

**COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN**

van

MAANDAG 21 APRIL 2008

Namiddag

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

du

LUNDI 21 AVRIL 2008

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.05 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 **Vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Maatschappelijke Integratie, Pensioenen en Grote Steden over "de afschaffing van de klassieke inbelverbinding en de integratie van het breedbandinternet in de universele dienst" (nr. 4221)**

01.01 **Colette Burgeon** (PS): Belgacom heeft beslist om de klassieke inbelverbinding voor de toegang tot het internet af te schaffen, omdat er, aldus de telefoonoperator, nog geen 150.000 mensen van die dienst gebruik maken (7 procent van het totale aantal gebruikers).

Bovendien kondigt deze operator aan dat zijn ADSL-verbinding 99,7 procent van het nationaal grondgebied bestrijkt. Belgacom biedt haar cliënteel weinig voordelige alternatieven aan (hogere kosten dan bij andere operatoren voor een aanbod dat net volstaat om een bankrekening te beheren, mails te versturen en te surfen zonder dat men al te veel kan downloaden).

Test-Aankoop en het BIPT pleiten voor de integratie van de breedband in de lijst van verplichtingen van de universele dienstverlening. In 2004 vroegen we aan de federale regering "om in Europa het voortouw te nemen bij de ambitieuze concrete invulling van de universele dienst".

Is het denkbaar (en indien zo tegen wanneer) het breedband aanbod op te nemen in de universele dienstverlening zodat alle consumenten tegen een redelijke prijs toegang krijgen en aldus de digitale kloof wordt gedicht?

Wat is het standpunt van de Europese Unie? Kan de Commissie zich verzetten tegen die universele dienstverlening?

01.02 Minister **Marie Arena** (*Frans*): Sinds het Nationaal actieplan ter bestrijding van de digitale kloof werd goedgekeurd in 2005, werden er al tal van acties op touw gezet.

De echte uitdaging vandaag is de prijs van het internet. Ons land hinkt wat dat betreft achterop. De kosten van een ADSL-verbinding zijn nog altijd veel te hoog in vergelijking met andere Europese landen.

Bovendien kan men betreuren dat er in België vandaag geen enkel sociaal tarief bestaat. Goedkope computers voorstellen volstaat dan ook niet om efficiënt komaf te maken met de digitale kloof. Ik ben er in de gegeven omstandigheden voorstander van om de breedband internettoegang op te nemen als universele dienst waardoor iedereen toegang zou hebben tot het internet en men het volledige land zou bestrijken met ADSL. De beslissing wordt echter genomen samen met mijn collega Vincent Van Quickenborne, die verantwoordelijk is voor informatietechnologie en communicatie.

De Europese richtlijn 2002/22/EG over de universele dienstverlening bepaalt dat elk lid van de WTO het recht heeft om in dat kader het soort verplichting te bepalen dat het wenst te handhaven. Dergelijke verplichtingen worden niet per se in strijd met de mededinging geacht.

Juridisch gesproken blijft het dus mogelijk met Europa te onderhandelen.

Maar in België heeft de wet van 13 juni 2005 over de elektronische communicatie, die over de universele dienstverlening gaat, het over de telefonie maar niet over de toegang tot internet. Vooraleer het debat op Europees niveau te willen voeren, moeten we het probleem eerst in België regelen.

01.03 Colette Burgeon (PS): De eerder genomen beslissingen waren heel goed. We zouden nu misschien een sociaal tarief moeten overwegen. De heer Van Quickenborne moet zo snel mogelijk vooruitgang kunnen boeken. Ten slotte moet de wet van 13 juni 2005 gewijzigd worden. Ik denk dus dat er werk aan de winkel is maar ik weet dat ik u kan vertrouwen.

Het incident is gesloten.

De behandeling van de vragen wordt geschorst van 14.15 uur tot 18.32 uur.

02 Samengevoegde vragen van

- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de bezoldiging van de bestuurders van Belgacom" (nr. 4038)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de bonus voor de topmanagers van de NMBS" (nr. 4133)
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de lonen van de topmanagers van overheidsbedrijven" (nr. 4573)

02.01 De voorzitter : Op verzoek van de indieners worden de vragen nrs 4038 van de heer Jean-Jacques Flahaux en 4573 van mevrouw Karine Lalieux uitgesteld.

02.02 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Ik was geschrokken toen de heer Descheemaeker op Kanaal Z verklaarde dat hij niet wist dat bonussen van topmanagers gekoppeld waren aan stiptheid en dat daar geen afspraken rond gemaakt zijn. De heer Tuybens zei daarop dat er wel degelijk afspraken gemaakt zijn. Wie van beiden heeft gelijk? Als er een koppeling was, wat was de impact in 2007?

02.03 Minister Inge Vervotte (Nederlands): De voorzitters van de drie raden van bestuur van de NMBS-groep hebben in de loop van 2007 de invoering besproken van een nieuw evaluatiesysteem van de gedelegeerd bestuurders. Bij de operator NMBS werd het systeem tot op heden nog niet aan de beheersorganen voorgesteld en dus ook niet formeel goedgekeurd door de raad van bestuur en het bezoldigingscomité. In afwachting werd het management van de NMBS, inclusief de gedelegeerd bestuurder, geëvalueerd door het benoemings- en bezoldigingscomité.

Dit systeem wordt sinds 1 januari 2005 toegepast. De evaluatie van het management, aan de hand waarvan het variabele verloningsgedeelte voor 2007 zal worden bepaald, is nog aan de gang.

Bij Infrabel werden de evaluatiecriteria voor 2006, waaronder stiptheid, goedgekeurd op 30 november 2006. Omdat de prestaties in 2006 nog minder waren dan in 2005 werd het aandeel van het variabele gedeelte naar beneden herzien.

De NMBS-holding besliste op 4 oktober 2007 dat men bij het bepalen van de beheerspremie van de gedelegeerd bestuurder vanaf 2007 rekening zal houden met een aantal al dan niet gerealiseerde doelstellingen, waaronder stiptheid.

02.04 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): De regeling verschilt dus voor de drie entiteiten. Vandaar waarschijnlijk de uitspraak van de heer Descheemaeker.

02.05 Minister Inge Vervotte (Nederlands): De voorzitters van de raden van bestuur hebben zich geëngageerd om het systeem te harmoniseren.

Het incident is gesloten.

