

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

van

MAANDAG 19 JANUARI 2009

Namiddag

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

du

LUNDI 19 JANVIER 2009

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.15 uur en voorgezeten door de heer Ludo Van Campenhout.

01 Vraag van de heer **Bruno Stevenheydens** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "een ongeval op een overweg zonder slagbomen in het havengebied" (nr. 9512)

01.01 **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): Op 29 december 2008 gebeurde een zwaar ongeval in de Waaslandhaven toen een vrachtwagen de rode seinlichten niet had opgemerkt en op een trein botste. Heel wat overwegen in het havengebied hebben geen slagbomen, terwijl er zeer vaak ongevallen gebeuren. De seinlichten zijn niet in alle omstandigheden goed zichtbaar.

Wordt de plaatsing van slagbomen in het havengebied overwogen?

01.02 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): De FOD Mobiliteit bepaalt de signalisatie van alle overwegen in het belang van spoor- en wegverkeer.

In havengebieden wordt er bewust voor gekozen om geen slagbomen aan overwegen te plaatsen, vermits voornamelijk vrachtwagens die daar te vaak negeren en beschadigen. Infrabel voert wel regelmatig sensibilisatiecampagnes voor de vrachtwagenbestuurders en overlegt met de havenautoriteiten.

01.03 **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): Ik vind het eigenaardig dat Infrabel geen slagbomen plaatst omdat de chauffeurs de verkeersregels niet naleven. Er wordt in havengebieden duidelijk weinig rekening gehouden met de verkeersveiligheid. Er zouden juist wel slagbomen moeten worden geplaatst om nog meer inbreuken te vermijden.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw **Thérèse Snoy et d'Oppuers** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het schrappen van de 'city night line' tussen Brussel en Berlijn" (nr. 9619)

02.01 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Naar verluidt heeft Deutsche Bahn onlangs de nachttreinverbinding tussen Brussel en Berlijn afgeschaft omdat de NMBS onredelijk hoge kosten aanrekent voor het laten rijden van nachttreinen.

In Europa zijn die treinen, zowel uit een ecologisch als uit een economisch oogpunt, evenwel een interessant alternatief voor het vliegtuig.

Bevestigt u de beslissingen van de NMBS? Zijn ze definitief? Waarom werden ze genomen? Welke tarieven rekent de NMBS aan voor het gebruik van haar lijnen door de internationale treinen?

02.02 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): De nachttrein Parijs-Brussel-Berlijn is er in opdracht van Deutsche Bahn gekomen. De voorwaarden van de overeenkomst met de NMBS zijn vertrouwelijk. Deutsche Bahn besliste in het kader van een rationalisatie om niet meer naar België te rijden.

Wat de retributie voor het gebruik van de voorzieningen betreft, past Infrabel dezelfde tarieven toe op alle spoorwegbedrijven die van het railnet gebruik maken. U kan de formules voor het berekenen van de retributies op het gebruik van de voorzieningen vinden op de website www.railaccess.be.

02.03 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Aangezien mensen uit België met die trein konden reizen, zou er rekening moeten worden gehouden met hun belangen.

Ik denk ook dat er zowel op Belgisch als Europees vlak nagedacht zou moeten worden over de retributies en het ecologische aspect van het treinvervoer.

Het incident is gesloten.

03 **Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toegang tot de stations voor personen met een beperkte mobiliteit" (nr. 9664)**

03.01 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!) : In oktober stond er in het verslag van het Rekenhof dat de doelstellingen van het vorige beheerscontract inzake de toegankelijkheid van de stations voor personen met beperkte mobiliteit niet bereikt werden. Werden ze in 2008 eindelijk wel verwezenlijkt? Ik ben vooral bezorgd over het station van Ottignies, een van de stations met het grootste reizigersaantal in Wallonië. Werd er in een evaluatie van de toegankelijkheid van de stations voorzien? Zullen de toekomstige werken gepland worden op grond van het reizigers dat in een station instapt of uitstapt?

03.02 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): Ik ben een groot voorstander van die aanpassing van de voorzieningen, maar dat vergt tijd. De perrons van achttien grote stations zijn nu toegankelijk voor personen met beperkte mobiliteit. In de stations Charleroi-Sud, Brugge en Gembloux worden de werken nu uitgevoerd. Het station van Aalst is gedeeltelijk toegankelijk. In Roeselare en Bergen zullen die werken in 2009 aangevat worden. De gebouwen van die stations waren in de meeste van die gevallen al wel toegankelijk in 2008.

Wanneer een nieuw reizigersgebouw wordt gepland, maken de voorzieningen voor minder mobiele personen daar sowieso deel van uit. Aan de bestaande uitrustingen worden geen wijzigingen aangebracht. Er wordt momenteel een bestek opgemaakt voor het aanbrengen van geleidelijnen in stations die daar nog niet mee zijn uitgerust.

Het station van Ottignies zal in 2016-2017 toegankelijk worden gemaakt voor minder mobiele personen in het kader van de werkzaamheden voor het GEN op lijn 161.

Momenteel wordt een inventaris van de uitrusting van de stations opgemaakt.

Uiterlijk 31 januari 2009 zullen de NMBS-Holding, Infrabel en de NMBS de minister en het directoraat-generaal vervoer te land (DGVl) een planning ter goedkeuring moeten voorleggen betreffende de werkzaamheden in vijftig stations die tegen 2018 volledig toegankelijk moeten zijn.

De beheerscontracten tussen de Staat en Infrabel en tussen de Staat en de NMBS-Holding bepalen dat elk jaar tegen 30 april een rapport over de verwezenlijkingen van het afgelopen jaar moet worden voorgelegd aan de minister van Overheidsbedrijven, aan de minister van Mobiliteit en aan het DGVl. We krijgen dus nog de gelegenheid hierop terug te komen.

03.03 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Inderdaad. Ik wil er alvast op wijzen dat de doelstellingen van het beheerscontract niet volledig worden bereikt, al werd er vooruitgang geboekt. Wat

Ottignies betreft, heeft u me niet gerustgesteld. De stations met de hoogste reizigersaantallen moeten prioritair worden aangepakt. Ondanks de 20.000 reizigers die dat station dagelijks aandoen – het hoogste cijfer van heel Wallonië – liggen de perrons er allerbelabberdst bij.

Bovendien is er een toegankelijkheidsprobleem.

Ik verzoek u dus de volgorde van de werkzaamheden te wijzigen of iets te doen aan die situatie.

03.04 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): Haalbaarheid is ook een criterium in de politiek. In een station investeren om het later opnieuw te moeten verbouwen, is geen wijze beslissing.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de aankoop van houten biels door de NMBS" (nr. 9718)

04.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (*Ecolo-Groen!*): Er wordt steeds meer beton gebruikt, in plaats van hout, bij de aanleg van spoorwegen. Er worden momenteel 30.000 houten biels per jaar gelegd in ons land, terwijl de sector van de zagerijen er 50.000 vraagt om de banen te kunnen behouden en het faillissement van bedrijven te voorkomen.

Bovendien becijfert de Nationale Federatie der Zagerijen (NFZ) het verschil in CO₂-uitstoot tussen hout en beton op 265 kg per dwarsligger (ten voordele van hout). Door houten biels te plaatsen kan men 400 ton CO₂-uitstoot per kilometer spoorweg uitsparen. Voorts worden houten biels op het einde van hun levensduur voor 90 procent gerecycleerd terwijl de recyclage van beton de inzet van zware middelen vergt. Er blijft natuurlijk het probleem van de producten voor houtbehandeling.

Bent u van plan een positief antwoord te geven aan die sector en de NMBS aan te moedigen om houten biels te gebruiken? Welke producten worden gebruikt om ze te behandelen?

04.02 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): De diensten van Infrabel hebben de kwestie van de aankoop van houten biels aandachtig onderzocht. Er is een vergadering geweest met de NFZ. De betonnen dwarsliggers, die elders in Europa gebruikt worden, bezitten de absoluut noodzakelijke eigenschappen voor hoge snelheidssporen of rails die tot bochten gelast worden. De houten biels worden dan weer meer gebruikt op de wisselssporen.

De economische factor speelt ook mee: de uitgeruste houten biels kosten 30 procent meer dan die in beton, maar dat verschil kan afnemen als de houtsprijs zakt. Bovendien lijkt het gebruik van hout gunstig te zijn voor de CO₂-uitstoot, maar de voor de duurzaamheid nodige behandelingen, waaronder het creosoteren, zijn omstreken. De EU heeft zelfs al overwogen creosoot te verbieden.

De verwerking van die oude bielzen vormt ook een probleem. Infrabel zal binnenkort een methode voorstellen om ze dusdanig te verwerken dat er energie geproduceerd wordt en het milieu ontzien wordt. Het aankoopbeleid zal in het licht daarvan kunnen worden aangepast. Infrabel zal de nodige aandacht besteden aan de informatie van de NFZ.

04.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (*Ecolo-Groen!*): U heeft gesproken over de economische balans van de productiemiddelen. De algemene ecobalansen van de betonnen en de houten bielzen zouden ook met elkaar moeten worden vergeleken.

04.04 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): Volgens mij houdt Infrabel rekening met die ecobalansen. Ik zal nagaan of die balansen wel degelijk in aanmerking worden genomen bij het evalueren van het voordeel dat deze of gene oplossing biedt.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken,

Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de vervanging van de spoorwegbrug te Moerbrugge" (nr. 9966)

05.01 Patrick De Groote (N-VA): Ter voorbereiding van de aanleg van een derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent wil Infrabel een nieuwe brug bouwen te Moerbrugge. De inwoners van de Moerbruggestraat vrezen geïsoleerd te raken na de afbraak van de oude brug in 2010.

Infrabel verklaarde eerst dat er geen geld was voor een noodbrug, later dat de ondergrond te drassig was. De overweg in de Gevaartsestraat zou te smal zijn om als alternatief te dienen.

Hoe verklaart de minister de tegenstrijdige verklaringen van Infrabel? Wat is de kostprijs van de noodbrug? Welke alternatieven worden onderzocht? Wat is de stand van zaken? Wat is de einddatum voor het vinden van een alternatief?

05.02 Minister Steven Vanackere (*Nederlands*): In het kader van de aanleg van een derde en vierde spoor plant Infrabel de vernieuwing van de spoorwegbrug in de Moerbruggestraat. Er wordt naar oplossingen gezocht om de inwoners niet te isoleren van Oostkamp.

Een noodbrug is niet evident omdat er aan één kant woningen staan en aan de andere kant het drassige De Warandeputten ligt. Daarom werd een tijdelijke overweg van tenminste 10 meter breed voorgesteld aan de Gevaartsestraat. Dit stuitte echter op hevig verzet bij de bevolking van Moerbrugge. Daarom wordt een haalbaarheidstudie voor de noodbrug verder uitgewerkt.

De drassige ondergrond verhoogt zeker de kostprijs van de noodbrug. Bovendien moet Infrabel daarvoor de nodige toelatingen krijgen. Tegen einde maart wil Infrabel de bevolking meedelen welke oplossing haalbaar is.

05.03 Patrick De Groote (N-VA): Het verheugt mij dat de mogelijkheid van een noodbrug terug wordt onderzocht, maar ik vraag mij af waarom nu pas naar de prijs wordt gekeken. Een overweg met slagbomen zou de bewoners isoleren.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de problemen met de 'Spaanse' dieseltreinen" (nr. 9514)

06.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): De 'Spaanse' dieseltreinen op de lijn Antwerpen-Hassel-Neerpelt vertoonden al veel mankementen. Op 19 december 2008 brak bij een dieseltrein brand uit achter de wielen. Vorig jaar zou een trein volledig zijn uitgebrand. Ik hoop dat dit geen structureel probleem is.

Wat was de oorzaak van het incident en valt het defect onder de garantieregeling? Welke problemen deden zich zich voor in 2008 met deze treinen?

06.02 Minister Steven Vanackere (*Nederlands*): Gedroogde bladeren tussen een remschijf hebben vuur gevat tijdens het remmen, met een beperkte rookvorming tot gevolg, doch zonder materiële schade. Spontane zelfontbranding is aldus soms mogelijk, ook al wordt dit type remschijf regelmatig gecontroleerd.

Bij elke revisie wordt dit type vervangen door een type dat minder gevoelig is voor het probleem. Er wordt nu tevens een branddetectiesysteem ingebouwd en aan het personeel werd een verhoogde waakzaamheid gevraagd.

Dit incident valt niet onder de garantieregeling en er is geen sprake geweest van andere noemenswaardige incidenten.

06.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Ik hoop dat de NMBS lessen zal trekken uit het Spaanse avontuur en hier rekening mee zal houden bij de aanschaf van nieuwe treinstellen.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het treinincident op 28 december 2008" (nr. 9515)

07.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Op 28 december 2008 zaten reizigers tussen Sint-Katelijne-Waver en Duffel enkele uren vast in een ijskoude trein. Tijdens het incident zou er sprake zijn geweest van gebrekkige communicatie, een trage hulpverlening en moeilijk te begrijpen veiligheidsprocedures. Een evacuatie van de reizigers werd niet toegelaten en hoewel veiligheid natuurlijk een topprioriteit is, blijft het onduidelijk waarom.

Wat was de oorzaak van het incident en waarom kon de trein pas zo laat opnieuw vertrekken? Wat was het probleem met de communicatie en welke lessen kan de NMBS trekken uit de gebruikte veiligheids- en noodprocedures? Werden de reizigers vergoed en is de Civiele Bescherming naar behoren opgetreden?

07.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Het incident werd veroorzaakt door een afgeknapte aardingskabel met een stroomuitval tot gevolg. Om veiligheidsredenen kon men de reizigers niet laten overstappen en moest men op zoek naar een diesellocomotief met bestuurder. Na nog enkele koppelingsproblemen kon de trein aldus om 10.22 uur vertrekken en tot Duffel rijden, waar de Civiele Bescherming de reizigers opwachtte met warme drank en dekens.

