la moyenne de 19% dans le secteur privé, comme le constate Securex. Les démissions des hauts fonctionnaires au cours de l'année dernière ne relèvent nullement de la rotation normale de l'entreprise. Les circonstances spécifiques de ces démissions étant à présent connues, je n'estime pas nécessaire de m'attarder sur des cas individuels.*

*Le nombre d'équivalents temps plein chez Belgacom est passé de 26 000 à la fin des années 2000 à 16 070 fin 2011. Il diminuera légèrement dans les cinq prochaines années, entre autres parce que de nombreuses personnes partent dans le cadre du programme de parrainage et en raison des départs naturels à la retraite. Comme dans le secteur public, de nombreux statutaires partiront à la retraite dans les dix prochaines années.*

*La dernière enquête de satisfaction réalisée parmi les collaborateurs a révélé entre autres que les hauts fonctionnaires s'impliquaient fortement dans l'exercice de leur fonction.*

*Le nombre de personnes qui ont quitté Belgacom l'année dernière n'est pas supérieur à celui observé dans d'autres entreprises de télécommunications innovantes. Enfin, Belgacom souligne que la rotation des emplois attire les nouveaux talents et permet de continuer à innover et de promouvoir les talents en interne.*

*Les informations susmentionnées sont basées sur les chiffres de Belgacom.*

### **Demande d'explications de M. Huub Broers au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur « les publications statistiques régionales de la SNCB » (n° 5-1989)**

**M. Huub Broers (N-VA)**. – En septembre 1975, dans un rapport au ministre des Affaires économiques de l'époque, le Conseil supérieur de statistique recommandait que tous les services publics fédéraux indiquent dans leurs publications statistiques la part des différentes régions. Cette recommandation tenait compte des premières étapes de la

stimuleert tot voortijdig ontslag? Of kan die gestage stroom worden beschouwd als een natuurlijke en zelfs positieve eigenschap van een dynamisch telecombedrijf? Op welke informatie, benchmarking of andere data baseert de minister zijn antwoord?

**De heer Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – Belgacom blijft een aantrekkelijke onderneming op de arbeidsmarkt. Het ontvangt elk jaar gemiddeld 25 000 tot 30 000 cv's.

In 2011 heeft Belgacom ongeveer 900 mensen in dienst genomen, vooral operatoren voor de callcenters, verkoopmedewerkers, technici en ICT-specialisten. Onder hen waren veel pas afgestudeerde academici. Het aantal hogere kaderleden schommelt rond de 170, van wie gemiddeld 11% per jaar of 18,5 medewerkers het bedrijf verlaten. Deze cijfers liggen onder het gemiddelde van 19% in de privésector, zoals Securex vaststelt. De ontslagen van de topfunctionarissen vorig jaar maken geenszins deel uit van de 'natuurlijke' rotatie van de onderneming. De specifieke omstandigheden van die ontslagen zijn ondertussen bekend. Ik vind het dan ook niet nodig om dieper in te gaan op individuele gevallen.

Belgacom is van 26 000 voltijdsequivalenten eind jaren 2000 geëvolueerd naar 16 070 eind 2011. Het aantal voltijdsequivalenten zal in de komende vijf jaar lichtjes dalen, onder meer omdat veel mensen vertrekken in het kader van het peterschapsprogramma en de natuurlijke afvloeiingen door het bereiken van de pensioenleeftijd. Net als bij de overheid zullen veel statutaire medewerkers de komende 5 tot 10 jaar met pensioen gaan.

In de laatste tevredenheidsenquête onder de medewerkers kwam onder meer tot uiting dat de topkaderleden een hoge betrokkenheid vertonen bij de uitoefening van hun functie.

Binnen de Belgacomorganisatie hebben het afgelopen jaar niet meer mensen het bedrijf verlaten dan in andere innoverende telecombedrijven. Tot slot beklemtoont Belgacom dat personeelsverloop gunstig is voor het aantrekken van nieuw talent om innovatief te blijven en om talent intern te promoveren.

Voormelde informatie is gebaseerd op cijfers van Belgacom.

### **Vraag om uitleg van de heer Huub Broers aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over « de gewestelijke statistische publicaties bij de NMBS » (nr. 5-1989)**

**De heer Huub Broers (N-VA)**. – In september 1975 stelde de Hoge Raad voor de statistiek een verslag op voor de toenmalige minister van Economische Zaken waarin werd aanbevolen dat alle federale overheidsdiensten in hun statistische publicaties het aandeel van de verschillende gewesten zouden specificeren. Die aanbeveling hield rekening

*réforme de l'État et valait aussi pour la SNCB.*

*Après tant d'années, j'apprends que la SNCB n'y a pas donné de suite parce que M. Burton, qui présidait alors le Conseil d'administration, avait, dans une note du 8 novembre 1975, interdit à la compagnie ferroviaire de publier des chiffres régionaux.*

*Aujourd'hui, les entreprises SNCB-Holding, SNCB et Infrabel ne fournissent toujours pas de chiffres sur leurs activités ventilées par région. Ces données seraient pourtant utiles aux régions, afin d'appuyer et de documenter leur politique régionale de transport.*

*L'interdiction de publier des chiffres régionaux formulée par M. Burton a-t-elle une base légale ?*

*Dans la négative, pourquoi continue-t-on à la respecter ?*

*Les chiffres régionaux, relatifs aux activités, aux recettes, aux dépenses, aux installations, à l'infrastructure et au personnel, figureront-ils dans les rapports annuels de 2011 des trois sociétés ferroviaires ?*

*Les chiffres régionaux pour 2010 peuvent-ils être communiqués au Sénat à titre d'information ?*

**M. Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *Le groupe SNCB n'a pas retrouvé dans ses archives une décision qui aurait interdit de publier des chiffres régionaux. Remarquons toutefois que la plupart des relations sont interrégionales, ce qui complique la ventilation.*

*Lorsque des données détaillées sont disponibles et qu'elles présentent un intérêt, le Groupe SNCB les publie au niveau régional ; c'est par exemple le cas pour les recrutements.*

**M. Huub Broers (N-VA)**. – *Je peux difficilement me représenter qu'un homme aussi intelligent que le ministre trouve compliqué de ventiler les données. Pour quelqu'un comme moi, ce n'est pas simple, mais pour le ministre...*

### **Demande d'explications de M. Huub Broers au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «le report des travaux et les projets concernant la ligne ferroviaire Campine-Limbourg» (n° 5-1990)**

**M. Huub Broers (N-VA)**. – *Nous avons appris il y a peu que le gouvernement fédéral avait imposé une économie globale de 250 millions d'euros au Groupe SNCB. Cette mesure a bien entendu d'importantes répercussions sur les travaux d'entretien des entreprises ferroviaires et encore davantage sur les investissements qui étaient prévus mais qui sont à présent reportés à une date ultérieure, voire renvoyés aux calendes grecques. Comme c'est souvent le cas, ces économies se feront particulièrement sentir dans des régions*

met de eerste stappen van de staatshervorming en gold dus ook voor de NMBS.