03 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de desinteresse van de NMBS voor de adviezen van het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS" (nrs. 4061+4238)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de NMBS en het Raadgevend Comité van de Gebruikers" (nr. 4248)
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de adviezen van het Raadgevend Comité van de NMBS-gebruikers waarmee in grotere mate rekening moet worden gehouden" (nr. 4440)

03.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): In overeenstemming met de wet van 21 maart 1991 werd bij de NMBS een Raadgevend Comité voor de gebruikers opgericht. Het overheidsbedrijf verbindt er zich toe de adviezen van het Comité binnen een redelijke termijn te beantwoorden en alle vereiste informatie te verstrekken vooraleer definitieve beslissingen te nemen. Uit het recente activiteitenverslag van 2007 blijkt dat op 30 adviezen, 17 antwoorden werden verstrekt. De antwoorden waren ontwijkend, de impact van de adviezen is nagenoeg verwaarloosbaar en het Comité heeft totaal geen informatie gekregen voorafgaand aan de invoering van de tariefverhoging per 1 februari 2008.

Kunt u inhoudelijke kwaliteit en termijnen voor de antwoorden eisen?

Kunt ervoor zorgen dat er meer systematisch wederzijdse informatie wordt verstrekt over het in aanmerking nemen van de adviezen en dat een meer dwingend kader wordt vastgelegd voor het ter beschikking stellen van de informatie aan het comité?

03.02 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Bij de voorstelling van zijn jaarverslag ventileerde het Raadgevend Comité van de Gebruikers zijn haast traditionele kritiek op het gebrek aan respons vanwege de NMBS op de door het comité geformuleerde adviezen. Dit zorgt bij het comité vanzelfsprekend voor de nodige frustratie. De voorganger van de minister had nochtans de NMBS op het hart gedrukt voortaan ernstig rekening te houden met deze adviezen, maar blijkbaar heeft deze oproep geen effect gesorteerd.

Is de huidige minister bereid de NMBS nogmaals erop te wijzen deze adviezen ernstig te nemen?

03.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): In het rapport 2008 wijst het Raadgevend Comité van de Gebruikers (RCG) erop dat de NMBS zijn adviezen met erg veel vertraging of maar erg summier beantwoordt, voor zover de NMBS überhaupt al antwoordt. Het RCG ervaart die handelwijze als een uiting van misprijzen voor de reizigers of op zijn minst als een gebrek aan waardering voor zijn adviezen.

Hoe gaat u ervoor zorgen dat er meer rekening wordt gehouden met de adviezen van het Raadgevend Comité van de Gebruikers?

Zou het niet wenselijk zijn een tripartiet orgaan in het leven te roepen waarin het RCG, de NMBS en haar belangrijkste aandeelhouder, zijnde de Staat en uzelf, vertegenwoordigd zijn en dat tot taak zou krijgen oplossingen te zoeken waarmee iedereen genoeg kan nemen?

03.04 Minister Inge Vervotte (Frans): Voor sommige vragen van het Comité is heel wat opzoekingswerk nodig of moet er een fundamenteel standpunt worden ingenomen. In het kader van het nieuwe beheerscontract willen we de antwoordtermijn bepalen in functie van de complexiteit van de vraag.

(Nederlands) De NMBS-groep treedt niet altijd het standpunt van het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij, maar het is belangrijk dat er steeds overlegd wordt en dat er aandacht wordt besteed aan die adviezen. Ik stel dan ook voor om in de beheersovereenkomst antwoordtijden op te nemen.

(Frans) Er komt een omroepinstallatie in alle stations en op alle stopplaatsen. Het nieuwe PIDAAS-programma heeft tot doel de omroepinstallaties te moderniseren en de aankondiging te automatiseren.

(Nederlands) Infrabel heeft een dossier opgestart inzake de veiligheidslijnen op de perrons.

(Frans) Er is een programma voor de verlichting van de stationsnaamborden. De lijnen Gent-Geraardsbergen en Herentals-Hasselt moeten daarbij prioritair worden toegerust. Op die lijnen kondigen de treinbegeleiders nu al drie haltes tegelijk aan.

(Nederlands) Infrabel stelt vanaf september 2007 aan het Raadgevend Comité nieuwe gegevens ter beschikking inzake stiptheid tijdens spitsuren, daluren en weekends. Dat gaat over de grote lijnen bij aankomst in Brussel. De gegevens worden uitgesplitst per type trein. Vanaf 2008 zullen nog bijkomende gegevens worden bezorgd.

(Frans) Elk jaar wordt er fors geïnvesteerd om het aantal wachthuisjes te verhogen en de bestaande wachthuisjes te moderniseren. Het vereiste aantal wachthuisjes wordt bepaald op grond van het maximale aantal reizigers in de spitsuren.

In 2007 werden er 80 wachthuisjes opgeleverd. In 2008 zullen er 73 worden geplaatst, in 2009 nog eens 40.

(Nederlands) Het plaatsen van deze schuilhuisjes wordt uitgevoerd door het Network Intervention Team (NIT) van Infrabel. De gewestelijke NIT-ploegen staan in voor het onderhoud ervan. Infrabel laat onderzoeken of de schuilhuisjes oordeelkundig werden geplaatst, dit om een betere spreiding van de reizigers op de perrons te verzekeren. De zitjes worden niet in de schuilhuisjes geplaatst omdat dit de capaciteit van de schuilhuisjes drastisch verkleint en de schoonmaak bemoeilijkt.

(Frans) Na afloop van de vergadering van de directie Strategie & Coördinatie en het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS werd, met goedvinden van de overige vennootschappen van de NMBS-Groep, beslist een aantal documenten aan het Raadgevend Comité van de Gebruikers te bezorgen.

(Nederlands) De directie Strategie en Coördinatie stuurt de adviezen van het Raadgevend Comité van de Gebruikers voor verder onderzoek door naar de contactpunten op het district, voor opvolging door de NIT-ploegen.

(Frans) De NMBS belegt periodiek vergaderingen met het Comité van de Gebruikers en diverse diensten van de Directie Reizigers. Omdat het directiecomité en de raad van bestuur altijd eerst moeten worden geïnformeerd, kan de informatie niet altijd te rechter tijd worden doorgegeven.

(Nederlands) In de beheersovereenkomst zullen we in elk geval de procedures verstrengen en differentiëren, zodat men nog beter kan inspelen op de bekommernissen van het Raadgevend Comité.

03.05 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Ik heb lange tijd zitting gehad in adviescomités en ik begrijp dat deze participatie een zware investering is voor kleine organisaties.