De oorzaak werd pas een kwartier na het incident duidelijk, zodat het treinpersoneel niet meteen concrete informatie of vooruitzichten kon geven aan de reizigers. Toch werd een aantal initiatieven opgestart om ook tot een betere communicatie te komen in dergelijke moeilijke omstandigheden. Er was nooit een veiligheidsrisico en binnenkort wordt het incident terdege geanalyseerd door de NMBS-Groep. Er wordt gewerkt aan een snellere inzet van hulplocomotieven.

De vergoeding van de reizigers gebeurt volgens de gebruikelijke compensatieregelingen. De Civiele Bescherming heeft de maatregelen getroffen die zij nodig achtte en met de beschikbare middelen. Collega De Padt kan hierover meer inlichtingen geven.

07.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): De reizigers mochten dus niet uitstappen omwille van veiligheidsredenen, maar men zal de procedures en het bewuste incident nog verder analyseren. Dat is een goede zaak. In bepaalde omstandigheden lijkt een veilige evacuatie van de reizigers mij toch mogelijk en aangewezen.

07.04 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Ik zal dit zeker nog bespreken met de verantwoordelijken.

Het incident is gesloten.

08 Interpellatie van de heer Georges Gilkinet tot de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de omzetting in Belgisch recht van de Europese richtlijn over de vrijmaking van de postmarkt" (nr. 252)

08.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Ik zou willen terugkomen op de beslissing van de regering-Leterme om de richtlijn over de vrijmaking van de postmarkt in Belgisch recht om te zetten. Vindt u dat de keuzes die gemaakt worden onze openbare Post beschermen? Gaat u een herziening van deze opties vragen?

Welke verbintenissen zou u kunnen aangaan om de belangen van De Post en haar werknemers te verdedigen?

08.02 Minister Steven Vanackere (Frans): Ik zet het beleid van gewezen minister Vervotte voort. In het kader van haar beslissing om de postmarkt te liberaliseren heeft de regering het voortbestaan van de universele dienstverlening en de transparantie voor de nieuwe markspelers willen waarborgen.

De krachtlijnen van die beslissing houden in dat De Post gedurende acht jaar de universele dienstverlening moet verzekeren en dat de nieuwe operatoren zich ertoe verbinden om binnen vijf jaar aanwezig te zijn op 80 procent van het grondgebied van elk van de drie Gewesten, en daarbij een uniform tarief te hanteren en de voorschriften van de Europese postrichtlijn na te leven. Ten slotte zullen de werknemers met een arbeidsovereenkomst in dienst moeten genomen worden.

Die beginselen zullen de komende maanden in wetsontwerpen worden gegoten.

Wat de herstructurering van De Post betreft, maken de getroffen maatregelen integraal deel uit van het strategisch plan. De herstructurering wordt uitgevoerd in permanent overleg met de sociale partners.

Dat plan is noodzakelijk om het voortbestaan van het bedrijf en de universele dienstverlening te waarborgen. Ik zal erop toezien dat de burgers over een goede universele dienstverlening kunnen blijven beschikken en dat De Post met de nodige dynamiek zal blijven werken.

08.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): De helft van De Post werd voor een habbekrats van de hand gedaan, maar anderzijds worden de werknemers zwaar onder druk gezet. Europa laat ons een zekere vrijheid bij de omzetting van de richtlijn. Wanneer de potentiële toekomstige concurrenten van De Post wordt toegelaten om de brievenpost twee dagen per week te bezorgen na twee jaar en ze niet op het hele grondgebied actief hoeven te zijn, dan wordt de concurrentie uiterst onbillijk. Is het niet zo dat een aantal landen de postmarkt hebben opengesteld zonder dat de nieuwkomers in het vaarwater van de openbare postdiensten kwamen, met de bedoeling de dienstverlening aan particuliere klanten te verzekeren?

Uit het Finse voorbeeld mag blijken dat het ook anders kan. We zullen amendementen indienen op het wetsontwerp dat u in het vooruitzicht stelt.

08.04 Minister Steven Vanackere (Frans): Ik wil erop wijzen dat 80 procent van het grondgebied goed is voor 90 procent van de bevolking. Bovendien leidt een dynamischer beleid in een overheidsbedrijf niet noodzakelijk tot een inkrimping van het personeel; zo werd ons vroeger aangewreven dat we de werkgelegenheid bij de NMBS kapot zouden maken, terwijl er tussen 2000 en 2004 300 extra personeelsleden in dienst werden genomen.

08.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Ik ben voorstander van een gelijke behandeling van alle burgers en van moderne openbare diensten. In de regeringsbeslissing van 18 december vind ik evenwel geen spoor terug van die principes. Dit probleem doet zich overigens niet alleen voor in De Post en de NMBS, maar treft ook de ONE, de TEC, enz.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Georges Gilkinet en luidt als volgt:

“De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer Georges Gilkinet

en het antwoord van de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen,

vraagt de regering

1. haar steun aan De Post als universele dienstverlener opnieuw te bevestigen en de gebruikers van De Post waarborgen te bieden op het stuk van de dienstverlening en de werknemers op het stuk van de werkgelegenheid;
2. haar beslissing van 18 december betreffende de liberalisering van de postsector te herzien in die zin dat de openbare postoperator een betere bescherming wordt geboden;
3. mogelijke nieuwe actoren op de postmarkt de volgende eisen op te leggen:
 - wat de arbeidsvoorwaarden betreft: dat de postbezorging door personeel in loondienst zou gebeuren, dat alle werknemers ten minste een halfzijdse arbeidsovereenkomst zou worden gewaarborgd en dat slechts in uitzonderlijke omstandigheden van uitzendarbeid gebruik zou worden gemaakt;
 - wat de dienstverlening betreft: dat ze vanaf het eerste jaar het volledige grondgebied zou bestrijken, met inbegrip van de dunbevolkte gebieden;
 - wat de frequentie van de postbezorging betreft: dat de post met ingang van het eerste activiteitsjaar vijf dagen per week zou worden bezorgd;
4. op het Europese niveau het behoud van de btw-vrijstelling die de historische postoperator momenteel geniet, te bepleiten."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Jef Van den Bergh en Ludo Van Campenhout.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

09 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het aantal treinen dat in het station Brussel-Congres stopt" (nr. 9564)

09.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Is het waar dat er minder treinen zullen stoppen in het Station Brussel-Congres, dat nochtans veel treinreizigers over de vloer krijgt? Dat zou uiteraard een heel slecht initiatief zijn. Hoe maakt u de optie trein aantrekkelijk voor wie werkt in de zone Kruidtuin-Pacheco?

09.02 Minister Steven Vanackere (Frans): Het aantal reizigers per dag in Brussel-Congres is de afgelopen vijf jaar blijven stijgen: van 2.790 in 2003 naar 3.393 in 2007. Voor de drie komende jaar plannen we geen enkele wijziging in het aantal treinen die in dat station zullen stoppen. Vanaf 14 december zullen drie treinen per uur in het station stoppen in plaats van de twee aanvankelijk geplande treinen: de L-treinen Antwerpen-Brussel, de IR-treinen Quévy-Brussels Airport en de IR Antwerpen-Doornik.

Verscheidene bedrijven uit de zone Kruidtuin-Pacheco hebben al een contract van derde betaler met de NMBS gesloten.

09.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Ik dank de NMBS en u dank ik voor uw inspanningen, mijnheer de minister.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van

- de heer Bart De Wever aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de verkoop van gronden op de locatie Petroleum-Zuid door het Fonds voor Spoorweginfrastructuur" (nr. 9591)
- de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de verkoop van de gronden van het Fonds voor Spoorweginfrastructuur te Antwerpen" (nr. 9809)

10.01 Ludo Van Campenhout (Open Vld): Het Fonds voor Spoorweginfrastructuur (FSI) beheert in Antwerpen onder meer 21 hectare gronden op de voormalige terreinen van Petroleum Zuid. De stad Antwerpen en het Vlaamse Gewest koesteren plannen om op deze verlaten en vervuilde terreinen een watergebonden bedrijventerrein uit te bouwen. De stad Antwerpen en het Gewest hebben een projectvennootschap opgericht om met het oog hierop in onderhandeling te treden met het FSI. De mogelijkheid was ook al geopperd om het FSI bij dit vennootschap te betrekken.

Volgens artikelen in de pers zouden de gronden tot eenieders verrassing verkocht worden - of zelfs al verkocht zijn - aan een privéprojectontwikkelaar. Er zou zelfs al een compromis zijn getekend inclusief een prijsstelling.

Wie beheert eigenlijk betrokken gronden? Het FSI of de Federale Participatiemaatschappij?
Is de verkoop al een feit? Werd het compromis ondertekend? Is het eigendomsstatuut volledig geregeld?
Tegen welke prijs is de eventuele verkoop gebeurd? Welke procedure werd hierbij gevolgd?
Waarom werden de lokale overheden hierover niet ingelicht?

Wie zal opdraaien voor de bodemsanering en het eventuele bodemverzet? Dit is immers belangrijk om de meerwaarde van de verkoop van de gronden te kunnen evalueren.

Werd er rekening gehouden met de stedenbouwkundige bestemming van de gronden? Het gaat om industriële gronden die eigenlijk niet in aanmerking komen voor de bouw van een stadion of van kantoren.

Heeft het FSI aan de koper een borgstelling gevraagd om zijn rechten op betaling veilig te stellen?

10.02 Bart De Wever (N-VA): De heer Van Campenhout heeft alle vragen eigenlijk al gesteld. Ik vond het als Antwerps gemeenteraadslid eigenaardig dat ik op 15 december in *Gazet van Antwerpen* moest lezen dat Patrick Vanoppen, directeur van Vivinvest en Vivimmo, een gratis voetbalstadion aan de stad wilde geven. De krant meldde ook dat hij een compromis met het FSI had bereikt over de aankoop van die gronden. Toen bleek ook nog dat het schepencollege dit in de krant had moeten lezen.

Het komt zeer eigenaardig over dat de federale overheid zonder overleg een compromis zou bereiken om een cruciaal deel van het domein te gelde te maken.

10.03 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Ik kan de verkoop bevestigen. Het FSI en Vivinvest hebben op 1 december 2008 een overeenkomst getekend voor een perceel van 193.000 m² te Antwerpen, Petroleum-Zuid. Het terrein, dat momenteel nog ingekleurd is als parkgebied, werd verkocht voor bijna 5,8 miljoen euro. Het compromis bevat een aantal opschortende voorwaarden die vervuld moeten zijn voor het verlijden van de notariële akte.

Het FSI heeft sinds eind 2007 gesprekken gevoerd met de Participatiemaatschappij Vlaanderen (PMV), waarbij meestal ook iemand van AG Vespa aanwezig was. Initieel werd een participatie van het FSI beoogd in de projectgroep rond Petroleum-Zuid met de bedoeling om het perceel van het FSI deel te laten uitmaken van het hele projectgebied. Op een bepaald ogenblik gaf AG Vespa aan dat de stad Antwerpen verkoos om het stuk van het FSI aan te kopen om zo het aantal betrokken partijen tot een minimum te herleiden. Niet de stad, maar de PMV zou dan het terrein kopen. Mits een aanvaardbaar bod stond FSI hiervoor open.

De PMV heeft in juli 2007 een bod gedaan van 734.700 euro, wat neerkomt op 3,8 euro per m², heel wat minder dan de uiteindelijke 30 euro per m². Het FSI heeft laten weten dat dit bod niet kon aanvaard worden. Het FSI heeft daarna laten weten in gesprek te zijn met een andere kandidaat.

De stad Antwerpen is via Vespa, partner van de PMV, bij de ontwikkeling van het groot terrein Petroleum-Zuid betrokken en heeft op die manier alle verkoopsonderhandelingen met betrekking tot het perceel van het FSI gevolgd. De stad wist dus dat Vivinvest bereid was tien maal meer te betalen dan de PMV.

Sinds maart 2007 werden verschillende vastgoedspelers gecontacteerd in verband met de totale portefeuille in eigendom van FSI. Omwille van de iets moeilijker situatie en de milieuproblematiek werd het terrein aan de kaai Petroleum-Zuid door de meesten als minst interessante beschouwd. Op het moment waarop het FSI werd gecontacteerd door de uiteindelijke koper, toonden de eerder gecontacteerde partijen geen interesse meer.

De maatregelen die nodig zijn voor de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) vallen onder de

eenzijdige verbintenis van de NMBS ten opzichte van het FSI zoals bepaald is bij de overdracht aan het FSI. NMBS Holding is momenteel bezig met deze onderzoeken en werken. De verkoper is alleen gebonden door milieukosten die gepaard gaan met de bestemming op het ogenblik van overdracht. Aangezien deze bestemming niet veranderd is, bestaat er geen kans dat het FSI de kosten zal moeten dragen.

Met die lasten diende bij de prijsbepaling dan ook geen rekening te worden gehouden. Momenteel is enkel het gewestplan van toepassing waarop het terrein grotendeels is ingekleurd als parkgebied. Het FSI heeft het terrein dus verkocht als parkgebied voor 30 euro per vierkante meter.

10.04 Ludo Van Campenhout (Open Vld): Ik zal dat nazien. Mij heeft men meegedeeld dat FSI niets heeft laten weten.

Welke procedure heeft men gevolgd om die gronden te verkopen? Is de markt al dan niet voldoende transparant geraadpleegd? De PMV en Vespa ontkennen beide dat men ondertussen iets heeft laten weten. Bij Vespa kan men dat gemakkelijk verifiëren. Niet het FSI, maar de NMBS zal de bodemsanering en de lasten van het grondverzet moeten dragen. Men zegt mij dat bovenop de prijs van 3,8 euro per vierkante meter, die de PMV had moeten betalen, de kosten voor grondverzet en bodemsanering kwamen. Dat brengt de prijs natuurlijk in een totaal ander perspectief. Als de PMV de sanering had gedragen, was die prijs niet helemaal onvergelijkbaar met de prijs die de private partner nu biedt. Het zijn zwaar vervuilde gronden.