Nu, zoveel jaar later, heb ik vernomen dat de NMBS daar nooit gevolg aan heeft gegeven omdat de toenmalige voorzitter van de raad van bestuur, de heer Burton, in een nota van 8 november 1975 de spoorwegmaatschappij verboden had om die gewestelijke cijfers te publiceren.

Op dit ogenblik geven de spoorwegbedrijven NMBS-Holding, NMBS en Infrabel nog altijd geen geregionaliseerde cijfers over hun activiteiten. Nochtans kunnen die gegevens belangrijk zijn voor de gewesten als aanvulling en documentatie bij hun gewestelijke vervoersbeleid.

Is het verbod van de heer Burton om die gewestelijke cijfers te publiceren, op legale gronden gebaseerd?

Zo niet, waarom wordt het dan blijkbaar nog altijd gerespecteerd?

Zullen die gewestelijke cijfers opgenomen zijn in de jaarverslagen van de drie spoorwegbedrijven voor het jaar 2011 voor alle activiteiten, inkomsten, uitgaven, installaties, infrastructuur en personeelsgegevens?

Kunnen die geregionaliseerde cijfers voor het jaar 2010, bij wijze van informatie, aan de Senaat worden doorgegeven?

**De heer Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – *De NMBS-Groep heeft in haar archieven geen beslissing teruggevonden over een verbod om gewestelijke cijfers te publiceren. We merken wel op dat de meeste spoorverbindingen interregionaal van aard zijn en dat het bijgevolg moeilijk is om deze gegevens uit te splitsen.*

Daar waar meer gedetailleerde cijfergegevens beschikbaar zijn en de uitsplitsing een informatieve meerwaarde biedt, communiceert de NMBS-Groep wel degelijk over de regionale onderverdeling, bijvoorbeeld met betrekking tot de aanwervingen.

**De heer Huub Broers (N-VA)**. – *Ik kan me moeilijk voorstellen dat een intelligent man zoals de minister het moeilijk vindt de gegevens uit te splitsen. Voor iemand zoals ik is dat niet eenvoudig, maar voor de minister ...*

### **Vraag om uitleg van de heer Huub Broers aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «het uitstel van en de visie op de werkzaamheden aan de spoorlijn Kempen-Limburg» (nr. 5-1990)**

**De heer Huub Broers (N-VA)**. – *Een tijdje geleden raakte bekend dat de federale regering aan de NMBS-Groep een globale besparing van 250 miljoen euro opgelegd heeft. Uiteraard heeft dit grote gevolgen voor de onderhoudswerken van de spoorwegbedrijven, maar vooral voor de investeringen die gepland waren, maar die nu voor langere tijd uitgesteld worden of misschien helemaal niet uitgevoerd worden. Zoals vaak het geval is, worden die besparingen het zwaarst gevoeld in die regio's die al minder goed bedeeld waren, en ik denk*

*qui sont déjà moins bien desservies, notamment la Campine et le Limbourg, régions qui ont connu ces dernières années une augmentation assez sensible du nombre de voyageurs sans que l'offre suive. Le matériel, pas toujours fiable, n'est pas utilisable partout – il ne permet pas, par exemple, des trains directs Mol-Bruxelles –, ce qui limite l'offre. De plus, on m'a assuré que le nombre de locomotives diesel est insuffisant pour ajouter des trains.*

*Fin 2011, le conseil d'administration d'Infrabel a enfin décidé d'électrifier la ligne ferroviaire Herentals-Mol. On était donc au bout des difficultés. Le Limbourg aussi en tirait profit en raison de l'ouverture de perspectives de modernisation de la portion de ligne entre Mol et Neerpelt-Hamont. La joie fut de courte durée car un mois plus tard, en raison des économies imposées, l'électrification de cette ligne a été reportée pour une durée indéterminée. De ce fait, la Campine et le Limbourg continueront à être mal desservis.*

*Le report de l'électrification de la ligne ferroviaire Herentals-Mol-Neerpelt-Hamont est-il définitif ou n'est-il que provisoire, dans ce sens que par exemple, les travaux débiteraient fin 2012 ou en 2013 plutôt que début 2012 ?*

*L'accord de gouvernement prévoit que les investissements doivent être consentis selon un rapport de 60/40 entre la Flandre et la Wallonie. Ce rapport s'applique-t-il également aux économies ? Ne tient-on pas compte en même temps de l'intérêt social que représentent les travaux pour toute une région ?*

*Les investissements sont à présents inscrits partiellement au budget de la SNCB-Holding et partiellement à celui d'Infrabel. Des projets moins urgents d'une entreprise pourraient-ils éventuellement être ralentis afin de laisser une marge budgétaire plus large à des projets plus urgents d'une autre entreprise ferroviaire ?*

*Enfin, sans vouloir regarder dans l'assiette du voisin, mais compte tenu du fait qu'en cette période de disette budgétaire, il faut éviter qu'on accuse la SNCB de renoncer à des travaux importants au profit de projets plus grandioses, j'aimerais savoir s'il est exact que la SNCB-Holding a budgétisé environ 150 millions d'euros pour la construction d'une nouvelle gare à Mons selon un projet de Calatrava, le célèbre mais coûteux architecte qui a réalisé la magnifique gare de Liège-Guillemins ? La rénovation de cette gare ne pourrait-elle se faire plus sobrement, compte tenu de son importance relative ? Le public admettrait difficilement une telle dépense si l'on n'arrive pas à trouver 18 à 20 millions d'euros pour l'électrification de la ligne Herentals-Mol ?*

**M. Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *Infrabel avait provisoirement gelé les travaux d'électrification en raison de l'incertitude qui planait sur les budgets disponibles pour les années à venir.*

dan vooral aan de regio's Kempen en Limburg. Deze streken hebben de laatste jaren een vrij sterke toename van de reizigersaantallen gezien, maar het aanbod heeft daar geen gelijke tred mee kunnen houden. Het materieel is niet altijd echt bedrijfszeker en kan niet overal ingezet worden – rechtstreekse treinen vanuit Mol naar Brussel zijn bijvoorbeeld niet mogelijk – wat een beperking van het aanbod inhoudt. Bovendien zijn er, naar men mij verzekerd heeft, te weinig dieseltreinen om nog bijkomende treinen in te leggen of bestaande treinen te versterken.