De dialoog verloopt minder vlot en is minder doeltreffend wanneer de politici en de partners van dit Raadgevend Comité geen rekening houden met de adviezen.

Ik ben blij dat u het voornemen heeft de termijnen te verduidelijken. De NMBS stelt zich bloot aan hevige kritiek door geen informatie te geven over de prijsstijging op 1 februari 2008. Ik wil erop aandringen dat die dialoog beter moet verlopen, en hoop dat dit duidelijk tot uiting zal komen in het volgende beheerscontract.

03.06 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Er is dus blijkbaar vooral sprake van een communicatiestoornis, eerder dan van omwil om de adviezen ernstig te nemen. Ik hoop dat via de weg van de beheerscontracten de bereidheid om elkaar ernstig te nemen bij alle betrokkenen toeneemt.

Nog dit: ik ga er niet mee akkoord dat er in de schuilhuisjes geen zitplaatsen zouden worden geplaatst.

03.07 Jean-Jacques Flahaux (MR): Ik ben blij dat er een meerjarenplan wordt opgesteld voor de plaatsing van wachthuisjes. Maar die wachthuisjes staan soms op tientallen of zelfs honderden meters afstand van de plek waar de trein stopt. De mensen moeten zo ongeveer in de startblokken gaan staan en zich opmaken voor een marathon als de trein eraan komt, of al een tijdje op voorhand uit het wachthuisje komen, dat dan eigenlijk nutteloos wordt.

Het incident is gesloten.

03.08 De voorzitter : Ik stel mijn vragen nrs. 4073 en 4430 uit.

04 Samengevoegde vragen van

- de heer Éric Thiébaud aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de stiptheid van de treinen in de provincie Henegouwen" (nr. 4074)
- mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de stiptheid van de treinen in de provincie Luik" (nr. 4075)
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de stiptheid van de treinen" (nr. 4439)
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de door de NMBS betaalde vergoedingen in geval van vertraging" (nr. 4442)
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "voorstellen om de treinvertragingen weg te werken" (nr. 4444)
- de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de op het Belgische spoorwegnet nageleefde stiptheid in het eerste kwartaal 2008" (nr. 4706)
- de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het meten van de treinvertragingen" (nr. 4715)
- mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de stiptheid bij het spoor en de nieuwe meetcriteria waar Infrabel voor heeft gekozen" (nr. 4734)

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Camille Dieu aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de geplande bouw van een station op de treinverbinding tussen de luchthavens van Zaventem en Charleroi" (nr. 4078)
- de heer Jean-Marc Nollet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het station van Charleroi-Gosselies" (nr. 4579)

05.01 De voorzitter : Vraag nr. 4078 van mevrouw Dieu wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

05.02 Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen!): In december 2007 kondigde uw voorganger aan dat de studie betreffende de locatie van het toekomstige station van Charleroi-Gosselies tegen het einde van 2007 werd verwacht. Toen ik u hierover in januari ondervroeg, antwoordde u dat de studieresultaten tegen februari werden verwacht. Wat zijn de conclusies van de studie? Aan welke opties geeft men de voorkeur, en van welke opties wordt er afgestapt? Volgens persberichten van 19 maart pleit de studie van Transitec/CSD voor de inplanting van het station ten noorden van de snelweg. Bevestigt u dat dit effectief uit het onderzoek naar voren komt? De publicatie van de studie werd herhaaldelijk uitgesteld. Wat schuilt daarachter?

05.03 Minister Inge Vervotte (Frans): De studie loopt nog en de resultaten ervan werden nog niet aan Infrabel meegedeeld. De plannen voor dit station zijn strategisch en complex. Ik zal bij Infrabel navraag doen naar de redenen van die vertraging en ik zal erop aandringen dat er voortgang wordt gemaakt met dit dossier.

05.04 Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen!): Uw antwoord was duidelijk. Infrabel beschikt nog niet over de studie, en men heeft u geen termijn meegedeeld. Ik zou wel willen dat u mij laat weten wanneer u over die info zal beschikken; zo hoef ik niet aanhoudend parlementaire vragen te stellen.

05.05 Minister Inge Vervotte (Frans): U heeft gelijk. Ik zal opnieuw contact opnemen om na te gaan wat de oorzaken zijn van de vertraging, en om na te vorsen wanneer de studie beschikbaar zal zijn.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 19.22 uur.

La réunion publique est ouverte à 14 h 05 par M. François Bellot, président.

01 Question de Mme Colette Burgeon à la ministre de l'Intégration sociale, des Pensions et des Grandes villes sur "la disparition de l'internet à bas débit et l'intégration du haut débit dans le service universel" (n° 4221)

01.01 Colette Burgeon (PS) : Belgacom a décidé de mettre fin aux connexions Internet à bas débit via le téléphone fixe. La raison invoquée est que le nombre d'utilisateurs est inférieur à 150.000 (7% du total).

De plus, cet opérateur annonce une couverture ADSL du territoire national de 99,7%. Belgacom offre à sa clientèle des solutions de rechange peu avantageuses (coûts plus élevés que chez d'autres opérateurs pour une offre juste suffisante à gérer son compte en banque, envoyer des e-mails et surfer sans trop télécharger).

Test-Achats et l'IBPT plaident pour l'intégration du haut-débit dans la liste des obligations de service universel. En 2004, nous demandions au gouvernement fédéral « d'exercer un rôle moteur au niveau européen pour une concrétisation ambitieuse du service universel ».

Intégrer la large bande dans le service universel et permettre à tous les consommateurs d'y avoir accès à un prix raisonnable pour combler la fracture numérique est-il envisageable et à quelle échéance ?

Quelle est la position de l'Union européenne ? La Commission peut-elle s'opposer à ce service universel ?

01.02 Marie Arena, ministre (en français) : Depuis l'adoption du plan national de lutte contre la fracture numérique en 2005, de nombreuses actions ont été menées.

À ce jour, le réel défi est le coût de l'internet. Notre pays est à la traîne. Le coût de l'accès à l'ADSL est encore bien trop élevé comparativement à d'autres pays européens.

De plus, on peut regretter qu'il n'existe aujourd'hui aucun tarif social concernant l'internet en Belgique. Proposer des ordinateurs à bas prix ne permet pas, dans ces conditions, de lutter efficacement contre la fracture numérique. Dans ce contexte, je suis favorable à l'inscription de l'accès internet à haut débit parmi les services universels, ce qui permettrait à chacun d'avoir accès à internet et permettrait une couverture totale du pays en matière d'ADSL. Cependant, la décision devra être prise en collaboration avec mon collègue Vincent Van Quickenborne, en charge des technologies de l'information et de la communication.