10.05 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Ik heb vandaag geen enkele reden om te veronderstellen dat de vergelijking met het tienvoudige zou zijn gestoeld op andere economische benaderingen. Ik heb echt wel het aanvoelen dat het niet het gevolg is van een andere manier van berekenen.

10.06 Bart De Wever (N-VA): Ik ben stomverbaasd. Er zou dus wel een kennisgeving zijn geweest. De prijs is ook merkwaardig, want wij hebben altijd te horen gekregen dat het prijsverschil zo groot was omdat de koper die kosten op zich moest nemen. Als wij nu vernemen dat die kosten sowieso ten laste van de NMBS vallen, kan ik als leek niet meer begrijpen waar een dergelijk prijsverschil vandaan zou komen.

De **voorzitter**: We zullen de zaken verifiëren en er desgevallend op terugkomen

Het incident is gesloten.

11 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Sarah Smeyers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het 'Actieplan Zelfdoding op het Spoor' " (nr. 9590)
- mevrouw Hilde Vautmans aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het 'Actieplan Zelfdoding op het Spoor' " (nr. 9779)
- de heer Michel Doomst aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het actieplan tegen zelfdodingen op het spoor" (nr. 9793)
- mevrouw Linda Musin aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de vooruitgang in het zelfmoordpreventieplan voor de Belgische spoorwegen" (nr. 9808)

11.01 Sarah Smeyers (N-VA): Infrabel werkt aan het actieplan Zelfdoding op het spoor, dat deel uitmaakt van het beheercontract. Momenteel worden de zogenaamde hotspots – de meest gevoelige plaatsen voor suïcidepogingen – in kaart gebracht.

Wanneer zal die lijst afgewerkt zijn? Wat zal Infrabel verder met die gegevens doen? Wat is de precieze inhoud en wat zijn de doelstellingen van het actieplan? Tegen wanneer kunnen we de eerste resultaten verwachten? Over welke middelen beschikt Infrabel om het plan uit te voeren?

Voorzitter: de heer François Bellot.

11.02 Hilde Vautmans (Open Vld): Wij zijn zeer bekommerd over het aantal zelfdodingen op het spoor, ongeveer een honderdtal per jaar. Daarbovenop komt ook nog eens het hoge aantal ongevallen van de laatste maanden.

In Nederland plaatst men op gevoelige plaatsen borden met het telefoonnummer van de zelfmoordlijn. Open Vld wil er alles aan doen om het aantal zelfdodingen tot een minimum te herleiden. De gevolgen voor het treinpersoneel, de passagiers en de mensen die ter plekke de zelfdoding moeten onderzoeken, zijn traumatisch. Dat geldt ook voor de nabestaanden, die moeten opdraaien voor de kosten. Ik heb daarover al verschillende keren gedebatteerd met de vorige minister. Zij had aangekondigd dat ze zou nakijken hoe dat menselijker kon worden aangepakt. Zijn daar al verdere resultaten over bekend? Zal de minister overleggen met de verschillende steden, gemeenten en politiezones?

11.03 Michel Doomst (CD&V): De cijfers zijn inderdaad zorgwekkend. Jaarlijks zijn er tussen de honderd en tweehonderd geslaagde pogingen. Gewezen minister Vervotte had aangekondigd dat het actieplan klaar zou zijn tegen het einde van 2008 en dat het zou kaderen in het beheercontract met Infrabel. Er zou worden samengewerkt met de lokale overheden, zoals gemeenten en politie.

Hoe ver staat het met het actieplan? Hoe zal het er concreet uitzien? Hoe zal het op korte en lange termijn worden uitgevoerd?

11.04 Minister Steven Vanackere (*Nederlands*): Ook als Vlaams minister werd ik geconfronteerd met de problematiek van zelfdoding. In het algemeen zijn er in ons land een duizendtal gevallen per jaar. De NMBS en Infrabel kunnen een aantal preventieve maatregelen nemen.

Het actieplan bepaalt dat er een lijst wordt opgesteld van de meest gevoelige plaatsen voor zelfdodingen. Dat is ondertussen gebeurd. De lijst van hotspots telt 21 gemeenten en 34 plaatsen. Binnen Infrabel werd een speciale cel Preventie zelfdoding op het spoor opgericht. In een eerste fase zal deze cel alle hotspots ter plaatse onderzoeken op specifieke kenmerken.

In een tweede fase zal samen met de betrokken partijen, zoals gemeentebesturen, het Gewest, de lokale politie en de hulpverleningsorganisaties naar gepaste maatregelen worden gezocht. Ik zal er zelf op toezien dat er ook voldoende wordt samengewerkt met de Gemeenschappen. De maatregelen zijn afhankelijk van de ligging van de hotspot en kunnen onder meer bestaan uit het beperken van de toegang tot het spoor, de inzet van bewakingsdiensten, afspraken maken met de media – bijvoorbeeld niet meer berichten over details om kopieergedrag te vermijden - en het organiseren van een specifieke opleiding voor bepaalde personeelscategorieën.

Infrabel zal de kosten van de verschillende maatregelen evalueren en bespreken met de verschillende overheden. Ik zal er zelf op toezien dat alles voldoende snel vooruit gaat. De eerste resultaten van het actieplan verwacht ik in de loop van 2010. Voor de volledige uitvoering van het plan zal drie jaar nodig zijn. Infrabel beschikt over drie personeelsleden in de cel Preventie zelfdoding voor de uitvoering ervan en de middelen komen uit het investeringsbudget van 2010.

Mijn voorganger heeft het Vlaams actieplan voor zelfdodingpreventie gelanceerd en ik heb daar de middelen voor verdrievoudigd. Ook in deze hoedanigheid wil ik de nodige maatregelen nemen, want ik kan mij er niet bij neerleggen dat ons land, samen met Finland, aan de top staat van de zelfdodingstatistieken.

11.05 Sarah Smeyers (N-VA): Het doet mij plezier dat de minister zeer begaan is met deze problematiek en dat hij ook spontaan de samenwerking met de Gemeenschappen aankaart. Zelfdoding is inderdaad een algemeen probleem, waarin de Gemeenschappen een grote bevoegdheid hebben. De eerste resultaten zouden er pas tegen 2010 zijn. Het moet mogelijk zijn om sneller vooruitgang te boeken, want de lijst met hotspots is er al.

11.06 Hilde Vautmans (Open Vld): Ook ik ben blij dat de minister zeer gedreven is. Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag of er ook met steden en gemeenten zal worden samengewerkt. Kunnen wij de lijst

van de 21 betrokken gemeenten ontvangen? Er bestaat al een protocol met de media, dat de minister in zijn vorige hoedanigheid geactualiseerd heeft. Sommige journalisten kennen het protocol echter niet. Zou de minister voor meer bekendheid kunnen zorgen? De vorige minister had aangekondigd om te onderzoeken of het mogelijk was om een verzekering af te sluiten, zodat de nabestaanden niet geconfronteerd worden met de rekening. Ik roep op tot menselijkheid. Kan de minister nagaan of het mogelijk is om de hoge kosten voor de nabestaanden te beperken?

11.07 Michel Doomst (CD&V): Er is al heel wat werk gepresteerd. De samenwerking met de Gemeenschappen kan niet genoeg benadrukt worden. Vermits we nu een lijst hebben van de 21 betrokken gemeenten, moeten we inderdaad niet te lang wachten om samen met die gemeenten en de politie aan oplossingen te werken. Wat de media betreft, valt het op dat sommigen de deontologie wel volgen en anderen niet. De minister zou de media op hun verantwoordelijkheid kunnen wijzen om kopieergedrag te vermijden.

11.08 Minister Steven Vanackere (Nederlands): De betrokken gemeentebesturen en politiediensten zullen wel degelijk bij het overleg betrokken worden. De herlancering van de mediarijchlijnen zijn er gekomen in samenwerking met de sector. Het afgelopen jaar hebben we al veel resultaten gezien. De vzw Verder volgt de naleving van de richtlijnen in de Nederlandstalige media op. Het zou goed zijn als ook de Franse Gemeenschap een gelijkaardig initiatief zou nemen.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "een gratis vervoersticket op een verkiezingsdag" (nr. 9642)

12.01 David Geerts (sp.a): Op 7 juni 2009 zijn er verkiezingen. Op die dag zouden de mensen gratis moeten kunnen reizen om te gaan stemmen.

Gaat de minister ermee akkoord alle reizigers op 7 juni 2009 gratis te laten reizen met het spoor? Zal hij hiervoor maatregelen nemen?

12.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Volgens een akkoord tussen Binnenlandse Zaken en de NMBS is de NMBS verplicht om, zoals bij de vorige verkiezingen, een kiezersbiljet te geven. Het tarief is opgenomen in bijlage 12 van het beheercontract. Het betreft een gratis tweedeklasticket geldig vanaf vrijdag 5 juni na 19.00 uur voor de heenreis en met terugreis op zondag 7 juni 2009. Het kiezersbiljet kan worden gebruikt door kiezers die niet meer in de gemeente verblijven waar ze moeten gaan stemmen, door studenten die in een andere gemeente verblijven dan waar ze hun domicilie hebben, door mensen die in een ziekenhuis of instelling verblijven buiten hun woongemeente en door kiezers die loon- of weddetrekkenden zijn en hun beroep uitoefenen in het buitenland of in een andere gemeente dan die waar ze moeten gaan stemmen, alsook hun inwonende, stemplichtige familieleden.

Wie zo'n ticket wil, moet zijn recht op dit kiezersbiljet kunnen aantonen. Het seniorenbiljet zal uitzonderlijk eveneens geldig zijn op het weekend van de verkiezingen.

12.03 David Geerts (sp.a): Bij de vorige verkiezingen maakten heel weinig mensen gebruik van de mogelijkheid van het kiezersticket. Het zou eenvoudiger zijn iedereen gratis de trein te laten nemen.

12.04 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Daarmee ga ik niet akkoord

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer Bruno Stevenheydens aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de treinverbindingen in Beveren en tussen St-Niklaas en Brussel" (nr. 9666)

13.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Beveren is de vierde gemeente van Oost-Vlaanderen in bevolkingsaantal, maar de treinverbindingen laten er veel te wensen over. Er wordt al geruime tijd op aangedrongen dat er elk uur zowel in de richting van Gent als in de richting van Antwerpen een IC-trein zou stoppen.

Vanaf 15 december 2008 stopt er elk uur een IC-trein richting Gent, maar de uurregeling van de stoptrein en de IC-trein zijn slecht op elkaar afgestemd. Er is immers maar een verschil van 12 minuten. Kan dat niet worden opgetrokken tot een half uur? De uurregeling na 22.00 uur is slechter geworden en de verbinding tussen Sint-Niklaas en Brussel is zeker niet verbeterd. Wat zal de minister hieraan doen?

13.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Omdat de L-trein in Lokeren aansluiting geeft op de ICP Gent-Antwerpen is er slechts 12 minuten tussen. Aan de ICC Rijsel-Antwerpen en de ICG Oostende-Antwerpen kan geen bijkomende stop in Beveren worden toegekend wegens beperkingen van de toegekende rijpaden.

Na 22.00 uur komt er met de invoering van de nieuwe treindienst een bijkomende stop vanuit Gent om 22.24 uur en om 23.24 uur. Vanuit Antwerpen is er na 22.00 uur een uurdienst richting Beveren. Er is dus wel degelijk rekening gehouden met de vraag naar een beter aanbod.

De ICL Sint-Niklaas-Dendermonde-Brussel doet er 1.29 uur over. Vanuit Sint-Niklaas kan er ook via Mechelen of Berchem naar Brussel worden gereden in een gelijkaardige tijdspanne. Vanuit Beveren is er in Berchem aansluiting van de ICP Gent-Antwerpen met de IR Antwerpen-Brussel. De overstaptijd bedraagt altijd ongeveer zes minuten. Er is dus wel degelijk een verbetering voor de reizigers van Beveren, zowel qua treinaanbod als qua aansluitingen en overstap.

13.03 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Met een overstaptijd van zes minuten heb ik al dikwijls mijn aansluiting gemist en het is gek dat een niet-rechtstreekse trein er minder lang over doet naar Brussel dan de rechtstreekse trein. Wij hopen op beterschap.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van de heer Bruno Stevenheydens aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de criteria om postkantoren te sluiten" (nr. 9667)

14.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): In slechts 29 gemeenten blijven er twee of meer postkantoren open. In de andere gemeenten wordt het aantal postkantoren verminderd tot één. De criteria om postkantoren te sluiten zijn het aantal inwoners en de contacten in het kantoor. Die criteria werden niet consequent gehanteerd. Bovendien houdt De Post wel rekening met het aantal pendelaars, de aanwezigheid van internationale instellingen of industriegebieden.

Is de minister op de hoogte van het al dan niet aanvaarden van bepaalde belangrijke criteria? Is hij bereid om de beslissing van De Post bij te sturen door wel rekening te houden met meer criteria?

14.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): De Post wil haar dienstverlening aanpassen aan de veranderde behoeften van haar klanten en wil de leefbaarheid van het kantorennetwerk garanderen door de rentabiliteit van de verkooppunten te verbeteren. Het eerste doel wordt onder meer gerealiseerd door het verruimen van het aanbod van distributiekanaalen, met naast het postkantoor ook de PostPunten, eShop, de zegelwinkels en een aantal specifieke diensten voor bedrijven. Die plannen zijn volop in uitvoering. Door de omvorming van het bestaande kantorennetwerk naar een 650-tal postkantoren en ongeveer evenveel PostPunten kan op een economisch verantwoorde wijze worden tegemoet gekomen aan de vraag naar een grote toegankelijkheid en nabijheid van de postale basisdiensten.