Einde 2011 was er grote opluchting in de Kempen want de raad van bestuur van Infrabel had beslist de spoorlijn Herentals-Mol te elektrificeren. Het einde van de lijdensweg kwam dus in zicht. Ook voor Limburg was dit gunstig, want dit opende perspectieven om het gedeelte van de lijn tussen Mol en Neerpelt-Hamont eveneens te moderniseren. De vreugde was van korte duur, want een maand later werd de elektrificatie van die lijn, onder druk van de opgelegde besparingen, voor onbepaalde tijd uitgesteld. Daardoor blijft die slecht bedeelde regio Kempen-Limburg nog langer slecht bedield.

Is het uitstel van de elektrificatie van de spoorlijn Herentals-Mol-Neerpelt-Hamont definitief of is het slechts een tijdelijk uitstel, waarbij de werkzaamheden bijvoorbeeld einde 2012 of in 2013 zouden aanvangen in plaats van begin 2012?

In het regeerakkoord is overeengekomen dat de investeringen in de gewesten Vlaanderen en Wallonië een 60/40-verhouding moeten respecteren. Geldt dat ook voor de besparingen en wordt daarbij niet rekening gehouden met het maatschappelijke belang van de werkzaamheden voor een gehele regio?

Nu zijn de investeringen deels ingeschreven op het budget van NMBS-Holding en deels op dit van Infrabel. Kunnen minder dringende projecten van het ene bedrijf misschien wat vertraagd worden om meer budgettaire zuurstof te geven aan dringender projecten bij een ander spoorwegbedrijf?

Ten slotte nog een laatste vraag, vraag die niet bedoeld is om 'in andermans bord' te kijken, maar die ingegeven is door de zorg om in deze periode van budgettaire krapte te vermijden dat aan de spoorweggroep aangewreven zou worden dat ze enerzijds, echt belangrijke werkzaamheden niet uitvoert, maar, anderzijds, projecten plant die als luxe zouden kunnen beschouwd worden: is het juist dat de NMBS-Holding in zijn budget ongeveer 150 miljoen euro geprogrammeerd heeft voor een nieuw station in Bergen naar een ontwerp van de bekende, maar dure architect Calatrava, die in Liège-Guillemins overigens een prachtig gebouw heeft neergezet? Kan de vernieuwing van dat station dan niet wat soberder uitgevoerd worden, rekening gehouden met de relatieve belangrijkheid ervan? Het publiek zou die uitgave moeilijk kunnen aanvaarden als er geen 18 à 20 miljoen euro kunnen gevonden worden om de spoorlijn Herentals-Mol te elektrificeren.

**De heer Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – *Infrabel had de aanvang van de elektrificatiewerken voorlopig 'on hold' gezet, vanwege de onzekerheid over de beschikbare budgetten voor de komende*



*Lors du contrôle budgétaire de la semaine dernière, il a cependant été convenu que les 400 millions d'euros de crédits destinés au secteur ferroviaire, qui avaient été provisoirement gelés en janvier, étaient à nouveau disponibles. Par conséquent, je puis vous annoncer la bonne nouvelle : Infrabel a décidé d'entamer les travaux.*

*La clé de répartition régionale fixée par la loi prévoit que le total des investissements effectués chaque année par les trois entreprises du groupe SNCB doivent respecter strictement cette clé de 60/40, hormis quelques exceptions légales. En l'espèce, c'est également la clé 60/40 qui s'applique après diminution des dotations d'investissements.*

*Les dotations d'investissements spécifiques pour les trois entreprises, SNCB, Infrabel et SNCB-Holding ont été fixées dans leurs contrats de gestion spécifiques et ces dernières années, et en particulier pour la période du plan 2008-2009, il n'y a eu aucun transfert de dotations entre entreprises, chacune devant couper dans ses projets pour respecter l'enveloppe budgétaire disponible.*

*Les crédits prévus pour la rénovation de la gare de Mons ont été puisés dans l'enveloppe budgétaire revenant à la Wallonie.*

**M. Huub Broers (N-VA).** – *Je me réjouis des bonnes nouvelles que nous apporte le ministre.*

### **Demande d'explications de M. Bert Anciaux au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «les victimes de la traite des êtres humains embauchées pour le nettoyage des gares bruxelloises» (n° 5-2011)**

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *La SNCB a conclu un contrat avec l'entreprise de nettoyage Gom pour le nettoyage de ses gares bruxelloises. Gom, en tant que sous-traitant, conclut un contrat avec l'entreprise bruxelloise Local Cleaning qui exécute le contrat en engageant des Européens de l'Est qui sont souvent victimes de la traite des êtres humains. Employés en tant qu'indépendants, ils échappent à un grand nombre de règles du droit du travail. Ils travaillent souvent pour un salaire horaire de 10 euros bruts, sept jours sur sept, généralement la nuit alors que le salaire minimum pour les travailleurs de ce secteur atteint 11,98 euros.*

*Interrogée sur cette pratique inquiétante et franchement scandaleuse, la SNCB se dit impuissante face à cette situation. La SNCB ne peut apparemment intervenir que si la qualité des services fournis laisse à désirer. Les firmes concernées affirment de manière lapidaire que le seul moyen d'obtenir un contrat est d'engager, en tant qu'indépendants, des personnes fragilisées sous-payées. Selon la porte-parole de la SNCB, la SNCB voudrait à l'avenir insérer des clauses empêchant ces pratiques répréhensibles.*

*Comment le ministre évalue-t-il ces pratiques répréhensibles*

jaren. Bij de begrotingscontrole van vorige week is echter afgesproken dat de 400 miljoen euro kredieten voor de spoorwegsector die in januari tijdelijk bevroren waren, opnieuw vrijkomen. Ik kan bijgevolg het goede nieuws melden dat Infrabel intussen beslist heeft om de werkzaamheden nu aan te vatten.

De regionale verdeelsleutel is bij wet vastgelegd en houdt in dat het totaal van alle investeringswerken die de drie bedrijven van de NMBS-Groep ieder jaar uitvoeren strikt deze 60/40-sleutel moeten respecteren. Dit houdt in dat alle investeringen, met enkele door de wet erkende uitzonderingen, voor 40% in Wallonië moeten worden uitgevoerd en voor 60% in Vlaanderen. Ook in dit geval is de 60/40-sleutel van toepassing na vermindering van de investeringsdotaties.