La directive européenne 2002/22/CE sur le service universel prévoit que, tout membre de l'OMC ayant le droit de définir le type d'obligations de service universel qu'il entend maintenir, ces obligations ne seront pas considérées en elles-mêmes comme anticoncurrentielles.

Juridiquement parlant, la négociation est donc possible avec l'Europe.

Par contre, en Belgique, la loi du 13 juin 2005 sur les communications électroniques, qui traite du service universel, évoque la téléphonie mais non l'accès à internet. Avant de vouloir porter le débat au niveau européen, il faut régler ce problème au niveau belge.

01.03 Colette Burgeon (PS): Les décisions prises auparavant étaient très bonnes. Il faudrait peut-être maintenant envisager un tarif social. M. Van Quickenborne doit pouvoir avancer le plus vite possible. Enfin, il faudrait modifier la loi du 13 juin 2005.

Je crois donc qu'il y a du pain sur la planche mais je sais que je peux vous faire confiance.

L'incident est clos.

La discussion des questions est suspendue de 14 h 15 à 18 h 32.

02 Questions jointes de

- **M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la rémunération des administrateurs de Belgacom" (n° 4038)**
- **M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le bonus accordé aux top managers de la SNCB" (n° 4133)**
- **Mme Karine Lalieux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les salaires des dirigeants des entreprises publiques" (n° 4573)**

02.01 Le président : A leur demande, les questions n^{os} 4038 de M. Jean-Jacques Flahaux et 4573 de Mme Karine Lalieux sont reportées.

02.02 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!) : J'ai été choqué d'entendre M. Descheemaeker déclarer sur Canal Z qu'il ignorait que les boni des topmanagers étaient liés à la ponctualité et que rien n'avait été convenu en la matière. M. Tuybens a réagi en affirmant que des accords existaient bel et bien à ce propos. Qui doit-on croire ? Quelle a été l'incidence d'une éventuelle subordination de ces boni aux taux de ponctualité en 2007 ?

02.03 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Le nouveau système envisagé pour l'évaluation des administrateurs délégués, examiné en 2007 par les présidents des trois conseils d'administration du groupe SNCB, n'a pas encore été présenté aux organes de gestion de l'opérateur SNCB et n'a dès lors pas non plus été formellement adopté par le conseil d'administration ni par le comité de rémunération. Dans l'intervalle, le management de la SNCB, y compris l'administrateur délégué, a été évalué par le comité de nominations et de rémunération.

Ce système est appliqué depuis le 1er janvier 2005. L'évaluation du management, qui servira à déterminer la partie variable de la rémunération pour 2007, est toujours en cours.

Chez Infrabel, les critères d'évaluation pour 2006, dont la ponctualité, ont été approuvés le 30 novembre 2006. Les prestations de 2006 s'étant révélées encore inférieures à celles de 2005, la part de la partie variable a été revue à la baisse.

La SNCB-Holding a décidé le 4 octobre 2007 qu'à partir de 2007, la prime de gestion de l'administrateur délégué sera fonction de la réalisation ou non de certains objectifs, dont la ponctualité.

02.04 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!) : Le système diffère donc pour les trois entités, ce qui explique probablement les déclarations de M. Descheemaeker.

02.05 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Les présidents des conseils d'administration se sont engagés à harmoniser le système.

L'incident est clos.

03 Questions jointes de

- **Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le manque de considération par la SNCB pour les avis du Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB" (n°s 4061 et 4238)**
- **M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la SNCB et le Comité consultatif des usagers" (n° 4248)**
- **M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "une meilleure prise en compte des avis du Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB" (n° 4440)**

03.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : En accord avec la loi du 21 mars 1991, un comité consultatif des usagers auprès de la SNCB a été instauré. L'entreprise publique s'engage à répondre à ses avis, dans des délais raisonnables et en fournissant toutes les informations requises avant que des décisions définitives ne soient prises.

Sur base du récent rapport d'activités 2007 : sur 30 avis, 17 réponses ont été réceptionnées, les réponses apportées par la SNCB sont évasives, l'impact des avis est quasi nul et le comité n'a reçu aucune information préalable à l'augmentation tarifaire du premier février 2008.

Pourriez-vous exiger des délais de réponse et une qualité de celle-ci ?

Pourriez-vous prévoir d'organiser une information réciproque plus systématique relative à la prise en compte des avis et qu'un cadre plus contraignant soit défini pour la mise à disposition de l'information au comité ?

03.02 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : Lors de la présentation de son rapport annuel, le Comité consultatif des usagers a résumé ses critiques presque traditionnelles à propos du manque de réaction de la part de la SNCB aux avis formulés par le comité, ce qui entraîne évidemment des frustrations au sein du comité. Le prédécesseur du ministre avait pourtant demandé expressément à la SNCB de dorénavant tenir

compte de ces avis mais cet appel n'a manifestement produit aucun effet.

L'actuel ministre est-il disposé à insister une fois de plus auprès de la SNCB pour qu'elle prenne ces avis au sérieux ?

03.03 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Le rapport 2008 du Comité consultatif des Usagers (CCU) signale que la SNCB répondait fort tardivement à ses avis ou sans y répondre de manière circonstanciée. Et encore, quand elle y répond. Ces réponses sont perçues par le CCU sinon comme une forme de mépris des usagers, à tout le moins comme un manque de considération pour ses avis.

Que comptez-vous faire pour améliorer la prise en compte des avis du Conseil consultatif des Usagers ?

Ne serait-il pas souhaitable qu'il y ait, par exemple, une instance tripartite regroupant le CCU, la SNCB et son principal actionnaire, à savoir l'État et vous-même, qui serait chargée de trouver des solutions satisfaisantes pour tous ?

03.04 Inge Vervotte , ministre (en français) : Certaines questions du Comité nécessitent un travail de recherche très important ou impliquent une prise de position fondamentale. Dans le cadre du nouveau contrat de gestion, il est envisagé de fixer un délai de réponse qui soit fonction de la complexité de la question.

(En néerlandais) Le Groupe SNCB ne se rallie pas toujours à la position du Comité Consultatif des Usagers mais il est important de poursuivre la concertation avec ce Comité et d'être attentif à ses avis. C'est pourquoi je propose de mentionner des délais de réponse dans le contrat de gestion.