De Post heeft het aantal te behouden postkantoren per gemeente bepaald op basis van die twee doelstellingen. Andere beslissende factoren zijn het aantal postale contacten, het aantal inwoners en ook het

beheercontract, dat vastlegt dat er hoe dan ook per fusiegemeente minstens één postkantoor moet zijn. Het criterium van nabijheid en dus ook de oppervlakte wordt in belangrijke mate in aanmerking genomen in de terreindekking van de postpunten. Bovendien hebben grote stedelijke gemeenten in vergelijking meer klanten doordat veel forenzen er naar het postkantoor gaan. De keuze van het aantal kantoren is dus niet willekeurig.

Bedrijven hebben toegang tot specifieke postale diensten buiten het postkantoor, bijvoorbeeld via internet, eShop of diensten zoals frankeermachines en afhaling van de briefwisseling.

14.03 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Ik betreur dat het Parlement geen inzage heeft in de cijfers over postale contacten en protesteer ertegen dat de derde grootste gemeente van Vlaanderen slechts één postkantoor heeft, terwijl sommige Brusselse gemeenten wel twee postkantoren hebben.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer Stefaan Vercamer aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de spoorlijn 89, Kortrijk-Oudenaarde-Brussel" (nr. 9706)

15.01 Stefaan Vercamer (CD&V): Ik heb reeds verschillende malen vragen gesteld over een versterking van de capaciteit en van de dienstverlening van lijn 89, Kortrijk-Oudenaarde-Brussel, waar echter eerder sprake is van een verslechtering dan van een verbetering. Vorige week werd een piekurtrein zelfs gewoon afgeschaft.

Hoeveel treinen op deze lijn hadden vertraging in de periode november-december 2008 en waarom? Hoe zal men dit oplossen? Hoe vaak werden tussen begin november 2008 en begin januari 2009 treinen met een verminderde capaciteit ingezet en waarom? Wat vermelden de verslagen van de treinbegeleiders daarover? Hoe zal men dit oplossen? Kan de minister een overzicht geven van de geplande verhogingen van de perrons op deze lijn?

15.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): In november en december 2008 lagen de stiptheidscijfers niet alleen lager voor lijn 89, maar voor het hele net. De stiptheid van lijn 89 is daarbij toch nog het hoogst van alle lijnen naar Brussel, met een stiptheidspercentage van 97 procent in het derde kwartaal van 2008, tegenover 91,6 procent voor het hele net en 93,6 procent voor de andere lijnen naar Brussel. Een aantal defecte treinen, storingen aan de infrastructuur en treinonderdelen en de winteromstandigheden hebben deze cijfers de afgelopen maanden negatief beïnvloed. De technische ploegen van de werkplaatsen werden daarom versterkt en de planning werd aangepast.

Door het grote aantal defecten rijden sommige piekurtreinen met een verminderde samenstelling, hoewel de NMBS alles in het werk stelt om de geplande samenstellingen te respecteren. In de komende jaren zal de NMBS trouwens honderd nieuwe dubbeldeksrijtuigen en 305 nieuwe motorstellen in gebruik nemen. De NMBS werkt aan studies over de bedrijfszekerheid van het materieel en heeft een systeem op punt gesteld om informatie over samenstelling en bezetting te centraliseren en aldus optimaal op te volgen.

Op lijn 89 wordt tussen Denderleeuw en Oudenaarde een aantal perrons verhoogd tussen 2010 en 2014. Voor het grotere station van Zottegem worden eerst uitgebreidere studies voorbereid met betrekking tot de toegankelijkheidsproblematiek. De eerste resultaten daarvan worden binnenkort verwacht.

15.03 Stefaan Vercamer (CD&V): Blijkbaar blijven de investeringen inzake de perrons beperkt tot Zottegem, wat slecht nieuws is voor onze regio. Ik zal blijven terugkomen op deze kwestie, vermits het hier toch gaat om een belangrijke lijn.

15.04 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Ik wijs er op dat voorbij Zottegem al een aantal perrons verhoogd werd.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het inleggen van een bus na treinpanne" (nr. 9722)

16.01 David Geerts (sp.a): Het is niet bepaald aangenaam wanneer een trein ergens op een afgelegen plaats vastraakt en de reizigers gedurende enkele uren soms zonder verdere informatie in een koud treinstel moeten wachten. Kan men in een dergelijk geval echt niet bijvoorbeeld snel een bus sturen om deze mensen te laten overstappen? Welk veiligheidsrisico houdt zo iets precies in voor de reizigers?

16.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Het gaat altijd om een afweging en vermits veiligheid een belangrijk criterium is en blijft, vraag ik begrip voor mijn voorzichtige reactie. De NMBS tracht steeds zo veel mogelijk alternatieven voor te stellen, maar op bepaalde plaatsen kan men niet voldoende dicht bij de trein komen. Als de trein niet stilstaat aan een perron, kunnen plaatselijke omstandigheden het uitstappen van personen ook sterk bemoeilijken: stilstand in volle baan met uiteenlopende omgevingsfactoren, probleem van zichtbaarheid, een te grote opstaphoogte, moeilijk begaanbare bodem.

De treinbegeleider en vervolgens de verantwoordelijke van de directie Reizigers Internationaal beslissen in eerste instantie of uitstappen al dan niet mogelijk is. Daarbij geldt bovenal de absolute veiligheid van de klant. Desgevallend kan bijstand worden gevraagd aan de hulpdiensten.

16.03 David Geerts (sp.a): Het veiligheidsrisico is natuurlijk een essentieel gegeven, maar men zou toch moeten bekijken hoe snel mensen kunnen worden geëvacueerd als men alle risico's kan uitsluiten.

Het incident is gesloten.

17 Samengevoegde vragen van

- de heer Michel Doomst aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de gebrekkige informatieverstrekking naar treinreizigers" (nr. 9736)

- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de logica van de informatieverstrekking via de NMBS-website" (nr. 10178)

17.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Ik verwonder mij over de werking van de NMBS-website. Wanneer men een verbinding ingeeft via een tussenliggend station, geeft de site een ander treinaanbod op dan wanneer men een route ingeeft zonder overstap. Als men bijvoorbeeld wil weten welke treinen van 's Gravenbrakel naar Leuven rijden, worden alleen bepaalde CR-treinen opgegeven. Kunt u hieromtrent nadere toelichting geven? Schort er wat aan het computersysteem? Is het de bedoeling het reizigersaantal in de CR-treinen te doen afnemen? Zullen de ICT-verantwoordelijken van de holding de website optimaliseren?

17.02 Minister Steven Vanackere (Frans): De informatie op de website van de NMBS is zo georganiseerd dat de klant een oplossing aangeboden wordt waarmee hij zo snel mogelijk zijn bestemming kan bereiken. Het kan dus gebeuren dat sommige treinen niet worden weergegeven. De volledige treinregeling kan echter geraadpleegd worden via de gele affiches, en staat ook op de website.

17.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Misschien zou men de websitebeheerders moeten voorstellen te vermelden dat men ook nog gebruik kan maken van andere treinen om een bepaald traject af te leggen, en dat de dienstregeling van die andere treinen in een andere rubriek opgevraagd kan worden.

17.04 Minister Steven Vanackere (Frans): Ik neem nota van uw voorstel. De berichten aan de internaut waarin deze verzocht wordt de affiches te raadplegen en hem gewezen wordt op de beperkingen van de op de website verstrekte reisinformatie, worden niet noodzakelijk gelezen. De klant moet trouwens weten dat de website ertoe strekt de theoretisch meest geschikte treinverbindingen op te geven. Er zou niettemin nagegaan kunnen worden hoe de communicatie betreffende het gebruik van de website verloopt om te voorkomen dat de klanten het spoor bijster raken.

Het incident is gesloten.

18 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Luk Van Biesen** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het aantal ongevallen op overwegen" (nr. 9810)
- de heer **Jan Mortelmans** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de ongevallen op overwegen en het plan 'Overwegen 2008-2015'" (nr. 9871)

18.01 Luk Van Biesen (Open Vld): Volgens een studie van Touring gaat het totale aantal overwegen in ons land in dalende lijn, terwijl het aantal ongevallen op een overweg min of meer stabiel blijft. Touring concludeert dat de invoering van een eenvormige signalisatie en het inkorten van de wachttijden het aantal ongevallen zouden kunnen doen afnemen.

In ons land tellen 1300 overwegen slechts een halve slagboom, 444 overwegen hebben er zelfs helemaal geen en vijftien overwegen zijn uitgerust met een detectiesysteem om te verhinderen dat men gekneld geraakt tussen de slagbomen.

Hoeveel slachtoffers zijn er in 2008 op overwegen gevallen? Hoe zal er getracht worden dit aantal terug te dringen? Hoeveel procent van haar budget investeert Infrabel in infrastructuur voor overwegen?

18.02 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Infrabel wil met het Plan Overwegen 2008-2015 een antwoord bieden op de problematiek van de ongevallen op spoorwegoverwegen.

Hoeveel slachtoffers zijn er sinds 2000 gevallen op overwegen? Heeft Infrabel al de studie van Touring bestudeerd waarin de situatie in Duitsland – tienmaal meer overwegen maar slechts de helft van het aantal ongevallen – met die in ons land wordt vergeleken?

Hoever staan de experimenten met flitspalen met elektronische camera's aan overwegen?

Behelst het Plan Overwegen een nieuwe categorisering van de overwegen?

Hoeveel overwegen waren er in België op 1 januari 2009? Hoeveel zullen er dit jaar worden afgeschaft?

Hoeveel investeert Infrabel tot in 2015 in het veiliger maken van de overweginfrastructuur?

18.03 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Het aantal ongevallen op overwegen bedroeg tussen 2000 en 2007 respectievelijk 48, 62, 59, 55, 52, 61, 56 en 76. het aantal dodelijke slachtoffers bedroeg voor dezelfde periode respectievelijk 8, 13, 14, 12, 8, 16, 10 en 19. Volgens de studie van Touring telt Duitsland tien maal meer overwegen dan ons land, doch men kent er in verhouding maar de helft van het aantal ongevallen. Touring hanteert echter niet de absolute ongevallencijfers, maar wel het procentueel aandeel van de ongevallen op overwegen ten aanzien van het aantal ongevallen op de weg. In Duitsland is nog 47 procent van de overwegen uitgerust met passieve signalisatie – het typische Sint-Andrieskruis – tegenover 16 procent bij ons. In België zijn er dus veel meer overwegen met actieve signalisatie zoals lichten en slagbomen. Vermits ongevallen op overwegen bijna steeds het gevolg zijn van het negeren van de signalisatie, moet ik besluiten dat men in Duitsland de signalisatie beter respecteert dan bij ons. Infrabel zal proberen in het Plan Overwegen 2008-2015 meer respect voor het naleven van de signalisatie af te dwingen.

Infrabel bestudeert een proefproject met een elektronische flitscamera. In de loop van volgende maand zal er een eerste experiment doorgang vinden op de lijn Antwerpen-Mol.

Het Plan Overwegen 2008-2015 behelst het afschaffen van overwegen, meer preventie via flitscamera's, weg- en spooraanpassingen en de sensibilisering van de weggebruikers. Het Plan wordt momenteel nog volop bestudeerd binnen de verschillende bevoegde beleidscellen.

Infrabel overweegt niet de overwegen uit rusten met volledige slagbomen. Dit zorgt immers voor langere sluitingstijden. Er moet een detectiesysteem worden aangebracht dat het mogelijk maakt de trein te doen

stoppen als een voertuig gekneld raakt tussen twee slagbomen. Dit betekent dat de overweg vroeger moet worden afgesloten om te vermijden dat de trein moet afremmen. Wel zal een aantal overwegen worden omgezet van categorie 3 naar 2.

Dit jaar wil Infrabel twaalf overwegen afschaffen. Tussen 2009 en 2015 wil men tweehonderd overwegen afschaffen.

Het totale budget om het Plan Overwegen 2008-2015 uit te voeren bedraagt 264 miljoen euro, waarvan 215 miljoen voor het afschaffen van overwegen.

18.04 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Een omzetting van categorie 3 en 2 naar 1 zit er blijkbaar niet in, daarentegen wel van 3 naar 2. Ik heb een wetsvoorstel ingediend inzake de hercategorisering van 2 naar 1. Indien dit zinloos is, zal ik het terugtrekken.

Het incident is gesloten.

19 Vraag van de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de ontsluiting van De Panne" (nr. 9913)

19.01 David Geerts (sp.a): Op spoorlijn 73 – van Gent Sint-Pieters naar De Panne - doet er zich met de regelmaat van een klok plaatsgebrek voor. Zelfs in de drukke zomermaanden wordt de samenstelling van de trein niet aangepast. Nochtans trekt Plopsaland heel wat toeristen aan in de zomer.

Kan de capaciteit van deze lijn niet worden verhoogd tijdens de zomermaanden? Kunnen er bijvoorbeeld 's ochtends en 's avonds geen bijkomende piekurentreinen worden ingelast? Klopt het dat de 'studententrein' die op dat traject rijdt, de vrijdagavond bijna altijd leeg terugspoort naar het binnenland?

19.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Een trein wordt samengesteld op basis van de bekende en te verwachten reizigersfluxen, dit rekening houdend met de bezetting in een vergelijkbare periode van het voorbije jaar. Tijdens de zomermaanden wordt de samenstelling op dit traject wel degelijk versterkt en worden er toeristentreinen ingelegd van en naar De Panne. Iedere maand worden de overbezettingen geanalyseerd en worden overbezette treinen aangepast voor zover er materiaal voorhanden is.

Momenteel rijden er twee P-treinen 's morgens en 's avonds op lijn 73. Er is geen materiaal noch personeel beschikbaar voor het inleggen van een bijkomende P-trein.