De specifieke investeringsdotaties voor de drie ondernemingen, NMBS, Infrabel en NMBS-Holding, zijn vastgelegd in hun respectieve beheerscontracten en er was de laatste jaren, in het bijzonder voor de periode van het plan 2008-2012, geen enkele overdracht van dotaties tussen de ondernemingen, aangezien ze elk in hun eigen projecten moesten schrappen om binnen de beschikbare budgettaire enveloppen te blijven.

De geplande kredieten voor de vernieuwing van het station Bergen zijn binnen de 60/40-enveloppe verdeeld en toegekend aan het budget dat aan Wallonië is toegekend.

**De heer Huub Broers (N-VA).** – Ik ben bijzonder blij met het goede nieuws dat de minister hier brengt.

### **Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «de tewerkstelling van slachtoffers van mensenhandel als schoonmakers van Brusselse treinstations» (nr. 5-2011)**

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – Voor de reiniging van haar Brusselse stations sloot de NMBS een contract met het schoonmaakbedrijf Gom. Gom sluit als onderaannemer een contract met het Brusselse bedrijf Local Cleaning dat het contract uitvoert door het aantrekken van Oost-Europeanen die vaak het slachtoffer zijn van mensenhandel. Ze kunnen aan de slag als zelfstandigen, waardoor ze ontsnappen aan een groot aantal regels van het arbeidsrecht. Dat betekent vaak dat ze werken voor een uurloon van 10 euro bruto, zeven dagen per week en vooral 's nachts. Het minimumloon voor werknemers in deze sector bedraagt 11,98 euro.

De NMBS werd over die bedenkelijke en ronduit schandalige praktijk ondervraagd, maar zegt dat ze daartegen weerloos is. Blijkbaar kan de NMBS enkel optreden als de geleverde diensten niet voldoende kwaliteit bieden. De betrokken firma's stellen heel lapidair dat onderbetaalde en kwetsbare mensen als zelfstandige engageren, de enige manier is om een contract te kunnen verwerven. Volgens haar woordvoester wil de NMBS in de toekomst clausules inbouwen die de laakbare praktijken onmogelijk maken.

Hoe evalueert en apprecieert de minister de laakbare

*en cours chez les entrepreneurs et les sous-traitants de la SNCB ? Comment explique-t-il que la SNCB ne puisse apparemment pas réagir face à l'exploitation de personnes fragilisées ? Comment se fait-il que la SNCB n'insère pas plutôt dans ses contrats des clauses imposant, outre la qualité des services, des conditions éthiques, morales et surtout humaines ? Le ministre reconnaît-il que la SNCB peut difficilement prétendre n'être pas au courant de telles pratiques qui sont plutôt la règle que l'exception dans ce secteur ? Le ministre ne suppose-t-il pas que la SNCB n'estimait pas important de respecter l'éthique et le droit du travail ? À partir de quel moment la SNCB et les autres entreprises publiques inscriront-elles dans leur cahier des charges des clauses générales suffisantes empêchant de telles pratiques inadmissibles ? Le ministre peut-il déjà indiquer de quelle manière et avec quels instruments il entend réaliser cet objectif ? Est-il d'accord avec la thèse selon laquelle l'État et partant, les entreprises publiques doivent montrer l'exemple sur le plan des conditions de travail et de l'éthique, et certainement sur le plan du respect fondamental et intangible des protections offertes par le droit du travail. Est-il prêt à ordonner une enquête et à présenter, à brève échéance, un rapport au parlement et aux partenaires sociaux ?*

**M. Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *Il va de soi que je condamne fermement ces faits. De telles pratiques sont inadmissibles. Ce genre de situation ne peut se reproduire sous aucun prétexte, ni dans une entreprise publique ni ailleurs.*

*Les personnes qui s'en rendent coupables doivent être poursuivies par tous les moyens de droit dont dispose la Belgique. De telles pratiques doivent être combattues avec fermeté.*

*La SNCB-Holding a l'intention de prendre toutes les mesures possibles pour empêcher que de tels faits se reproduisent. En complément à ma réponse à la question parlementaire n° 8822 posée le 7 février dernier par Ronny Balcaen, je vous signale que le comité de direction de la SNCB-Holding vient d'adopter une instruction visant à durcir sensiblement les règles relatives au respect de la législation sociale dans le cadre des missions de nettoyage. Dans les clauses supplémentaires figure notamment l'obligation de mentionner dans l'offre le nom de tous les sous-traitants et de renforcer les contrôles des prestations.*

**M. Bert Anciaux (sp.a)**. – *Cette réponse me satisfait. Sans doute serait-il préférable de vérifier que tous les services publics et les entreprises publiques insèrent bien des clauses éthiques dans les contrats qu'ils concluent, de manière à ce que l'autorité respecte les normes minimales en matière d'éthique du travail. Peut-être devrait-on même adapter la législation relative aux adjudications afin qu'elle soit conforme aux règles européennes.*

*Quoi qu'il en soit, la réponse constitue un pas dans la bonne direction.*

praktijken bij de aannemers en onderaannemers van de NMBS? Hoe verklaart de minister dat de NMBS blijkbaar lijdzaam moet toezien op het misbruik van kwetsbare mensen? Hoe komt het dat de NMBS in haar contracten niet eerder clausules inschreef die naast de kwaliteit van de diensten ook ethische, morele en vooral ook menselijke voorwaarden oplegt? Beamt de minister dat de NMBS onmogelijk kan ontkennen dat ze niet op de hoogte zou zijn van de praktijken, die zeker in de sector van de schoonmaak, meer regel dan uitzondering zijn? Vermoedt de minister dat de NMBS de morele, ethische en arbeidsrechtelijke aspecten niet echt belangrijk vond? Vanaf welk moment zullen de NMBS en de andere overheidsbedrijven veralgemeende en sluitende clausules in hun lastenboeken inschrijven die dergelijke ontoelaatbare praktijken onmogelijk maken? Kan de minister al aangeven op welke wijze en met welke instrumenten die doelstelling zal worden gerealiseerd? Gaat de minister akkoord met de stelling dat de overheid, en dus ook de overheidsbedrijven, inzake arbeidsvoorwaarden en ethiek een voorbeeldfunctie moeten vervullen, zeker op het vlak van een fundamenteel en onaantastbaar respect voor de arbeidsrechtelijke beschermingen? Is de minister bereid om daaromtrent een onderzoek te gelasten en op korte termijn een rapportage aan het parlement en de sociale partners voor te leggen?