(En français) La sonorisation est prévue dans toutes les gares et points d'arrêt. Le nouveau programme PIDAAS vise à moderniser la sonorisation et à automatiser les annonces.

(En néerlandais) Infrabel a ouvert un dossier à propos des lignes de sécurité sur les quais.

(En français) Un programme vise à éclairer les panneaux de noms des gares. Les lignes à équiper en priorité sont les lignes Gand-Grammont et Herentals-Hasselt. Sur ces lignes, les accompagnateurs annoncent déjà trois arrêts à la fois.

(En néerlandais) Depuis septembre 2007, Infrabel met à la disposition du Comité consultatif de nouvelles données relatives à la ponctualité des trains aux heures de pointe, aux heures creuses et durant les week-ends. Ces données concernent les trains circulant sur les grandes lignes lors de leur arrivée à Bruxelles. Les données sont ventilées par type de train. D'autres données seront également disponibles à partir de 2008.

(En français) Chaque année, d'importants investissements sont consentis afin d'accroître le nombre d'abris et de moderniser les abris existants. Le nombre d'abris requis est défini sur la base du nombre maximal de voyageurs aux heures de pointe.

En 2007, 80 abris ont été fournis. L'installation de 73 abris est prévue en 2008, et de 40 abris en 2009.

(En néerlandais) Le placement de ces abris est effectué par la Network Intervention Team (NIT) d'Infrabel. Les équipes NIT régionales sont responsables de leur entretien. Infrabel a demandé qu'une étude soit réalisée en vue d'un placement approprié des abris pour assurer une meilleure répartition des voyageurs sur les quais. Les sièges n'ont pas encore été placés dans les abris parce qu'ils en diminuent considérablement la capacité et en entravent le nettoyage.

(En français) À la suite de la réunion entre la Direction stratégie et coordination et le Comité consultatif des usagers et en accord avec les autres sociétés du groupe SNCB, il a été décidé de fournir un certain nombre de documents au Comité consultatif des usagers.

(En néerlandais) La direction Stratégie et Coordination transmet les avis du Comité consultatif des usagers pour examen plus approfondi aux points de contact de district en vue de leur suivi par les équipes NIT.

(En français) La SNCB organise des réunions périodiques entre le Comité des Usagers et divers services de la Direction voyageurs. La primauté des informations devant être donnée au comité de direction et au conseil

d'administration, les délais ne permettent pas toujours de communiquer l'information en temps voulu.

(En néerlandais) Dans le contrat de gestion, nous durcirons et différencierons de toute façon les procédures de manière à pouvoir répondre encore mieux aux préoccupations du Comité consultatif des usagers.

03.05 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Pour avoir été longtemps dans des comités consultatifs, je comprends que, pour les petites organisations, c'est un investissement lourd d'y participer.

Si les politiques et les partenaires de ce comité d'avis ne prennent pas en compte les avis donnés, cela mène à des dialogues plus incertains et moins efficaces.

Je suis heureuse que vous comptiez préciser des délais. Ne pas informer de l'augmentation des tarifs au 1^{er} février 2008 expose la SNCB à des critiques virulentes. J'insiste pour que ce dialogue soit amélioré et que le prochain contrat de gestion en porte la trace.

03.06 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): A l'évidence, il s'agit essentiellement d'un problème de communication, plutôt que d'un problème de mauvaise volonté chez ceux qui ne veulent pas prendre au sérieux les avis. J'espère que par le biais des contrats de gestion, tous les intéressés se montreront davantage disposés à se prendre au sérieux les uns les autres.

J'ai encore une petite chose à ajouter : je désapprouve le fait qu'on ne prévoie plus de places assises dans les abris.

03.07 Jean-Jacques Flahaux (MR): Je suis content qu'un plan de placement d'abris sur plusieurs années soit établi. Mais ces abris sont parfois placés à plusieurs dizaines voire centaines de mètres de l'endroit où le train s'arrête réellement. Les gens doivent se préparer au marathon quand le train arrive ou sortir de l'abri à l'avance, celui-ci perdant alors son utilité.

L'incident est clos.

03.08 Le président : Je reporte mes questions n°4073 et n°4430.

04 Questions jointes de

- M. Éric Thiébaut à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la ponctualité des trains en province du Hainaut" (n° 4074)
- Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la ponctualité des trains en province de Liège" (n° 4075)
- M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la ponctualité des trains" (n° 4439)
- M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les indemnités compensatoires versées par la SNCB en cas de retard" (n° 4442)
- M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "des propositions en vue de la réduction des retards des trains" (n° 4444)
- M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la ponctualité observée sur le réseau ferroviaire belge au cours du 1^{er} trimestre 2008" (n° 4706)
- M. Jean-Luc Crucke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la mesure du retard des trains" (n° 4715)
- Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la ponctualité des trains et les nouveaux indicateurs choisis par Infrabel" (n° 4734)

04.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Ik heb met genoeg vastgesteld dat het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS met zijn adviezen op één lijn zit met mezelf en de vragen die ik u sinds enige tijd stel. Op één van mijn vragen antwoordde u dat de NMBS de berekening van de vertragingen tijdens de piekuren laat verdrinken in het totaal van de ingezette toestellen. Het Comité heeft er bovendien op gewezen dat de NMBS geen rekening houdt met afgeschafte treinen, waardoor ze op een gemiddelde vertraging van ongeveer drie minuten uitkomt. U stelde toen dat u niet tevreden was over die evaluatiemethode en dat u de NMBS wilde vragen haar berekening op geloofwaardiger gegevens te baseren.

Op grond van welke criteria moet de NMBS volgens u haar reizigers over vertragingen informeren? Werden die criteria al opgenomen in de herberekening van de vertragingen? Hoe zal de NMBS ervoor zorgen dat de treinen stipter rijden?

Ik heb u ook al ondervraagd over de vergoeding die de NMBS verschuldigd is aan reizigers die door een treinvertraging hun vlucht missen. Ik weet dat de NMBS haar budget met omzichtigheid beheert, maar de vergoedingsvoorwaarden zijn complex, om niet te zeggen irrealistisch (te grote minimale vertraging, gelet op de oppervlakte van ons land en de gemiddelde verplaatsingsduur; vereiste dat de treinreiziger zelf het bewijs van de vertraging levert; geringe compensatie in verhouding tot de geleden schade). Volgens het Comité van de Gebruikers zou de NMBS beter een voorbeeld nemen aan de ons omringende landen – met name Nederland – als ze haar vergoedingsregeling wil verbeteren. Wat zal u in dat verband ondernemen?