19.03 David Geerts (sp.a): De rest van de vragen zal ik schriftelijk stellen.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van de heer Raf Terwingen aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "een aantal aanpassingen met betrekking tot de dienstregeling van de NMBS in Limburg en de voorziene investeringen door de NMBS" (nr. 9726)

20.01 Raf Terwingen (CD&V): De nieuwe NMBS-dienstregeling heeft onaangename gevolgen voor reizigers uit Tongeren en Bilzen die via Hasselt naar Leuven en Brussel pendelen. Tussen Hasselt en Leuven is de trein voortaan een omnibustrein met extra haltes. Het alternatief van de snelle uurverbinding vanuit Hasselt naar Brussel is geen oplossing voor de reizigers richting Leuven omdat deze trein over de bocht rond Leuven rijdt. Bovendien zit deze trein al stampvol.

In hoeverre kunnen de aangekondigde NMBS-investeringen een oplossing bieden voor deze problemen? De reizigers uit Tongeren en Bilzen zijn ook ontevreden omdat ze laattijdig op de hoogte werden gebracht van de wijzigingen. Is men zich ervan bewust dat de sneltrein geen oplossing biedt voor reizigers die naar Leuven sporen?

20.02 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): De NMBS koos voor een permanente campagne van twee weken vanaf 1 december, omdat men ervan overtuigd is dat dit de meest geschikte methode is om de reizigers te informeren. Er werden negentien verschillende mediakanalen ingezet. Als men eerder was gestart, liep men het risico dat er minder aandacht aan besteed zou worden op het moment waarop de wijzigingen zich voordeden. De nieuwe dienstregeling was al sinds 7 november 2008 te consulteren via de website van de NMBS.

Volgens het nieuwe aanbod van de NMBS van december 2008 worden vanuit Tongeren en Hasselt 2584 plaatsen, dus 444 plaatsen meer dan in december 2007, aangeboden. De ICE-trein met vertrek om 5.36 uur uit Tongeren rijdt volgens dezelfde dienstregeling als voorheen. De P-trein uit Hasselt die als stoptrein reed tot Leuven, is afgeschaft. De daaropvolgende ICE-trein neemt deze stoptreinfunctie van de P-trein over tussen Hasselt en Leuven. Daardoor moet deze acht minuten vroeger vertrekken, met name om 6.37 uur uit Tongeren. Deze trein krijgt van bij het vertrek uit Tongeren een veel grotere samenstelling, namelijk 1292 zitplaatsen tegenover 424 voorheen. In Hasselt worden de vroegere treinen met vertrek om 7.02 uur en 7.14 uur samengevoegd tot een trein die vertrekt om 7.03 uur, maar met 1292 in plaats van twee maal 424 zitplaatsen.

Vanaf Leuven blijft alles zoals tot op heden.

Door de samenvoeging van de P-trein en de ICE-trein wordt de verzadigde as Aarschot-Leuven gedeeltelijk ontlast, wat de regelmaat van de ICE-trein van 6.37 uur uit Tongeren en andere treinen ten goede moet komen. Daarnaast bestaan beide ICE-treinen nu uit tien en zes dubbeldeksrijtuigen, zodat ook Limburg mee profiteert van de investeringen in nieuw en comfortabel reizigersmaterieel.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Wij komen thans aan vraag nr. 9914 van de heer Geerts over de impact van de uitbreiding te Zeebrugge op de regio.

20.03 **David Geerts** (sp.a): Ik ben bereid om deze vraag niet te stellen als ik een schriftelijk antwoord van de minister krijg.

21 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **David Geerts** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "een proactieve aanpak van de invloed van extreme weersomstandigheden op de spoorweginfrastructuur" (nr. 9915)
- de heer **François Bellot** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de ernstige verstoring van het treinverkeer door de winterse weersomstandigheden tussen 3 en 12 januari 2009" (nr. 10185)

21.01 **David Geerts** (sp.a): Dit is ook besproken in de plenaire vergadering. De minister verklaarde dat er tal van proactieve maatregelen werden genomen inzake detectie.

Ik kreeg toen evenwel geen antwoord op de vraag of er een kaart bestaat waarop de kwetsbare punten bij extreme weersomstandigheden gemarkeerd staan. Heeft men een vergelijking gemaakt met het buitenland, inzonderheid met landen waar zich meermaals extreme koude voordoet? Liggen er een noodplan extreme koude en een noodplan extreme warmte klaar? Heeft de minister een zicht op de kostprijs voor Infrabel van de extreme weersomstandigheden van begin januari? Heeft de opsplitsing tussen NMBS-Holding, NMBS-Groep en Infrabel invloed op de manier waarop en de tijdsspanne waarbinnen de herstellingen werden uitgevoerd? Hoe implementeren onze buurlanden de Europese richtlijnen bij extreme weersomstandigheden? Heeft men daar bijvoorbeeld coördinatoren aangeduid?

21.02 **François Bellot** (MR): Met de recente slechte weersomstandigheden werd aangetoond dat de NMBS niet in staat is crisissituaties het hoofd te bieden, en in dergelijke omstandigheden geen betrouwbaar alternatief voor de wagen kan bieden.

Hoe verklaart u dat het treinverkeer zo in het honderd is gelopen, terwijl het slechte weer toch al langer voorspeld was? Kan u ons een overzicht geven van de incidenten die zich tijdens die winterprik hebben

voorgedaan? Waardoor werden ze veroorzaakt? Welke preventieve maatregelen hebben Infrabel en NMBS (exploitatie) getroffen om de gevolgen van het slechte weer op te vangen? Wordt het onderhouds- en bewakingspersoneel in dergelijke omstandigheden versterkt? Welke maatregelen worden er getroffen om de reizigers te informeren? Hoe staat het met de invoering van het GPRS-systeem en het sms-project dat gebaseerd is op het Windows Liveplatform?

21.03 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): In de week van maandag 5 tot vrijdag 9 januari 2009 werden de volgende incidenten opgetekend: technische problemen aan 116 motorstellen, 84 locomotieven en 20 rytuigen; storingen aan 51 wissels, 12 seininrichtingen en 9 overwegen; 9 spoorbreuken en 6 beschadigingen van bovenleidingen. Men kan dus spreken van een zeer uitzonderlijke situatie.

Er hebben zich nog andere ernstige incidenten voorgedaan die eveneens voor vertragingen zorgden: de schade aan de bovenleiding op lijn 36 Brussel-Luik te Leuven, twee stroomonderbrekingen veroorzaakt door de leverancier, drie aanrijdingen van personen en ten slotte vier botsingen waarbij voertuigen installaties of materieel van de NMBS beschadigden.

(*Nederlands*) De preventieve maatregelen zijn vastgelegd in een jaarlijks geactualiseerde richtlijn Te nemen maatregelen bij sneeuw, vriesweer of ijsel. Bij Infrabel is voorzien in een aantal maatregelen voor het hele net, bijvoorbeeld het controleren van de wisselverwarming en het eventueel herstel van vastgestelde defecten.

Het personeel dat wordt ingezet op de sneeuwwachtdienst, wordt bepaald op basis van de weersvoorspellingen. Van 4 tot 11 januari waren de maatregelen van toepassing op het volledige net. In onze buurlanden worden gelijkaardige maatregelen genomen.

Infrabel zal bij strenge koude in de Brusselse stations en andere spoorwegknooppunten gebruik maken van intensieve verwarming, zodat de continuïteit op de voorkeurrijwegen verzekerd blijft. Als dat niet zou volstaan, treedt er een noodplan in werking dat een aanvaardbare dienstverlening mogelijk moet maken.

Begin januari waren er problemen met de wisselverwarming, maar de storingen vonden bijna nooit op cruciale wissels plaats. In deze periode waren er meer treinreizigers, omdat er ook problemen waren met het wegverkeer. Omdat het noodplan het aanbod op het net vermindert, werd beslist om het niet toe te passen.

(*Frans*) Om opgewassen te zijn tegen de extreme weersomstandigheden neemt de NMBS preventieve maatregelen: zo organiseert ze met name specifieke controles en versterkt ze de herstellingsteams. Wanneer er materiaal wordt aangekocht, worden er ook tests uitgevoerd bij zeer lage temperaturen. Toch deed zich een aantal incidenten voor, waarvan sommige verstrekken gevolgen hadden. De NMBS stelt alles in het werk om al het materiaal zo snel mogelijk weer operationeel te maken.

Wanneer het gebruik van de wissels door hevige sneeuwval bemoeilijkt wordt, treedt een noodplan in werking met een aangepast treinaanbod, dat het treinverkeer via andere, welbepaalde trajecten laat verlopen.

(*Nederlands*) Er bestaat ook een actieplan in geval van grote hitte en een richtlijn met maatregelen in geval de airconditioning uitvalt.

De kosten door het slechte weer zijn nog niet bekend, maar daar kunnen we later op terugkomen. De splitsing in drie vennootschappen heeft volgens de NMBS-Groep geen invloed op de werkwijze in geval van schade of pannes. Dat is enkel een bevoegdheid van Infrabel.

(*Frans*) Elk incident wordt ingevoerd in een gegevensbank die toegankelijk is voor de betrokken personeelsleden. In geval van belangrijk incident wordt de informatie via email meegedeeld aan alle betrokken diensten en wordt een speciaal telefoonnummer ter beschikking van het personeel gesteld. Een toepassing van het informatiebeheer die alle communicatiekanalen tegelijk van informatie voorziet, moet vóór juli operationeel zijn.

Het GPS-systeem is in gebruik op de meeste locomotieven en wordt geïnstalleerd op de rest van het materieel.

Ten slotte zal de NMBS voor juli twee real time communicatietools invoeren: informatie via SMS en via Windows Live

21.04 David Geerts (sp.a): Het klopt dat er een accumulatie van problemen was. De gebrekkige communicatie heeft ermee te maken dat het personeel in de stations blijkbaar zelf blijkbaar niet altijd op de hoogte was van de problemen. Volgens het personeel werd het beter geïnformeerd vóór de wijziging van de structuur van de NMBS. Er moet gezocht worden naar oplossingen.

21.05 François Bellot (MR): Er moeten zeker technische maatregelen genomen worden, maar daarnaast moeten ook een aantal interne werkingsprotocollen herzien worden. Vaak moesten reizigers vaststellen dat de mededelingen niet strookten met de werkelijkheid. Dat komt enerzijds doordat de informatie die van de treinbegeleiders naar de dispatching doorstroomt, niet altijd even betrouwbaar is, en anderzijds doordat de berichten worden verzonden vanuit één punt, van waaruit de situatie in het veld moeilijk kan worden ingeschat.

Het incident is gesloten.

22 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "graffiti" (nr. 9777)

22.01 Hilde Vautmans (Open Vld): Ik ben begaan met het probleem van graffiti. Ik stelde hierover ook een schriftelijke vraag aan de vorige minister. Haar antwoord verbaasde mij. Na de gevelreiniging van het Paillegebouw in Brussel, kostprijs 320.000 euro, werd het gebouw opnieuw besmeurd, waarna Belgacom beslist zou hebben om geen acties tegen graffiti meer te ondernemen, behalve in uitzonderlijke gevallen. Bij de NMBS was er een daling van het aantal gevallen. Er werd ook een werkgroep tegen graffiti opgericht. De kosten blijven echter zeer hoog, zowel bij de NMBS, Belgacom als De Post.

Wordt er altijd een klacht ingediend bij het aantreffen van graffiti op overheidsgebouwen? Is de minister het ermee eens dat er geen gestructureerde acties nodig zijn? Waarom doet de NMBS er wel iets aan en de andere overheidsbedrijven niet? Heeft de werkgroep van de NMBS al conclusies genomen? Welk beleid zal de minister voeren ten aanzien van graffiti?

22.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): De overheidsbedrijven gaan op een ernstige manier om met het onderhoud van materiaal en gebouwen. De Post doet telkens aangifte bij de politie als er schade wordt aangebracht aan de gebouwen. Bij herhaalde beschadiging wordt een beschermende laag aangebracht om de verwijdering van graffiti te vereenvoudigen en de kostprijs te beperken. Ook Belgacom besteedt veel aandacht aan netheid, bijvoorbeeld voor de telefooncellen. Onlangs werd er nog geïnvesteerd in het Paillegebouw. Het is niet zo dat voor Belgacom de strijd tegen graffiti geen bekommernis zou zijn. Bij de NMBS is de strijd tegen graffiti een van de prioriteiten van Securail, die bestaat uit beëdigde ambtenaren die bij het vaststellen van graffiti processen-verbaal aan de procureur des Konings bezorgen. Er worden dus wel degelijk gestructureerde acties gevoerd tegen graffiti.

De werkgroep graffiti van de NMBS legde een reeks prioriteiten vast zoals sneller reinigen, beveiligen van graffiti-gevoelige sites, vervolging van de daders, preventieve acties en registratie van de vaststellingen om een juiste beeldvorming van het fenomeen te bekomen. De genomen maatregelen worden geëvalueerd. Met sommige maatregelen werd al gestart in 2005 na de uitzonderlijke toelage van 2,5 miljoen euro door het KB van 30 december 2004.

Bij Belgacom zal er ook een werkgroep worden opgericht en wordt in een budget en actieplan voorzien om graffiti te verwijderen. Bij De Post is er nu geen nood aan een dergelijke werkgroep.

22.03 Hilde Vautmans (Open Vld): Ik hoop dat dit goed wordt opgevolgd en dat nieuwe gebouwen worden

beschermd. Bij de indienstneming ervan moet hiermee rekening worden gehouden. Ik zal een nieuwe vraag indienen om te vernemen hoeveel klachten er effectief werden ingediend en hoeveel daders werden opgespoord en bestraft.