**De heer Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – Het spreekt vanzelf dat ik die feiten ten strengste veroordeel. De praktijken zijn onaanvaardbaar en ontoelaatbaar. Dit soort situaties mag zich onder geen beding meer voordoen, niet in een overheidsbedrijf noch elders.

De personen die dat soort praktijken opzetten moeten worden vervolgd met alle mogelijke rechtsmiddelen waarover België beschikt. De praktijken moeten fel worden bestreden.

De NMBS-Holding is van plan om alle mogelijke maatregelen te nemen om te verhinderen dat dat soort situaties zich opnieuw voordoet. Als aanvulling op mijn antwoord van 7 februari jongstleden op parlementaire vraag nr. 8822 van de heer Ronny Balcaen deel ik mee dat het directiecomité van de NMBS-Holding net een instructie heeft goedgekeurd om de clausules betreffende het naleven van de sociale wetgeving in het kader van de schoonmaakopdrachten drastisch aan te scherpen. In de bijkomende clausules is onder meer de verplichting opgenomen om alle onderaannemers in de offerte te vermelden en wordt een nog betere waakzaamheid tijdens de controles van de prestaties opgelegd.

**De heer Bert Anciaux (sp.a)**. – Dit antwoord stelt me tevreden. Allicht verdient het de voorkeur om na te kijken dat voor alle overheidsdiensten en overheidsbedrijven ethische clausules worden opgenomen in de contracten die ze sluiten, zodat de overheid de minimale normen op het vlak van arbeidsethiek naleeft. Misschien moet zelfs de wetgeving op aanbestedingen worden aangepast zodat ze Europees conform is.

Het antwoord is alleszins een stap vooruit.

**Demande d'explications de M. Patrick De Grootte au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur « la troisième et la quatrième voie ferrée entre Bruges et Gand à la hauteur de Moerbrugge » (n° 5-2019)**

*M. Patrick De Grootte (N-VA).* – Dans le cadre de la construction des troisième et quatrième voies entre Bruges et Gand, Infrabel prévoit d'importants travaux à Moerbrugge. Certains de ces travaux ont déjà été reportés, notamment de février-mars 2011 à août 2012 mais cette date ne sera vraisemblablement pas respectée non plus.

*Où en est actuellement l'installation des troisième et quatrième voies ; la démolition des habitations expropriées ; la destruction et le déplacement du bâtiment de la gare et la demande de permis de bâtir pour la rénovation du pont de la Moerbruggestraat ? J'aimerais également obtenir la date prévue pour le début de chacun de ces travaux.*

*Dans l'attente du contrôle budgétaire de fin février 2012, le gouvernement a décidé de geler 400 millions d'euros, dont 100 millions pour la dotation d'investissement d'Infrabel. Si l'on décide lors du contrôle budgétaire d'économiser ces 400 millions d'euros, voire davantage, certains projets seront ajournés ou remis en question.*

*Des mesures d'économie doivent cependant être structurelles, et donc permanentes. Le ministre peut-il expliquer l'incidence potentielle de ce contrôle budgétaire de février 2012 sur le projet en question ?*

**M. Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *Le planning ne peut pas être mis à jour pour l'instant. Aucune décision définitive n'a encore été prise concernant le nouveau plan pluriannuel 2013-2025. Infrabel fait le nécessaire et laisse la procédure suivre son cours, de manière à entamer les travaux selon un nouveau planning dès que la décision sera prise.*

*Le dossier concernant la démolition des habitations expropriées a été mis en adjudication le 25 janvier 2012 et l'approbation de l'adjudication est en cours. Dès qu'une approbation interne sera donnée, l'entrepreneur choisi sera contacté. Le début de la démolition des habitations expropriées dans les environs de la gare d'Oostkamp est prévu pour fin avril 2012.*

*Les autres travaux ne débiteront que dans une phase ultérieure, en fonction de la décision définitive à propos du plan pluriannuel. La demande de permis de bâtir se trouve à présent dans la phase d'achèvement.*

*Lors du contrôle budgétaire, on a décidé que les 400 millions d'euros de crédit pour le secteur ferroviaire, qui ont été gelés temporairement, ne seraient pas supprimés. Ces moyens sont donc à nouveau disponibles pour l'exécution des projets en cours. En raison des incertitudes budgétaires au-delà de*

**Vraag om uitleg van de heer Patrick De Grootte aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over « het derde en het vierde spoor tussen Brugge en Gent ter hoogte van Moerbrugge » (nr. 5-2019)**

**De heer Patrick De Grootte (N-VA).** – Infrabel plant in het kader van de aanleg van het derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent grote werken te Moerbrugge. Sommige van deze werken zijn al uitgesteld, bijvoorbeeld van februari-maart 2011 naar augustus 2012. Vermoedelijk worden ook die data niet gehaald.

*Wat is de huidige stand van zaken betreffende de aanleg van het derde en vierde spoor; de geplande afbraak van de onteigende woningen; de afbraak en het verplaatsen van het stationsgebouw en de bouwaanvraag voor de vernieuwing van de brug in de Moerbruggestraat? Graag kreeg ik ook de vooropgestelde data voor de aanvang van deze afzonderlijke werken.*

*In afwachting van de begrotingscontrole van eind februari 2012 opteerde de regering voor het bevriezen van 400 miljoen euro, waarvan blijkbaar 100 miljoen euro van de investeringsdotatie van Infrabel. Indien de begrotingscontrole inderdaad beslist tot de besparing van deze 400 miljoen of misschien zelfs meer, zal dat aanleiding geven tot het uitstellen van bepaalde projecten of een herbekijken van de opportuniteit ervan.*

*Besparingsmaatregelen zijn evenwel liefst structureel, dus blijvend. Kan de minister een toelichting geven op de mogelijke impact van de begrotingscontrole van februari 2012 op het bovenstaande project?*

**De heer Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – Er kan momenteel geen precieze actualisering van de planning gemaakt worden. Er zijn nog geen definitieve beslissingen genomen over het nieuwe meerjarenplan 2013-2025. Infrabel houdt alles in gereedheid en laat de procedurele stappen doorlopen om, zodra de beslissing genomen is, volgens een hernieuwde planning verdere werken op te starten.