04.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): J'ai eu la satisfaction de voir que le Comité Consultatif des Usagers (CCU) auprès de la SNCB émettait des avis dans le même sens que les questions que je vous ai posées depuis un certain temps. Vous avez indiqué, lors d'une de vos réponses à mes questions, que la SNCB noyait le calcul des retards de train en période de pointe dans le total des trains affrétés. Le comité a souligné que les trains supprimés n'entraient pas dans le calcul, ce qui permettait à la SNCB de donner une moyenne de retard d'environ 3 minutes. Vous aviez alors indiqué ne pas être satisfaite de cette méthode d'évaluation et vouloir demander à la SNCB de faire ses calculs à partir d'éléments plus crédibles.

À partir de quels critères entendez-vous que la SNCB informe ses usagers des retards ? Ces critères ont-ils déjà été pris en compte dans le re-calcul des retards des trains ? Que compte faire la SNCB pour assurer un service plus fiable en termes de ponctualité ?

Par ailleurs, je vous avais déjà interpellée sur les indemnités à verser par la SNCB aux voyageurs empêchés de prendre un avion à la suite d'un retard de train. Je sais que la SNCB a une gestion prudente de son budget mais les conditions d'indemnisation sont complexes pour ne pas dire irréalistes (délais minima de retard trop élevés, vu la taille de notre pays et la durée moyenne des déplacements ; exigence que l'utilisateur apporte lui-même les preuves du retard ; compensations faibles en regard du préjudice subi). Le CCU a souligné que la SNCB ferait bien de regarder chez nos voisins - notamment aux Pays-Bas - pour améliorer son système d'indemnisation. Que comptez-vous faire en la matière ?

Het Raadgevend Comité wees er voorts op dat de NMBS de oorzaak van de treinvertragingen deels bij de reizigers legt en een aantal voorstellen heeft geformuleerd om het instappen vlotter te laten verlopen. Zo zouden er meer en comfortabeler wachthuisjes moeten komen op de perrons; de treinen zouden ter hoogte van die wachthuisjes halt moeten houden; in kleine stations zou de aansluiting moeten vertrekken vanaf een nabijgelegen perron; de trappen die toegang verschaffen tot de perrons zouden breder moeten worden en beter worden gespreid; er moet worden gezorgd voor een haalbare overstaptijd; het perron vanwaar de aansluiting vertrekt, zou al in de trein moeten worden omgeroepen; de treinen moeten met bredere deuren worden uitgerust; de perrons moeten worden verhoogd voor de personen met beperkte mobiliteit. Het Comité vraagt de NMBS ook bij het opstellen van de dienstregeling zoveel mogelijk overlappingen op dezelfde lijn te vermijden, om de vertragingen binnen de perken te houden wanneer zich een probleem voordoet.

Is de NMBS van plan die terechte aanbevelingen ter harte te nemen?

Enfin, le Comité consultatif a souligné que la SNCB incriminait les usagers dans les raisons de retard des trains et a émis des propositions pour améliorer l'embarquement des passagers : abris de quais plus nombreux et plus confortables ; arrêts des trains près de ces abris ; installation dans les petites gares de correspondances sur des quais voisins ; installation d'escaliers de quais plus larges et mieux répartis ; délais raisonnables des correspondances ; annonce dans les trains des numéros de quais de correspondance ; portes d'accès plus larges ; quais plus hauts pour les personnes à mobilité réduite. Le Comité encourage aussi la SNCB à établir les horaires en évitant des chevauchements sur la même ligne pour limiter les retards en cas de problème.

La SNCB compte-t-elle suivre ces recommandations de bon sens ?

04.02 David Lavaux (cdH): Op 15 april heeft Infrabel de cijfers met betrekking tot de stiptheid van de treinen gedurende het eerste kwartaal van 2008 bekendgemaakt. In dat verband duiken er nieuwe indicatoren op, onder meer het aantal verzekerde aansluitingen in de tien grootste stations van ons land en gedetailleerde stiptheidscijfers voor acht belangrijke verbindingen en stations. Dat vind ik een goede zaak.

Dat instrument zou echter nog kunnen worden verbeterd én uitgebreid. Ik vermoed dat die gegevens beschikbaar zijn voor het hele spoorwegennet en dat het technisch gezien mogelijk is de stiptheid per trein te bepalen. Wat de pendelaars interesseert, zijn stiptheidscijfers per trein, uitgedrukt in minuten vertraging en niet in percentages.

Op die manier kan worden nagegaan welke treinen het vaakst vertraging oplopen, zodat de oorzaak daarvan

kan worden achterhaald en er aan een oplossing kan worden gewerkt.

Bovendien houdt de nieuwe stiptheidsindicator geen rekening met de P-treinen, waar nochtans heel wat forenzen dagelijks gebruik van maken.

Bij de berekening van de vertraging wordt ook geen rekening gehouden met vertragingen tijdens het traject, maar enkel met vertragingen in het eindstation of bij aankomst in de Noord-Zuid-verbinding. Ik stel voor dat een variabele zou worden ingevoerd om na te gaan welke treinen onderweg vertraging hebben opgelopen, maar die achteraf hebben kunnen wegwerken. Is het mogelijk dat instrument op de voorgestelde wijze aan te passen?

04.02 David Lavaux (cdH): Infrabel a publié le 15 avril les derniers chiffres de la ponctualité ferroviaire du premier trimestre 2008. De nouveaux indicateurs sont introduits, comme le taux de correspondances dans les dix gares principales du pays ou le résultat détaillé de la ponctualité pour huit grandes relations et gares, et je m'en réjouis.

Cet outil pourrait cependant encore être amélioré et étendu. J'imagine que ces données sont disponibles pour l'ensemble du réseau et qu'il est techniquement envisageable de suivre la ponctualité train par train. Les navetteurs souhaitent accéder au taux de ponctualité de chaque train en termes de minutes de retard et non en termes de pourcentage.

Cela permettrait d'identifier les trains régulièrement sujets à des retards pour en chercher les causes et y remédier.

De plus, ce nouvel indicateur de la ponctualité n'inclut pas les trains P, pourtant fréquentés par de nombreux navetteurs tous les jours de la semaine.

Le calcul du retard ne tient pas compte non plus du retard en ligne ; seuls les retards à destination ou à la jonction Nord-Midi sont intégrés. Je propose d'intégrer une variable pour identifier les trains subissant un retard en ligne mais qui sont parvenus à le rattraper. Une amélioration du système est-elle possible pour y inclure ces éléments ?