22.04 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): Er bestaan verschillende mogelijkheden om gebouwen te beschermen, maar die zijn nooit volmaakt. Naast graffiti is er ook beschadiging door krassen met een scherp voorwerp. Het aanbrengen van een beschermende coating biedt daartegen geen bescherming.

Het incident is gesloten.

23 Interpellatie van de heer **David Geerts** tot de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de uitvoering van de geplande prijsstijgingen van de NMBS" (nr. 259)

23.01 **David Geerts** (sp.a): Op 1 februari 2009 verhoogt de NMBS haar tarieven voor woonwerkverkeer en schoolabonnementen met 6 procent en de prijs van de gewone tickets met 5 procent. In principe is de stijging gerelateerd aan de index en de stiptheidscijfers, die in 2008 nochtans niet schitterend waren. De Go Pass wordt echter 10 procent duurder en het seniorenbiljet 25 procent.

Ik roep de minister op om deze forse prijsstijging niet te laten doorgaan, aangezien de *windfall profits* op 28 miljoen euro worden geraamd en de Go Pass en het seniorenbiljet slechts een beperkte meeropbrengst bieden vergeleken met de 30 miljoen euro meerontvangsten uit de stijging van alle andere producten. Zal de minister de forse stijging van de Go Pass en het seniorenbiljet intrekken?

23.02 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): De prijs van het openbaar vervoer is inderdaad een belangrijk gegeven om de overstap naar het openbaar vervoer te maken. Als we alle elementen vergelijken, dan blijkt dat wie voor het openbaar vervoer kiest, een goede en economisch verantwoorde keuze maakt. Het ware inderdaad prettiger geweest indien de prijs van de Go Pass en de seniorentickets niet werd verhoogd, maar de NMBS mag volgens het beheercontract jaarlijks haar tarieven aanpassen op basis van drie elementen: de gezondheidsindex, de energieprijzen en de stiptheidsresultaten. De laatste jaren steeg de gezondheidsindex uitzonderlijk veel en de energiekosten namen met 40 procent toe. De stiptheid van de treinen lag boven de in het beheercontract vooropgestelde doelstelling.

De toegelaten tariefverhoging is een gemiddelde stijging van verschillende producten en de NMBS opteert voor afgeronde prijzen. De Go Pass zal 50 euro kosten en blijft een voordelig product, zeker voor langere afstanden. De prijsverhoging gedurende de laatste vijf jaar is niet hoger dan voor de andere producten. Een seniorenbiljet zal 5 euro kosten en is nog steeds het goedkoopste ticket in de daluren.

Ik kan die prijsstijgingen niet ongedaan maken, maar ik zal erover waken dat bij een volgende tariefaanpassing die twee producten toch aantrekkelijk blijven.

23.03 **David Geerts** (sp.a): De prijs is inderdaad een belangrijk aspect van het openbaar vervoer, dat competitief moet blijven om meer files te vermijden. De gezondheidsindex steeg met ongeveer 6 procent. De prijzen voor schoolabonnementen en woonwerkverkeer ook, dus dat is normaal. De prijsstijging voor de Go Pass en het seniorenticket is echter buitensporig. Ik zal dan ook een motie indienen.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer David Geerts en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer David Geerts

en het antwoord van de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen,

vraagt de regering om alsnog de geplande prijsstijgingen van de Go Pass en het seniorenbiljet, zijnde respectievelijk ± 10 procent en 25 procent, niet door te voeren en zich te beperken tot de gewone indexeringsindexering."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Jef Van den Bergh en François Bellot.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

24 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Stefaan Van Hecke** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het uitblijven van een treindienst in het station van Brecht" (nr. 10132)
- de heer **Jan Mortelmans** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de spoorlijn Antwerpen-Brecht" (nr. 10181)
- de heer **Jef Van den Bergh** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het station Brecht" (nr. 10196)

24.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): De vorige minister vroeg aan de NMBS en Infrabel een technisch dossier voor de administratie, zodat bij een positief advies tenminste tijdelijk en met een klassiek veiligheidssysteem op de zieltogende spoorlijn Antwerpen-Brecht kon worden gereden.

Werd dit technisch dossier al bezorgd? Wat is het advies van de administratie? Wanneer kan de spoorlijn in gebruik worden genomen?

24.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik leg het dossier van de treinverbinding naar de Noorderkempen nu al voor de elfde keer voor en de voorganger van de minister heeft de druk bij de NMBS om tot een oplossing te komen stelselmatig verhoogd. Inmiddels is er op Facebook zelfs een forum gestart, met 440 leden op enkele dagen tijd. In de regio leeft deze problematiek dus sterk.

Ondertussen moet de gemeente heel wat inspanningen leveren om de ongebruikte voorzieningen te vrijwaren van vandalisme. De NMBS van haar kant verschuift zich achter de Europese regelgeving en achter de firma Bombardier, die haar verplichtingen inzake de levering van geschikt treinmaterieel niet nakomt. De reiziger wil echter geen gekibbel, maar zo snel mogelijk treinen.

Voormalig minister Vervotte dacht ten slotte aan de optie om treinstellen met een klassiek veiligheidssysteem in te zetten en had daarover een technisch dossier gevraagd aan de NMBS en Infrabel. Dit zou dan op zijn minst een tijdelijke oplossing kunnen bieden.

Is het technisch dossier van de NMBS en Infrabel klaar en wat houdt het precies in? Is er als gevolg daarvan al toestemming gegeven om de lijn Antwerpen-Noorderkempen te bedienen met een klassiek veiligheidssysteem? Wat was de motivatie van de beslissing van de administratie? Wat zijn de verdere vooruitzichten op ingebruikname in dit dossier? Zal 2009 ook niet worden gehaald? Wanneer mag het station van Brecht de eerste trein verwachten? Wanneer wordt de HSL tussen Antwerpen en Nederland in gebruik genomen? Klopt het dat er sprake is van een nieuwe vertraging bij de ingebruikname van de Thalystrein op HSL 4 naar Nederland door een Nederlandse achterstand bij de infrastructuurwerken?

24.03 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Ik zal deze kwestie zeker evenzeer ter harte nemen als mijn voorganger, maar ik wil mij in mijn antwoord enkel baseren op de feiten en niet op voorspellingen die ik naderhand niet hard zou kunnen maken.

De Europese lidstaten hebben op het vlak van spoorwegveiligheid allerlei reglementen aangenomen die gericht zijn op de interoperabiliteit van de netten en van het rollend materieel. Daaruit vloeien technische eisen voort die problemen kunnen opleveren als de nieuwe technologieën nog niet volledig geïntegreerd zijn. Dat geldt momenteel met name voor de uitrusting van de hogesnelheidslijn L4 tussen Antwerpen en de Nederlandse grens, vanwege de technische problemen die de constructeur ondervindt om de treinen op deze

lijn uit te rusten met het ETCS-systeem.

Daarom heeft de NMBS Infrabel gevraagd om na te gaan of de lijn Antwerpen-Noorderkempen kan worden geëxploiteerd met de klassieke seininrichtingssystemen. Infrabel heeft op 9 december 2008 een haalbaarheidsstudie opgestuurd naar de minister van Mobiliteit, waaruit blijkt dat dit niet mogelijk is omwille van, onder andere, veiligheidsoverwegingen en redenen van juridische en technische aard.

Het installeren van het ECTS-systeem is dus de enige optie.

Op 23 december 2008 kreeg Infrabel de toestemming om treinen te laten rijden op de hogesnelheidslijn tussen Antwerpen-Luchtbal en de Nederlandse grens. Zodra de NMBS beschikt over het correct gehomologeerde materieel, kan een pendeldienst met de Noorderkempen worden ingericht. Inmiddels werkt Bombardier aan het op punt stellen van de seinuitrusting ERTMS voor het verkeer op deze lijn. Omwille van technische problemen in Nederland heeft Bombardier de NMBS officieel gemeld dat de uitrusting in kwestie niet kan worden geleverd op korte termijn, wat de invoering van de pendeldienst met enkele maanden vertraagt. De NMBS onderzoekt daarom momenteel een aantal andere mogelijkheden, onder andere of zij met bestaand materieel deze dienst kan verzekeren.

24.04 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Wat moeten we daar nog op zeggen, tenzij dat we hopen dat het allemaal niet te lang meer zou duren? Wat zijn de andere technische denksporen precies en moet de positie van Bombardier niet eens ter discussie worden gesteld in deze pijnlijke affaire, ook al zijn er niet veel alternatieven?

24.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Er is tenminste een sprankeltje hoop, vermits ik nu hoor dat de NMBS andere denksporen met bestaand materieel onderzoekt. Wat de operabiliteit betreft, stel ik mij de vraag waarom er zoveel varianten op het ETCS-veiligheidssysteem bestaan, zodat de treinen van het ene systeem toch niet altijd op andere lijnen kunnen rijden. We hopen natuurlijk op een snel vervolg in dit dossier.

24.06 David Geerts (sp.a): Zouden wij de situatie niet eens ter plaatse, in Brecht, kunnen gaan bekijken? Dit dossier blijft namelijk maar steeds het onderwerp van vragen.

24.07 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Dat heeft weinig zin, vermits het probleem bij het rollend materieel ligt, niet bij het station.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.28 uur.

La réunion publique est ouverte à 14 h 15 sous la présidence de M. Ludo Van Campenhout.

01 Question de M. Bruno Stevenheydens au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "un accident survenu à un passage à niveau sans barrières dans la zone portuaire" (n° 9512)

01.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Le 29 décembre 2008, un accident grave s'est produit dans le port du pays de Waas lorsque le conducteur d'un camion, qui n'avait pas vu que les signaux lumineux étaient rouges, a percuté un train. De nombreux passages à niveau situés dans la zone portuaire ne sont pas équipés de barrières, alors que les accidents y sont très fréquents. De plus, les signaux lumineux ne sont pas toujours bien visibles, en fonction des conditions.

Envisage-t-on de placer des barrières dans la zone portuaire ?

01.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*): Le SPF Mobilité décide de la signalisation de tous les passages à niveau en tenant compte des impératifs de la circulation ferroviaire et routière.

Il a délibérément été décidé de ne pas installer de barrières aux passages à niveau dans les zones portuaires parce que les camions les ignorent souvent et les endommagent trop fréquemment. Infrabel mène régulièrement des campagnes de sensibilisation à l'intention des chauffeurs de camion et se concerte avec

les autorités portuaires.

01.03 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : Je m'étonne qu'Infrabel renonce à installer des barrières parce que les chauffeurs ne respecteraient pas les règles de circulation. Dans les zones portuaires, on ne prend manifestement guère en considération la sécurité routière. Il faudrait précisément installer davantage de barrières pour éviter des infractions plus nombreuses encore.

L'incident est clos.

02 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur « la suppression de la city night line entre Bruxelles et Berlin » (n° 9619)

02.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : La Deutsche Bahn aurait récemment supprimé sa liaison de nuit entre Bruxelles et Berlin, semble-t-il en raison des coûts prohibitifs pratiqués par la SNCB pour la circulation des trains de nuit.

En Europe, ces trains sont pourtant une alternative intéressante à l'avion et ce, tant d'un point de vue écologique que d'un point de vue économique.

Confirmez-vous les décisions prises par la SNCB ? Sont-elles définitives ? Qu'est-ce qui les motive ? Quels sont les tarifs pratiqués par la SNCB pour l'utilisation de ses lignes par les trains internationaux ?

02.02 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Le train de nuit Paris-Bruxelles-Berlin a été mis en service pour le compte de la Deutsche Bahn. Les conditions du contrat établi avec la SNCB sont confidentielles. C'est dans le cadre d'une rationalisation que la Deutsche Bahn a décidé de ne plus desservir la Belgique.

En ce qui concerne la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure, Infrabel applique les mêmes tarifs à toutes les entreprises ferroviaires qui circulent sur le réseau. Vous trouverez les formules pour calculer les redevances d'utilisation de l'infrastructure sur le site web www.railaccess.be.

02.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : À partir du moment où des usagers belges pouvaient utiliser ce train, il faudrait que leur intérêt soit pris en compte.

Je pense aussi qu'à l'échelon belge comme à l'échelon européen, il faudrait lancer une réflexion sur les redevances et sur la dimension écologique du transport en train.

L'incident est clos.

03 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'accès des gares aux personnes à mobilité réduite" (n° 9664)

03.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : En octobre, le rapport de la Cour des comptes mentionnait la non-réalisation des objectifs du précédent contrat de gestion en matière d'accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite (PMR). Ces objectifs ont-ils enfin pu être atteints en 2008 ? La gare d'Ottignies, une des plus fréquentées en Wallonie, me préoccupe particulièrement. Une évaluation de l'accessibilité des gares est-elle prévue ? Les futurs travaux seront-ils programmés sur la base de critères de fréquentation ?

03.02 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Sachez que je suis tout à fait favorable à ces aménagements, mais il faut du temps pour adapter les infrastructures. Actuellement, les quais de dix-huit gares parmi les plus importantes sont accessibles. Dans les gares de Charleroi-Sud, Bruges et Gembloux, les travaux sont en cours. La gare d'Alost est partiellement accessible. À Roulers et à Mons, le chantier débutera en 2009. Les bâtiments de ces gares étaient, pour la plupart, déjà accessibles en 2008.

Par ailleurs, lorsqu'un nouveau bâtiment voyageurs est prévu, les équipements nécessaires pour les PMR y sont d'office intégrés. Aucune adaptation n'est apportée aux équipements en service. Un cahier des charges

relatif à la pose de lignes de guidance pour les aveugles dans les gares qui n'en disposent pas encore est en cours de rédaction

La gare d'Ottignies sera rendue accessible aux PMR dans le cadre des travaux RER de la ligne 161, en 2016-2017.

Un inventaire de l'équipement des gares est en cours.