*Het dossier over de afbraak van de onteigende woningen werd op 25 januari 2012 aanbesteed en de goedkeuring van de gunning zit momenteel in de pijplijn. Zodra er een interne goedkeuring wordt gegeven, wordt contact opgenomen met de gekozen aannemer. De start van de afbraak van de onteigende woningen in de omgeving van het station van Oostkamp is gepland op het einde van april 2012.*

*De andere werken zullen pas in een latere fase starten, afhankelijk van de definitieve beslissing omtrent het meerjarenplan. Het bouwaanvraagdossier bevindt zich thans in een afwerkingsfase.*

*In de begrotingscontrole is overeengekomen dat de 400 miljoen euro kredieten voor de spoorwegsector, die tijdelijk bevroren werden, niet geschrapt worden. Die middelen komen dus weer vrij om de lopende projecten uit te voeren. Wegens*

2012, Infrabel est très prudent et applique les principes de bon père de famille lors du lancement de nouveaux marchés partiels.

**Demande d'explications de M. Bart Laeremans au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «le contrôle exercé par l'inspection linguistique sur l'enseignement pour adultes» (n° 5-2021)**

*M. Bart Laeremans (VB).* – *Le 21 juin 2011, des membres de la commission de l'Économie de la Chambre ont posé des questions relatives aux activités de l'inspection linguistique, plus précisément dans les instituts d'enseignement de promotion sociale dans la Région de Bruxelles-Capitale. Certains instituts bruxellois francophones d'enseignement pour adultes souhaitent manifestement ne plus avoir d'inspection linguistique.*

*La ministre précédente a mentionné pour ce faire la nécessité d'une modification de loi à une majorité spéciale. Par contre, elle a annoncé qu'elle laisserait à son administration le soin de préparer un arrêté ministériel afin de suspendre l'inspection linguistique dans l'enseignement pour adultes en attendant cette modification de loi.*

*Dans cette même commission, le 5 octobre 2011, l'ex-ministre a confirmé la réception d'un premier projet d'arrêté ministériel mais elle l'a soumis à des corrections. Elle a également déclaré que l'inspection linguistique ne pouvait être suspendue avant septembre 2012, vu que l'année scolaire était déjà entamée.*

*Quel point de vue le ministre adopte-t-il sur ce plan ?*

*Quel est l'état d'avancement de ce dossier ? Un nouveau projet d'arrêté ministériel a-t-il entre-temps été rédigé ? Le ministre peut-il me le fournir ? Le ministre a-t-il repris le projet d'arrêté ministériel de son prédécesseur ? Dans l'affirmative, quelle est la procédure à suivre avant que cet arrêté ne puisse être publié au Moniteur belge ?*

*Sur quelles bases légales le ministre peut-il suspendre des dispositions de la loi linguistique de 1963 par le biais d'un arrêté ministériel ? En effet, cela me semble impossible.*

*Des inspections linguistiques à part entière sont-elles pour l'instant encore réalisées dans l'enseignement pour adultes, comme prévu par la loi linguistique de 1963 ? Le ministre peut-il me fournir un aperçu du nombre d'inspections réalisées respectivement en 2010 et en 2011, sur une base annuelle et par groupe linguistique, ainsi que les résultats de ces inspections ?*

*M. Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes.* – *Je partage le point de vue de mon prédécesseur, Mme Laruelle, qui a fait réaliser une deuxième version du projet d'arrêté ministériel par l'Inspection linguistique. Ce nouveau projet a maintenant été transmis pour avis au service juridique du SPF Politique*

de onzekere budgetvooruitzichten voor de periode na 2012, is Infrabel zeer voorzichtig en hanteert ze goedehuisvaderprincipes bij het lanceren van nieuwe deelopdrachten.

**Vraag om uitleg van de heer Bart Laeremans aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «het toezicht van de taalinspectie op het volwassenenonderwijs» (nr. 5-2021)**

*De heer Bart Laeremans (VB).* – *Op 21 juni 2011 stelden enkele leden van de Kamercommissie voor het Bedrijfsleven vragen over de activiteit van de taalinspectie, meer bepaald in de onderwijsinstellingen voor sociale promotie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Bepaalde Franstalige Brusselse instellingen voor volwassenenonderwijs wensen blijkbaar dat de taalinspectie niet op hen van toepassing blijft.*

*De vorige minister verklaarde dat daarvoor een wetwijziging met een bijzondere meerderheid nodig is, maar kondigde wel aan dat ze haar administratie een ministerieel besluit zou laten voorbereiden om de taalinspectie in het volwassenenonderwijs nu al op te schorten in afwachting van die wetwijziging.*

*In dezelfde commissie, op 5 oktober 2011, bevestigde de toenmalige minister dat ze een eerste ontwerpversie van ministerieel besluit had ontvangen, maar dat ze het liet bijsturen. Ze zei ook dat de taalinspectie niet vóór september 2012 kon worden opgeschort, aangezien het schooljaar al begonnen was.*

*Wat is het standpunt van de minister hierover?*

*Wat is de stand van zaken in dit dossier? Werd er inmiddels een nieuw ontwerp van ministerieel besluit opgesteld en kan de minister mij dat bezorgen? Neemt de minister het ontwerp van ministerieel besluit van zijn voorganger over en zo ja, welke procedure moet er dan nog worden doorlopen alvorens dit besluit in het Belgisch Staatsblad kan worden gepubliceerd?*

*Op welke wettelijke gronden kan de minister via een ministerieel besluit bepalingen uit de taalwet van 1963 opschorten? Dat lijkt mij namelijk onmogelijk te zijn.*

*Worden momenteel nog altijd volwaardige taalinspecties verricht in het volwassenenonderwijs, zoals voorgeschreven door de taalwet van 1963? Kan de minister mij een overzicht geven van het aantal inspecties die werden uitgevoerd in respectievelijk 2010 en 2011, op jaarbasis en per taalgroep, en van de resultaten van die inspecties?*

*De heer Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden.* – *Ik deel het standpunt van mijn voorganger. Mevrouw Laruelle liet door de taalinspectie een tweede ontwerpversie van ministerieel besluit opmaken. Dat nieuwe ontwerp is nu voor advies in handen van de juridische dienst van de FOD Wetenschapsbeleid. Aangezien het*

*scientifique. L'année scolaire n'étant pas encore écoulée, l'inspection linguistique dans l'enseignement pour adultes ne peut pas encore être suspendue. On a également demandé au service juridique son avis sur les motifs légaux justifiant l'éventuelle suspension d'une série de dispositions de la loi linguistique de 1963 et des procédures à suivre avant que le projet d'arrêté ministériel puisse être publié au Moniteur belge.*

*En attendant les modifications législatives, des inspections linguistiques à part entière sont toujours réalisées conformément à la loi linguistique de 1963. À cause des modifications intervenues en matière de personnel et d'organisation du service, aucune inspection linguistique n'a eu lieu au cours de l'année scolaire 2010-2011. Durant l'actuelle année scolaire, 49 inspections ont été effectuées dont une dans l'enseignement francophone pour adultes, enseignement de promotion sociale. Les inspections linguistiques qui ont été réalisées à ce jour n'ont pas donné lieu à un refus d'inscription de la part de l'inspection linguistique.*