04.03 Linda Musin (PS): In weerwil van de inspanningen van Infrabel zijn er opmerkingen over de nochtans uitstekende resultaten op het stuk van de stiptheid voor het eerste kwartaal van 2008, die door de spoorwegnetbeheerder werden bekendgemaakt. Vooreerst zou een verlenging van de rijtijd op verscheidene lijnen waar werken aan de gang zijn, de resultaten vertekenen. Vervolgens werd er blijkbaar noch bij de berekening van de stiptheid, noch bij de berekening van het aantal verzekerde aansluitingen rekening gehouden met de afschaffing van een duizendtal extra treinen.

In het volgende beheerscontract zal dit rechtgetrokken worden, maar moeten we in afwachting toelaten dat Infrabel vertekende cijfers bekendmaakt? Hoe werken de gebruikersverenigingen mee aan de berekening van de stiptheidscijfers van de treinen op het Belgische spoorwegnet? Is er sprake van een echt overleg?

04.03 Linda Musin (PS) : Malgré les efforts réels fournis par Infrabel, les excellents résultats en matière de ponctualité communiqués par le gestionnaire du réseau ferroviaire pour le premier trimestre 2008 suscitent des remarques. D'abord, l'augmentation des temps de parcours sur plusieurs lignes concernées par des travaux fausse les résultats. Ensuite, il semble que la suppression d'un millier de trains supplémentaires n'ait pas été prise en compte dans le calcul de la ponctualité ni dans celui du taux de correspondances assurées.

Le prochain contrat de gestion réparera cette omission mais, en attendant, faut-il laisser Infrabel communiquer des chiffres faussés ? Comment les associations d'usagers participent-elles au calcul du taux de ponctualité sur le rail belge? Y a-t-il une vraie concertation ?

04.04 Minister Inge Vervotte (Frans): Voor mij is de kwaliteit van het aanbod zeer belangrijk, en aan de stiptheid van de treinen wordt bijzondere aandacht besteed in het nieuwe beheerscontract.

De indicatoren worden steeds nauwkeuriger, met name door de invoering van een onderscheid tussen piek- en daluren, en de registratie van de geslaagde aansluitingen. Ik stel u voor u de beschikbare gegevens schriftelijk te bezorgen voor de verbindingen waarvoor u belangstelling hebt. Ik wil hieraan toevoegen dat de gegevens met betrekking tot de lijnen 25/27 en 124 met de hand werden berekend en bij wijze van uitzondering werden meegedeeld.

Om de stiptheid van de treinen te bepalen gaat Infrabel uit van de vertragingen van meer dan vijf minuten, overeenkomstig een internationale norm. De oorzaak van die vertragingen wordt systematisch geregistreerd. De spoorwegnetbeheerder noteert eveneens de geschrapte treinen en de redenen waarom zij geschrapt werden. Naast de globale stiptheidscijfers worden er sinds kort bijkomende statistieken over de stiptheid bekendgemaakt. Het gaat dan om de stiptheid per type trein, de stiptheid bij aankomst in grote stations (niet de Brusselse stations), de stiptheid waarbij het aantal reizigers in aanmerking wordt genomen, de in bepaalde stations verzekerde aansluitingen, enz. Bepaalde gegevens voor 2007 kunnen worden geraadpleegd op de webstek www.infrabel.be.

04.04 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : J'attache beaucoup d'importance à la qualité de l'offre et la ponctualité fera l'objet d'une attention particulière dans le nouveau contrat de gestion.

Les indicateurs évoluent vers une plus grande précision, notamment grâce à l'introduction d'une distinction entre heures de pointe et heures creuses, et par le relevé des correspondances réussies. Je vous propose de vous fournir par écrit les données disponibles pour les relations qui vous intéressent. Je précise que les données relatives aux lignes 25/27 et 124 ont été calculées manuellement et communiquées à titre exceptionnel.

Pour établir la ponctualité sur le réseau, Infrabel se base sur les retards de plus de cinq minutes, conformément à une norme internationale. La cause de ces retards est systématiquement relevée. Le gestionnaire du réseau répertorie également les trains supprimés et la raison de leur suppression. Outre les chiffres de ponctualité globale, des statistiques supplémentaires relatives à la ponctualité sont publiées depuis peu, notamment la ponctualité selon les types de train, la ponctualité à l'arrivée dans de grandes gares non bruxelloises, la ponctualité pondérée en fonction du nombre de voyageurs, les correspondances assurées dans certaines gares, etc. Certaines données pour l'année 2007 sont consultables sur le site www.infrabel.be.

Infrabel en de NMBS hebben een actieplan om de verstoringen van het treinverkeer te beperken en procedures in te voeren die de storingen moeten oplossen en de reizigers beter moeten inlichten. Werkgroepen beogen de uitbreiding en de verbetering van deze acties.

Het huidige beheerscontract voorziet in een vergoeding bij grote of frequente vertragingen. Deze voorschriften zullen worden herzien. Ik benadruk hier ook dat het Nederlandse compensatiemodel niet systematisch voordeliger is voor de reizigers.

Er werd een inventaris opgemaakt van de stopplaatsen waar de verdeling van de wachthuisjes over het perron belangrijk kan zijn voor de regelmaat van het verkeer, gelet op de verplaatsingen van de reizigers bij het opstappen. Er werden al vijftientig van de geplande achtendertig wachthuisjes geplaatst.

Tegen 2009 zouden de perrons op lijn 36 tussen Brussel en Leuven met overdekte toegangen en een luifel moeten zijn uitgerust. In Vilvoorde zijn nieuwe luifels gepland voor 2010.

De plaatsing van de stopbakens gebeurt rekening houdend met de situatie ter plaatse. De plaats waar de trein stopt, hangt af van het gebruikte materieel. Soms is er een onderverdeling van de perrons door middel van een specifieke signalisatie en staan de overeenstemmende aanwijzingen op de affiches met de dienstregeling.

Infrabel et la SNCB disposent d'un plan d'action pour réduire les perturbations du trafic et prévoir des procédures afin de résoudre les dérangements et mieux informer le client. Des groupes de travail visent à étendre et améliorer ces actions.

Le contrat de gestion actuel prévoit une indemnisation en cas de retard de longue durée ou de retards fréquents. Ces prescriptions seront revues. À cet égard, je souligne que le modèle néerlandais de

compensations n'est pas systématiquement plus avantageux pour les voyageurs.