Au plus tard, le 31 janvier 2009, la SNCB Holding, Infrabel et la SNCB devront soumettre pour approbation au ministre et à la DG Transport terrestre (DGTT) un planning des travaux pour cinquante gares dont l'accessibilité devra être totale pour 2018.

Les contrats de gestion entre l'État et Infrabel et l'État et la SNCB Holding prévoient que, pour le 30 avril de chaque année, un rapport sur les réalisations de l'année précédente est transmis au ministre des Entreprises publiques, au ministre de la Mobilité et à la DGTT. Nous pourrions donc poursuivre notre discussion.

03.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Nous y reviendrons en effet. Cela dit, les objectifs du contrat de gestion ne sont pas tout à fait respectés, même s'il y a eu des avancées. En outre, vous ne m'avez pas rassurée au sujet d'Ottignies. Le critère de fréquentation doit être retenu en termes de priorités. Malgré 20.000 voyageurs par jour – le chiffre le plus élevé en Wallonie – les quais de cette gare se trouvent dans un état effrayant.

De plus, il y a un problème d'accessibilité.

Je vous demande donc de modifier l'ordre de priorité des travaux ou d'agir par rapport à cette situation.

03.04 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : La faisabilité est également un critère en politique. Investir dans une gare pour devoir, ensuite, la réaménager, cela n'est pas sage.

L'incident est clos.

04 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'achat de traverses en bois par la SNCB" (n° 9718)

04.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : De plus en plus, le béton est utilisé au lieu du bois pour la construction des voies de chemin de fer. Aujourd'hui, 30.000 traverses en bois sont posées par an chez nous, alors que le secteur des scieries en demande 50.000 pour maintenir les emplois et éviter la faillite d'entreprises.

En outre, la Fédération nationale des scieries (FNS) chiffre l'écart d'émission de CO₂ entre le bois et le béton à 265 kg par traverse (en faveur du bois). Placer des traverses en bois permet d'économiser 400 tonnes de CO₂ par kilomètre de voie. De plus, les traverses en bois en fin de vie sont recyclées à 90 %, tandis que celles en béton exigent de lourds moyens de recyclage. Certes, il reste le problème des produits destinés au traitement du bois.

Comptez-vous apporter une réponse positive à ce secteur et encourager la SNCB à l'utilisation des traverses en bois ? Quels produits sont utilisés pour leur traitement ?

04.02 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Les services d'Infrabel ont examiné attentivement la question des achats de traverses en bois. Une réunion a eu lieu avec la FNS. Les traverses en béton, utilisées ailleurs en Europe, possèdent des qualités indispensables pour la grande vitesse ou les rails soudés en courbe. Par contre, les supports en bois sont plus utilisés dans les aiguillages.

Le facteur économique est présent : la traverse en bois équipée coûte 30 % de plus que celle en béton, mais

cette différence peut être réduite si le prix du bois diminue. Par ailleurs, l'utilisation du bois semble favorable à la diminution des émissions de CO₂, mais les traitements nécessaires à sa durabilité, dont le créosotage, sont contestés. L'UE a même envisagé l'interdiction de la créosote.

L'élimination de vieilles traverses en bois pose aussi problème. Infrabel proposera bientôt une méthode pour les éliminer en produisant de l'énergie et en respectant l'environnement. La politique d'achat pourra être adaptée en conséquence. Infrabel sera attentive aux informations de la FNS.

04.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Vous avez parlé du bilan économique des outils de production. Il faudrait aussi une comparaison globale des bilans écologiques des traverses en béton et en bois.

04.04 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Ce bilan écologique me semble déjà présent dans la réflexion d'Infrabel. Je vérifierai que ces éléments sont bien utilisés pour évaluer l'avantage de l'une ou de l'autre solution.

L'incident est clos.

05 Question de M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le remplacement du pont ferroviaire à Moerbrugge" (n° 9966)

05.01 Patrick De Groote (N-VA) : Afin de préparer l'aménagement d'une troisième et d'une quatrième voie entre Bruges et Gand, Infrabel veut construire un nouveau pont à Moerbrugge. Les habitants de la Moerbruggestraat craignent d'être isolés quand l'ancien pont aura été démoli en 2010.

Infrabel a d'abord déclaré qu'elle ne souhaite pas investir dans l'aménagement d'un pont provisoire puis a laissé entendre que le sous-sol est trop marécageux et que le passage à niveau situé dans la Gevaartsestraat est trop exigu pour servir de solution de rechange.

Comment le ministre explique-t-il les déclarations contradictoires d'Infrabel ? Combien coûterait un pont provisoire ? Quelles solutions de rechange sont étudiées ? Où en est-on aujourd'hui ? Quel est le délai imparti pour trouver une autre solution ?

05.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Dans le cadre de l'aménagement d'une troisième et d'une quatrième voies, Infrabel prévoit de remplacer le pont ferroviaire de la Moerbruggestraat. Des solutions sont recherchées pour éviter que les habitants ne soient isolés d'Oostkamp.

La construction d'un pont provisoire serait une entreprise difficile dans la mesure où il y a des habitations d'un côté et la zone marécageuse des Warandeputten de l'autre. D'où la proposition de mettre en place à la Gevaartsestraat un passage à niveau provisoire d'au moins 10 m de large. Ce projet a toutefois suscité une vive opposition de la population de Moerbrugge. C'est pourquoi il sera procédé à une étude de faisabilité concernant le pont provisoire.

La nature marécageuse du sol aura inévitablement pour conséquence de gonfler le coût du pont provisoire. En outre, infrabel devra obtenir les permis nécessaires. Infrabel entend informer la population de la solution réalisable pour fin mars.

05.03 Patrick De Groote (N-VA) : Je me réjouis que le ministre reconsidère la possibilité de construire un pont provisoire mais je me demande pourquoi son coût n'est pris en considération que maintenant. Quant à un passage à niveau avec barrières, il isolerait les habitants.

L'incident est clos.

06 Question de M. Jan Mortelmans au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les problèmes liés aux trains diesel espagnols" (n° 9514)

06.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Les trains diesel « espagnols » qui circulent sur la ligne Anvers-Hasselt-Neerpelt présentait déjà bien des défauts mais, le 19 décembre 2008, c'est un incendie qui s'est déclaré derrière les roues d'un d'entre eux. Et l'an passé, un autre train du même type aurait été réduit en cendres. J'espère qu'il ne s'agit pas là d'un problème structurel.

À quoi cet incident était-il dû ? La défektivité qui en est la cause est-elle couverte par la garantie ? Quels autres problèmes liés à ces trains se sont posés en 2008 ?

06.02 Steven Vanackere, ministre (*En néerlandais*) : Des feuilles d'arbre séchées qui s'étaient coincées entre les disques des freins se sont enflammées pendant la phase de freinage, ce qui a produit un léger dégagement de fumée mais n'a provoqué aucun dégât matériel. Un phénomène d'autocombustion spontanée peut donc se produire de loin en loin, même si ces disques sont contrôlés régulièrement.

À chaque révision, ce modèle particulier de disque est remplacé par un modèle moins sensible à ce genre de problèmes. Un système de détection des incendies est en outre mis au point et il a été demandé au personnel de faire preuve d'une vigilance accrue.

Cet incident n'est pas couvert par la garantie et aucun autre incident notable n'est à déplorer.

06.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : J'espère que la SNCB tirera des enseignements de cette aventure espagnole et saura s'en souvenir lorsqu'elle fera l'acquisition de nouvelles rames.

L'incident est clos.

07 Question de M. Jan Mortelmans au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'incident ferroviaire du 28 décembre 2008" (n° 9515)

07.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Le 28 décembre 2008, des usagers ont été immobilisés pendant plusieurs heures entre Sint-Katelijne-Waver et Duffel dans un train où la température était sibérienne. Il se dit qu'au cours de l'incident, la communication aurait laissé à désirer, que l'aide se serait distinguée par sa lenteur et que les procédures de secours ont été ressenties comme difficiles à comprendre. Il n'a pas été permis d'évacuer les voyageurs sans qu'on sache exactement pourquoi, même si la sécurité constitue bien évidemment une priorité majeure.

Quelles sont les causes de l'incident et pourquoi le train n'a-t-il pu repartir qu'après un si long délai ? En quoi la communication a-t-elle laissé à désirer et quels enseignements la SNCB tire-t-elle des procédures de secours et d'urgence mises en œuvre ? Les usagers ont-ils été indemnisés et l'intervention de la Protection civile a-t-elle donné satisfaction ?

07.02 Steven Vanackere, ministre (*néerlandais*) : L'incident a été causé par la rupture d'un câble de masse suivie d'une interruption de courant. Il n'a pas été possible, pour des raisons de sécurité, de transférer les passagers et il a fallu trouver une motrice diesel avec conducteur. Il a ensuite encore fallu remédier à quelques problèmes d'accouplement de matériel avant que le train puisse repartir à 10 h 22 et gagner Duffel, où la Protection civile attendait les voyageurs à qui elle a donné des boissons chaudes et des couvertures.

Les causes de l'incident ne sont apparues clairement qu'un quart d'heure après la survenance de ce dernier de sorte que le personnel de train n'a pas pu en informer les passagers immédiatement ni leur fournir des précisions sur la suite des événements. Un certain nombre d'initiatives ont néanmoins été prises pour améliorer la communication dans des situations de ce type. La sécurité n'a jamais été menacée et l'incident fera sous peu l'objet d'une analyse minutieuse par le Groupe SNCB. On s'emploie à permettre l'envoi plus rapidement de motrices de dépannage.

Les voyageurs seront indemnisés sur la base des régimes de compensation usuels. La Protection civile a pris les mesures qu'elle jugeait utile et en tenant compte des moyens disponibles. M. De Padt pourra fournir davantage de précisions à ce sujet.

07.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Les voyageurs n'ont donc pas pu descendre du train pour des

raisons de sécurité mais l'on va analyser plus avant les procédures et l'incident. C'est une bonne chose. Dans certaines circonstances toutefois, il me paraît que l'évacuation des voyageurs est possible et même indiquée.

07.04 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Je ne manquerai pas d'en reparler avec les responsables.

L'incident est clos.

08 Interpellation de M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la transposition en droit belge de la directive sur la libéralisation du marché postal" (n° 252)

08.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : J'aimerais revenir sur la décision du gouvernement Leterme quant à la transposition en droit belge de la directive sur la libéralisation du marché postal.

Estimez-vous que les options prises contribuent à la défense de notre Poste publique ?

Comptez-vous demander une révision de ces options ?

Quels engagements pourriez-vous prendre pour défendre les intérêts de La Poste et de ses travailleurs ?

08.02 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Je travaille en continuité par rapport à Mme Vervotte. Le gouvernement, dans sa décision de libéralisation du marché postal, a voulu garantir la pérennité du service universel ainsi que la lisibilité aux nouveaux entrants.

Les lignes de force de cette décision sont telles que sur une période de six à huit ans, La Poste est désignée pour prester le service universel et que les nouveaux opérateurs s'engageront à couvrir 80 % du territoire de chacune des trois Régions endéans les cinq ans, en respectant un tarif uniforme et en accord avec les prescrits de la directive postale européenne. Enfin, les travailleurs devront être employés sous contrat de travail.

Ces principes seront traduits en projets de loi dans les prochains mois.

Concernant la restructuration à La Poste, les mesures prises font partie intégrante du plan stratégique, en concertation permanente avec les partenaires sociaux.

Ce plan est indispensable pour assurer la pérennité de l'entreprise et du service universel. Je veillerai à ce que soient garantis au citoyen un service universel de qualité et à l'entreprise, le dynamisme nécessaire.

08.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : On a vendu la moitié de La Poste pour des clopinettes tandis que les travailleurs, eux, sont soumis à toute une série de pressions.

L'Europe laisse une latitude pour traduire la transposition de la directive. Quand on permet aux futurs concurrents potentiels de La Poste de ne distribuer le courrier que deux jours par semaine après deux ans et de ne pas couvrir tout le territoire, la concurrence devient inique.

Certains pays n'ont-ils pas ouvert le marché sans concurrencer dans les faits la poste publique et dans le souci d'un bon service rendu aux personnes ?

L'exemple finlandais prouve qu'il y a d'autres façons de faire. Nous déposerons des amendements au projet de loi que vous annoncez.

08.04 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Les 80 % du territoire représenteront beaucoup plus en termes de population : nous arriverons à 90 %. J'ajoute que la dynamisation d'une entreprise publique ne mène pas nécessairement à la diminution de l'emploi ; à la SNCB, on nous a dit que nous allions tuer l'emploi alors qu'entre 2000 et 2004, l'augmentation de l'emploi a été de 300 unités.

08.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Je suis pour l'égalité de tous les citoyens et pour des services publics modernisés. Je ne retrouve nullement ces principes dans la décision du gouvernement du 18

décembre. Et il n'y a pas que la Poste ou la SNCB, il y a aussi l'ONE, les TEC ...

Motions

En conclusion de cette discussion, les motions suivantes ont été déposées.

Une motion de recommandation a été déposée par M. Georges Gilkinet et est libellée comme suit:

“La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Georges Gilkinet
et la réponse du vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles,
demande au gouvernement

1. de réaffirmer son soutien à La Poste en tant que prestataire de service universel et d'assurer des garanties de service aux utilisateurs de La Poste et d'emploi aux travailleurs de La Poste;
2. de revoir en conséquence sa décision du 18 décembre relative à la libéralisation du secteur postal dans le sens d'une meilleure protection de l'opérateur postal public;
3. d'exiger notamment de la part d'éventuels nouveaux entrants:
 - en termes de conditions de travail, qu'ils assurent l'acheminement du courrier par des salariés, qu'ils garantissent à l'ensemble de leurs salariés au minimum un contrat d'une durée de travail d'un mi-temps et qu'ils ne puissent recourir au travail intérimaire que dans des situations exceptionnelles;
 - en termes de couverture du territoire, qu'ils couvrent 100 % du territoire dès la première année, y compris les zones les moins densément peuplées;
 - en termes de fréquence de distribution, qu'ils assurent une distribution cinq jours semaine, dès la première année d'activités;
4. de plaider au niveau européen pour le maintien de l'exonération de TVA dont bénéficie actuellement l'opérateur postal historique.”