**M. Bart Laeremans (VB).** – *Je remercie le ministre de sa réponse assez complète mais je maintiens qu'il est impossible de suspendre la loi linguistique par un arrêté ministériel. Cela doit se faire par une loi et le ministre doit dès lors avoir le courage de venir au parlement à cet effet. J'attends donc avec une grande impatience l'arrêté ministériel. Dès qu'il sera prêt, je souhaiterais en obtenir copie. J'ai de nombreuses questions et réserves à formuler en la matière et j'estime que la loi doit être respectée tant qu'elle existe.*

*(M. Bert Anciaux prend place au fauteuil présidentiel.)*

### **Demande d'explications de M. Frank Boogaerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement sur «la suppression de passages à niveau dans diverses villes» (n° 5-1902)**

**M. Frank Boogaerts (N-VA).** – *On parle à nouveau de la disparition de différents points d'arrêt de la SNCB sur l'ensemble du pays, ainsi que de la suppression de passages à niveau dans différentes villes.*

*Il est évident que de telles interventions ont d'importantes répercussions sur la circulation routière dans les villes et communes. La fermeture d'un passage à niveau peut couper une commune en deux et n'est pas sans conséquences sur la circulation, la mobilité, les classes moyennes locales et la vie sociale, à moins que l'opération s'accompagne de l'aménagement d'un tunnel sous les voies, de la construction d'un pont ou de l'aménagement de voies ferrées souterraines. Ces travaux d'infrastructure d'une grande ampleur impliquent des dépenses importantes et des bouleversements dans l'aménagement du territoire et affectent directement les habitants.*

*Voici quelques semaines, Infrabel a organisé des séances d'information à Lierre sur le deuxième accès ferroviaire pour lequel deux tracés entrent encore en ligne de compte. Au grand étonnement de nombreux habitants, des expropriations*

*schooljaar nog niet is afgelopen, kan de taalinspectie in het volwassenenonderwijs nog niet worden opgeschort. Er is aan de juridische dienst ook advies gevraagd over de wettelijke gronden voor de eventuele opschorting van een aantal bepalingen van de taalwet van 1963 en de te volgen procedure voordat het ontwerp van ministerieel besluit in het *Belgisch Staatsblad* kan worden gepubliceerd.*

*In afwachting van de wetswijzigingen worden in het volwassenenonderwijs nog altijd volwaardige taalinspecties uitgevoerd, conform de taalwet van 1963. Door wijzigingen in het personeel en in de organisatie van de dienst vonden er tijdens het schooljaar 2010-2011 geen taalinspecties plaats. In het huidige schooljaar werden er al 49 inspecties uitgevoerd, waarvan één in het Franstalige volwassenenonderwijs, onderwijs van sociale promotie. De taalinspecties die tot nog toe zijn uitgevoerd, hebben niet geleid tot een weigering van inschrijving door de taalinspectie.*

**De heer Bart Laeremans (VB).** – *Ik dank de minister voor het tamelijk volledige antwoord, maar ik blijf erbij dat het onmogelijk is met een ministerieel besluit de taalwet op te schorten. Dat zal met een wet moeten gebeuren en dan moet de minister de moed hebben om daarvoor naar het parlement te komen. Ik ben dus zeer benieuwd naar het ministerieel besluit. Zodra het klaar is, zou ik het ook graag ontvangen. Ik heb er nu al heel wat vragen en bedenkingen bij en vind dat de wet moet worden nageleefd zolang ze bestaat.*

*(Voorzitter: de heer Bert Anciaux.)*

### **Vraag om uitleg van de heer Frank Boogaerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking over «het sluiten van spooroverwegen in verschillende steden» (nr. 5-1902)**

**De heer Frank Boogaerts (N-VA).** – *Opnieuw duiken berichten op over het afschaffen van verschillende stopplaatsen van treinen overal in het land. Bovendien wordt gesproken over het sluiten van spooroverwegen in verschillende steden. Vooral over dit laatste aspect gaat mijn vraag.*

*Het spreekt voor zich dat dergelijke ingrepen grote gevolgen kunnen hebben voor de verkeerscirculatie in steden en gemeenten. Het sluiten van overwegen kan een stad of gemeente in twee snijden met alle gevolgen van dien voor de circulatie, de mobiliteit, de lokale middenstand en het sociale leven, tenzij de operatie gepaard gaat met een ondertunneling van het spoor, een overbrugging of het ondergronds leggen van het spoor. In die gevallen gaat het steeds om belangrijke infrastructuurwerken met een grote financiële impact en/of ingrepen op het vlak van ruimtelijke ordening en met rechtstreekse gevolgen voor de bewoners.*

*Enkele weken geleden werden in Lier door Infrabel infosessies georganiseerd over de tweede spoorontsluiting, waarvoor nog twee tracés in aanmerking komen. Tot grote*

*sont envisagées dans l'une de ces options, ce qui suscite l'inquiétude et la confusion.*

*Dans ma région et à Lierre et Nijlen, de nombreuses questions se posent quant aux passages à niveau de Lierre et Nijlen et au point d'arrêt de Station Kessel.*

*Une concertation avec le ministre de la Mobilité a-t-elle eu lieu à ce sujet ? Quel en a été le résultat et quel est le calendrier fixé ?*

*Concernant Lierre, j'aimerais savoir si la suppression du passage à niveau de la Lispersteenweg a été décidée. Les voies deviendront-elles souterraines ? Quelles sont les perspectives concrètes de l'aménagement des abords de la gare, du parking souterrain et de la construction d'un nouveau centre culturel ? Quel est le calendrier ?*

*Concernant Nijlen, je souhaiterais savoir si les passages à niveau du centre seront supprimés. Les voies deviendront-elles souterraines ou un tunnel sera-t-il creusé sous les voies ? Quel est le calendrier ?*

*L'arrêt de Station Kessel sera-t-il maintenu ?*

**M. Paul Magnette**, ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes. – *La suppression du passage à niveau de la Lispersteenweg dépend du tracé qui sera retenu dans le projet de deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers. Il n'y a pas encore de solution définitive et divers tracés sont encore à l'étude. Ce n'est que lorsque la solution retenue sera connue que l'on saura quelle sera son incidence pour Lierre et le passage à niveau de la Lispersteenweg.*

*La suppression éventuelle des passages à niveau de Nijlen sera examinée lorsque la réactivation du Rhin d'acier aura été clarifiée.*