Un inventaire a été dressé des points d'arrêt pour lesquels la répartition des abris sur les quais pourrait avoir une incidence sur la régularité du trafic compte tenu des mouvements de voyageurs à l'embarquement. Vingt-cinq des trente-huit abris prévus ont déjà été installés.

À l'horizon 2009, les quais de la ligne 36 entre Bruxelles et Louvain devraient être équipés de structures d'accès couvertes et d'un auvent. À Vilvorde, de nouveaux auvents sont prévus pour 2010.

Les plaques d'arrêt sont placées en fonction de la situation locale. L'arrêt du train a lieu en fonction du matériel utilisé. Parfois, une subdivision des quais au moyen d'une signalétique spécifique est prévue et des indications correspondantes figurent alors sur les affiches horaires.

In de mate van het mogelijke komen de treinen aan op het naastgelegen spoor, wat het overstappen moet vergemakkelijken.

In het kader van de nieuwe plannen en de renovatiewerken zal er bijzondere aandacht worden besteed aan het gemak van de reiziger en de aansluitingen. Dat gegeven zal trouwens zeker een prioriteit vormen bij de ontwikkeling van een nieuw vervoersplan.

Dans la mesure du possible, les trains sont reçus sur des quais voisins afin de faciliter la correspondance.

Dans le cadre des nouveaux projets et des rénovations, une attention particulière est accordée à la facilité et aux délais de correspondance. Cet élément sera d'ailleurs certainement prioritaire lors du développement d'un nouveau plan de transport.

De boordchefs kunnen niet in real time op de hoogte worden gebracht van spoorveranderingen. De mogelijkheid om in de trein zelf aankondigingen te doen wordt overwogen, maar vergt technische aanpassingen. Dit jaar zal een eerste test worden uitgevoerd op de verbinding Eupen-Oostende.

Een van de selectiecriteria bij de aankoop van nieuwe elektrische motorstellen is de grootte van de deuropening: deze moet groot genoeg zijn om vlot in- en uitstappen mogelijk te maken.

Op termijn zullen 93 stations toegankelijk worden gemaakt voor minder mobiele personen. De uitvoeringsplannen worden door het overlegcomité en de Nationale Hoge Raad voor Personen met een handicap besproken.

Infrabel deelt de stiptheidscijfers voortaan driemaandelijks mee, en levert nieuwe indicatoren die in overleg met de voornaamste reizigersorganisaties zijn vastgelegd. De treinen die regelmatig vertraging hebben, worden geïdentificeerd en de oorzaken van de vertraging worden aan een diepgaand onderzoek onderworpen. Als de vertraging structureel is, worden er maatregelen genomen.

De P-treinen zijn opgenomen in de Infrabelstatistieken voor het eerste kwartaal van 2008. Globaal halen ze een stiptheid van 89,3 procent.

Il n'est pas possible pour les chefs de bord de connaître les modifications de quais en temps réel. La possibilité d'émettre des annonces à bord des trains est envisagée mais elle nécessite la mise en œuvre de moyens techniques. Un premier test aura lieu cette année sur le train assurant la liaison Eupen-Ostende.

Un des critères pour la sélection des nouvelles automotrices électriques était que celles-ci bénéficient de larges portes afin de garantir la fluidité d'embarquement et de débarquement.

À terme, 93 gares seront rendues accessibles aux personnes à mobilité réduite. Les plans d'exécution sont discutés au comité de concertation avec le Conseil supérieur national des personnes handicapées.

Infrabel communique désormais les chiffres relatifs à la ponctualité sur base trimestrielle et fournit de nouveaux indicateurs adoptés en concertation avec les principales organisations représentatives des voyageurs. Les trains régulièrement en retard sont identifiés et les causes de retard examinées de manière approfondie. Lorsque les retards sont structurels, des mesures sont prises.

Les trains P sont repris dans les statistiques publiées par Infrabel pour le premier trimestre 2008. Leur pourcentage global de ponctualité s'élève à 89,3 %.

04.05 Jean-Jacques Flahaux (MR): Uw voluntaristische aanpak is een verademing in vergelijking met de houding van uw voorganger.

04.05 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Je salue le volontarisme que vous affichez et qui tranche avec l'attitude de votre prédécesseur

04.06 David Lavaux (cdH): Het antwoord van de minister is inderdaad zeer volledig.

04.06 David Lavaux (cdH) : Je souligne le caractère complet de la réponse.

04.07 Linda Musin (PS): Ik wil u bedanken voor uw zeer volledige antwoord. We wachten nu op de op grond van die gegevens aangepaste cijfers.

04.07 Linda Musin (PS) : Merci pour cette réponse très complète. Nous attendons dès lors que les chiffres soient adaptés en fonction de ces éléments.

L'incident est clos.

05 Questions jointes de

- **Mme Camille Dieu à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le projet de gare ferroviaire reliant l'aéroport de Bruxelles à celui de Charleroi" (n° 4078)**

- **M. Jean-Marc Nollet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare de Charleroi-Gosselies" (n° 4579)**

05.01 Le président : La question n° 4078 de Mme Dieu est transformée en question écrite.

05.02 Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen!) : En décembre 2007, votre prédécesseur avait annoncé que l'étude relative à la localisation de la future gare de Charleroi-Gosselies était attendue pour la fin 2007. Je vous ai interpellée en janvier à ce sujet et vous m'avez répondu que les résultats de l'étude étaient attendus pour le mois de février. Quelles sont les conclusions de cette étude ? Quelles sont les options privilégiées et celles qui sont abandonnées ? La presse du 19 mars indiquait que l'étude Transitec / CSD plaide en faveur d'une implantation au nord de l'autoroute. Confirmez-vous que c'est ce qui ressort de cette étude ? Que se cache-t-il derrière les multiples reports de communication de cette étude ?

05.03 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : L'étude est toujours en cours. Ses résultats n'ont pas encore été livrés à Infrabel. Le projet de cette gare est stratégique et complexe. Je demanderai à Infrabel la raison de ce retard et insisterai pour que l'on accélère le travail.

05.04 Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen!) : Vous avez été claire : l'étude n'est pas encore chez Infrabel, et vous n'avez pas reçu de délai. Je souhaite que vous me disiez quand vous en disposerez, ce qui m'évitera de poser sans cesse des questions parlementaires.

05.05 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Vous avez raison. Je reprendrai de nouveau contact pour connaître les raisons de ce retard et pour savoir à quelle date l'étude sera disponible.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 19 h 22.