*Quant à l'aménagement des abords de la gare, un masterplan a été élaboré en 2008 par le bureau d'étude Arcadis. Ce plan part de l'hypothèse du maintien de l'infrastructure existante. Depuis lors, l'aménagement de voies souterraines a été évoqué, ce qui aurait des conséquences sur le masterplan.*

*L'objectif est que la SA Euro Immo Star, filiale de la SNCB-Holding, ordonne tous ces éléments et élabore un nouveau masterplan affiné en concertation avec la ville de Lierre, la SNCB-Holding, Infrabel, De Lijn, l'agence Wegen en Verkeer de la Région flamande, la division Beleid, Mobilité en Verkeersveiligheid, l'agence Ruimtelijke Ordening et l'agence Onroerend Erfgoed de la Région flamande et la SA Euro Immo Star.*

*L'accord de coopération que nécessite ce masterplan affiné a déjà été signé par le ministre Muylers et par De Lijn. En août 2011, il a été transmis pour signature à Infrabel, laquelle attend le plan pluriannuel d'investissements 2013-2025 pour prendre une décision dans ce dossier important.*

*Dès que toutes les parties auront signé l'accord de coopération, l'étude pourra débuter. On ne pourra tracer des*

*verrassing van vele bewoners was er sprake van de mogelijkheid van onteigeningen bij een van die opties. Ook dit element van het dossier zorgt voor ongerustheid en verwarring.*

*De ongerustheid en de onzekerheid is groot bij vele burgers en gemeentebesturen en duidelijkheid is zo snel mogelijk gewenst. In mijn streek rijzen er in Lier en Nijlen veel vragen, zowel over de spoorovergangen in Lier en Nijlen als over de stopplaats Station Kessel.*

*Werd dienaangaande overleg gepleegd met de minister van Mobiliteit? Wat is hiervan het resultaat en welk tijdsplan wordt verder gevolgd?*

*Met betrekking tot Lier had ik graag vernomen of werd beslist om de overweg aan de Lispersteenweg te sluiten? Houdt dit dan ook in dat het spoor ondergronds zal worden gebracht? Wat zijn de concrete vooruitzichten met de hieraan gekoppelde ontwikkeling van de stationsbuurt, de ondergrondse parkeergarage en de bouw van een nieuw cultureel centrum? Wat is de planning?*

*Met betrekking tot Nijlen had ik graag vernomen of werd beslist om de spoorovergangen in het centrum te schrappen? Zo ja, wordt het spoor dan ondergronds gebracht of komen er tunnels? Wat is de planning?*

*Wordt de stopplaats van Station Kessel behouden?*

**De heer Paul Magnette**, minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden. – *De afschaffing van de overweg aan de Lispersteenweg is afhankelijk van het tracé van het project Tweede spoortoegang tot de haven van Antwerpen. Momenteel is er nog geen definitieve oplossing en worden nog meerdere tracévarianten onderzocht. Volgens de gekozen oplossing van de tweede spoortoegang tot de haven van Antwerpen zal duidelijk worden welke impact dit heeft voor Lier en voor de overweg aan de Lispersteenweg.*

*De mogelijke afschaffing van de overwegen in Nijlen zal maar worden bekeken op het ogenblik dat duidelijkheid bestaat over de reactivering van de IJzeren Rijn.*

*Voor de ontwikkeling van de stationsbuurt werd in 2008 een masterplan uitgewerkt door studie bureau Arcadis. Dit masterplan ging uit van het behoud van de bestaande spoorinfrastructuur. Intussen zijn ideeën gegroeid rond het ondergronds brengen van spoorlijnen die een impact zullen hebben op het vermelde masterplan.*

*De bedoeling is dat nv Euro Immo Star, dochteronderneming van de NMBS-Holding, deze elementen in kaart brengt en een nieuw verfijnder masterplan uitwerkt in overleg met volgende partners: de stad Lier, NMBS-Holding, Infrabel, De Lijn, het Agentschap Wegen en Verkeer van het Vlaams gewest, de Afdeling Beleid, Mobiliteit en Verkeersveiligheid, het Agentschap Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed, alle drie eveneens behorend tot het Vlaams Gewest en nv Euro Immo Star.*

*De samenwerkingsovereenkomst voor dit verfijnder masterplan werd opgemaakt en werd reeds ondertekend door minister Muylers en De Lijn. Sinds augustus 2011 ligt de samenwerkingsovereenkomst ter ondertekening bij Infrabel. Infrabel wacht op het meerjareninvesteringsplan 2013-2025,*

*perspectives concrètes et fixer un calendrier indicatif qu'au terme de cette étude.*

*En ce qui concerne la suppression de points d'arrêt, les organes de gestion de la SNCB n'ont pris aucune décision. L'arrêt de Kessel est fort fréquenté. La SNCB n'a donc pas l'intention de ne plus desservir Kessel.*

**M. Frank Boogaerts (N-VA).** – *Merci pour cette réponse assez complète. Je m'étonne que plusieurs tracés soient étudiés pour le deuxième accès ferroviaire. Lors de la session d'information d'Infrabel, j'ai appris que deux tracés seulement étaient pris en considération. Ou bien ai-je mal compris ?*

**M. Paul Magnette,** *ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes.* – *Vous m'avez bien compris.*

*(La séance est levée à 15 h 00.)*

dat in voorbereiding is, om een beslissing over dit belangrijk dossier te nemen.

Zodra alle partijen de samenwerkingsovereenkomst hebben ondertekend kan de studie worden opgestart. Pas na het doorlopen van dit studieproces kunnen concretere vooruitzichten en een indicatieve planning worden gegeven.

Wat het sluiten van stopplaatsen betreft, werd door de beheersorganen van de NMBS geen enkele beslissing genomen. De halte Kessel heeft een hoge frequentie. De NMBS heeft dan ook niet de intentie de bediening van Kessel stop te zetten.

**De heer Frank Boogaerts (N-VA).** – Bedankt voor dit vrij volledige antwoord. Het verbaast me dat de minister antwoordt dat meerdere tracévarianten worden onderzocht voor de tweede spoorontsluiting. Op de infosessie van Infrabel heb ik namelijk vernomen dat slechts twee tracés in aanmerking komen, het ene de lange boortunnel en het andere het tracé over Mortsel/Boechout/Lier. Of heb ik de minister verkeerd begrepen?

**De heer Paul Magnette,** *minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden.* – U hebt me inderdaad goed begrepen.

*(De vergadering wordt gesloten om 15.00 uur.)*