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Jef Van den Bergh et Ludo Van Campenhout.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

09 Question de M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la desserte de la gare de Bruxelles-Congrès" (n° 9564)

09.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Est-il vrai que moins de trains s'arrêteront à la gare de Bruxelles-Congrès, qui est très fréquentée ? Ce serait à l'évidence une très mauvaise initiative. Comment rendez-vous l'option train attractive pour ceux qui travaillent dans la zone Botanique-Pacheco ?

09.02 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Le nombre de voyageurs par jour à Bruxelles-Congrès n'a cessé de croître ces cinq dernières années : de 2.790 en 2003 à 3.393 en 2007. Aucune modification de la desserte de cette gare n'est prévue pour les trois années à venir. A partir du 14 décembre, trois trains cadencés par heure continueront à desservir cette gare au lieu des deux trains initialement prévus : les trains L Anvers-Bruxelles, IR Quévry-Bruxelles National et IR Anvers-Tournai.

Plusieurs entreprises de la zone Botanique-Pacheco ont déjà conclu un contrat tiers-payant avec la SNCB.

09.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Je remercie la SNCB et je vous remercie pour vos efforts, Monsieur le ministre.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de

- **M. Bart De Wever** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la vente de terrains situés à *Petroleum-Zuid* par le Fonds d'infrastructure ferroviaire" (n° 9591)

- **M. Ludo Van Campenhout** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la vente de terrains du Fonds

d'infrastructure ferroviaire à Anvers" (n° 9809)

10.01 Ludo Van Campenhout (Open Vld) : Le Fonds d'Infrastructure Ferroviaire (FIF) gère notamment à Anvers 21 hectares situés sur les anciens terrains de Petroleum Zuid. La ville d'Anvers et la Région flamande ont l'intention de construire sur ces terrains abandonnés et pollués un zoning industriel lié à l'eau. Elles ont créé à cette fin une société de projet dans le but de négocier avec le FIF. La possibilité d'associer le FIF à cette société a déjà été évoquée.

Si l'on en croit certains articles de presse, la vente de ces terrains à un promoteur immobilier privé se ferait – ou se serait déjà faite – à la surprise générale. Un compromis, avec fixation du prix, aurait même déjà été conclu.

Qui gère en réalité les terrains concernés ? Le FIF ou la Société fédérale de participation ? La vente a-t-elle déjà eu lieu ? Le compromis a-t-il été signé ? Le statut de propriété a-t-il été réglé complètement ?

Quel a été le cas échéant le prix de vente ?

Quelle procédure a été suivie ?

Pourquoi les autorités locales n'en ont-elles pas été informées ?

Qui devra financer l'assainissement des sols et les éventuels travaux de terrassement ? Il s'agit là, en effet, d'un élément important pour pouvoir évaluer la plus-value qui sera tirée de la vente des terrains.

A-t-il été tenu compte de l'affectation urbanistique de ces terrains ? Il s'agit de terrains industriels qui, en réalité, n'entrent pas en considération en vue de la construction d'un stade ou de bureaux.

Le FIF a-t-il demandé un cautionnement à l'acquéreur afin de sauvegarder son droit d'être payé ?

10.02 Bart De Wever (N-VA) : En fait, M. Van Campenhout a déjà posé toutes les questions qu'il fallait poser. En ma qualité de conseiller communal de la ville d'Anvers, j'ai été en proie à un certain étonnement quand j'ai lu dans *Gazet van Antwerpen* du 15 décembre que Patrick Vanoppen, directeur de Vivinvest et de Vivimmo, souhaite offrir gratuitement un stade à la métropole. Ce quotidien faisait également état du fait qu'il avait conclu un compromis avec le FIF concernant l'acquisition de ces terrains. Mais ça aussi, le collège des échevins l'avait appris en lisant la presse.

Il semble tout à fait curieux que l'autorité fédérale conclue, sans concertation, un compromis prévoyant la vente d'une partie très importante du domaine public.

10.03 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Je puis confirmer cette vente. Le FIF et Vivinvest ont signé le 1^{er} décembre 2008 une convention portant sur une parcelle de 193.000 m² située à Anvers, à savoir Petroleum-Zuid. Le terrain, actuellement encore mentionné comme zone de parc, a été vendu pour près de 5,8 millions d'euros. Le compromis comprend plusieurs conditions suspensives qui doivent être remplies avant la passation de l'acte notarié.

Des pourparlers ont lieu depuis fin 2007 entre le FIF et la *Participatiemaatschappij Vlaanderen* (PMV), généralement en présence d'un représentant de l'AG Vespa. L'objectif initial consistait à faire participer le FIF dans le groupe de projet axé sur Petroleum-Zuid et partant, à englober la parcelle du FIF dans la zone de projet. L'AG Vespa a fait savoir par la suite que la ville d'Anvers avait choisi d'acquérir le terrain du FIF par le biais de la PMV dans le but de réduire autant que possible le nombre de parties impliquées. Le terrain serait alors acheté non pas par la ville mais par la PMV. Le FIF était ouvert à cette vente à condition de recevoir une offre acceptable.

La PMV a remis en juillet 2007 une offre de 734.700 euros, soit 3,8 euros par m², une proposition nettement inférieure aux 30 euros par m² finalement offerts. Le FIF a déclaré que cette offre n'était pas acceptable, avant d'annoncer qu'il était en pourparlers avec un autre candidat.

Étant impliquée dans le développement du vaste terrain de Petroleum-Zuid par le biais de Vespa, partenaire de la PMV, la ville d'Anvers a suivi l'ensemble des négociations portant sur la vente de la parcelle du FIF. Elle

n'était dès lors pas sans savoir que Vivinvest était disposé à déboursier un montant dix fois supérieur à celui proposé par la PMV.

Plusieurs sociétés immobilières ont été approchées depuis le mois de mars 2007 concernant le portefeuille global des propriétés du FIF. La plupart d'entre elles considéraient le terrain situé le long du quai Petroleum-Zuid comme le moins intéressant étant donné sa situation peu optimale et les problèmes environnementaux qui y sont liés. Les parties précédemment approchées n'avaient plus marqué le moindre intérêt au moment où l'acheteur final s'est manifesté auprès du FIF.

Les mesures nécessaires aux yeux de l'*Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij* (OVAM) sont comprises dans l'engagement unilatéral de la SNCB vis-à-vis du FIF tel que défini lors du transfert au FIF. La SNCB Holding réalise actuellement ces travaux et études. Étant donné que l'engagement du vendeur se limite aux coûts environnementaux liés à la destination au moment du transfert et que cette destination n'a pas été modifiée, le FIF ne risque pas de devoir supporter ces coûts.

Il ne fallait donc pas tenir compte de ces charges lors de la fixation du prix. Actuellement, seul le plan de secteur sur lequel le terrain est en grande partie inscrit comme zone aménagée en parc est d'application. Le FIF a donc vendu le terrain en tant que zone aménagée en parc pour 30 euros le mètre carré.

10.04 Ludo Van Campenhout (Open Vld) : Je vérifierai ces informations. On m'a communiqué que le FIF n'a rien fait savoir.

Quelle a été la procédure suivie pour la vente de ce terrain ? Une étude transparente du marché a-t-elle ou non été effectuée ? La PMV et la société Vespa nient l'une comme l'autre que des informations ont été fournies entre-temps. Pour ce qui est de la société Vespa, ceci est facile à vérifier. Ce ne sera pas la FIF mais bien la SNCB qui devra supporter les coûts de l'assainissement du sol et des travaux de terrassement. On me dit que ces coûts s'ajoutaient en outre au prix de 3,8 euros le mètre carré que la PMV aurait dû payer, ce qui place évidemment la question du prix dans une toute autre perspective. Si la PMV avait supporté les coûts de l'assainissement, ce prix aurait été assez comparable à celui que le partenaire privé offre actuellement. Il s'agit de terrains fortement pollués.

10.05 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Je n'ai aujourd'hui aucune raison de supposer que la comparaison avec un prix dix fois plus élevé serait fondée sur une autre approche économique. J'ai réellement l'impression qu'il ne résulte pas d'une autre méthode de calcul.

10.06 Bart De Wever (N-VA) : Je suis stupéfait. Il y aurait donc bel et bien eu notification. Le prix est également remarquable, car il nous a été dit et répété que la différence de prix était tellement importante parce que l'acheteur serait amené à supporter les charges. Or, nous venons d'apprendre que les frais seront en tout état de cause à charge de la SNCB. En tant que profane dans ce domaine, je ne puis comprendre les raisons d'une telle différence de prix.

Le **président** : Nous allons vérifier tout cela et nous y reviendrons, le cas échéant.

L'incident est clos.

11 Questions jointes de

- Mme Sarah Smeyers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le 'Plan d'action contre les suicides sur le rail'" (n° 9590)
- Mme Hilde Vautmans au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le 'Plan d'action contre les suicides sur le rail'" (n° 9779)
- M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le plan d'action contre les suicides sur le réseau ferroviaire" (n° 9793)
- Mme Linda Musin au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'avancée du plan prévention du suicide pour le rail belge" (n° 9808)

11.01 Sarah Smeyers (N-VA) : Dans le cadre du contrat de gestion, Infrabel prépare un plan d'action contre les suicides sur le rail et actuellement, on dresse la cartographie des "hotspots", c'est-à-dire les endroits sensibles qui sont le plus sujets à des tentatives de suicide.

Quand cette liste sera-t-elle finalisée ? Quel usage Infrabel fera-t-il de ces données ? Quelle en est la teneur précise et quels sont les objectifs du plan d'action ? Dans quel délai pouvons-nous escompter les premiers résultats ? De quels moyens dispose Infrabel pour exécuter le plan ?

Président : M. François Bellot.

11.02 Hilde Vautmans (Open Vld) : Nous sommes très préoccupés par le nombre de suicides sur le rail, soit environ une centaine par an. À ce chiffre, il faut encore ajouter le nombre élevé d'accidents survenus ces derniers mois.

Aux Pays-Bas, des panneaux affichant le numéro de téléphone de la ligne de prévention du suicide sont placés aux endroits sensibles. L'Open Vld souhaite tout mettre en œuvre pour réduire le nombre de suicides à un minimum. Les conséquences pour le personnel de train, les passagers et les personnes chargées d'enquêter sur le suicide sur place sont traumatisantes. Il en va de même pour les proches, qui doivent assumer la charge financière. Je me suis déjà plusieurs fois entretenue de la question avec votre prédécesseur. Cette dernière avait annoncé qu'elle examinerait comment l'approche de ce problème pouvait être humanisée. Dispose-t-on déjà de résultats à cet égard ? Le ministre se concertera-t-il avec les différentes villes, communes et zones de police ?

11.03 Michel Doomst (CD&V) : Les chiffres sont effectivement préoccupants. Cent à deux cents tentatives réussies sont dénombrées chaque année. L'ancienne ministre, Mme Vervotte, avait annoncé que le plan d'action serait prêt pour la fin de 2008 et qu'il s'inscrirait dans le cadre du contrat de gestion conclu avec Infrabel. Une coopération avec les autorités locales, comme les communes et la police, serait mise en place.

Qu'en est-il de ce plan d'action ? En quoi consistera-t-il dans la pratique et comment sera-t-il mis en œuvre à court et à moyen termes ?

11.04 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : J'ai également été confronté à la problématique du suicide en tant que ministre flamand. On dénombre en moyenne un millier de cas par an dans notre pays. La SNCB et Infrabel ont la possibilité de prendre un certain nombre de mesures préventives.

Dans le cadre du plan d'action, une liste des endroits les plus sensibles en matière de suicides a été dressée. Sur cette liste figurent 21 communes et 34 lieux précis. Une cellule spéciale Prévention des suicides sur le rail a été créée au sein d'Infrabel. Dans un premier temps, cette cellule procédera à un examen sur place de tous les lieux sensibles.

Dans un deuxième temps, la cellule se penchera sur les mesures appropriées à prendre, en concertation avec les parties concernées, telles que les administrations communales, les Régions, la police locale et les services de secours. La nature des mesures dépend de la localisation des points sensibles. Il peut s'agir de restreindre l'accès aux voies, du recours aux services de surveillance, d'accords avec les médias qui seraient par exemple invités à ne plus communiquer de détails sur de tels faits pour éviter toute émulation ou encore de l'organisation d'une formation spécifique pour certaines catégories de personnel.

Infrabel évaluera le coût des différentes mesures et en discutera avec les différentes autorités. Je veillerai personnellement à ce que le dossier évolue dans les meilleurs délais. Le plan d'action devrait, je l'espère, produire ses premiers résultats dans le courant de 2010. Un délai de trois ans sera nécessaire pour l'exécution complète du plan. À cet effet, Infrabel dispose de trois membres du personnel au sein de la cellule Prévention du suicide. Les moyens proviendront du budget d'investissement de 2010.

L'ancienne ministre a lancé le plan d'action flamand de prévention du suicide et j'ai triplé les moyens qui y sont alloués. J'entends prendre également les mesures nécessaires dans le cadre de ma fonction actuelle car je ne puis me résoudre à ce que notre pays occupe, avec la Finlande, le haut du classement en matière de statistiques relatives aux suicides.

11.05 Sarah Smeyers (N-VA) : Je suis heureuse d'apprendre que le ministre est sensible à cette problématique et qu'il mentionne spontanément la collaboration avec les Communautés. Le suicide constitue effectivement un problème général et les Communautés disposent d'une compétence importante en la matière. Les premiers résultats ne seraient disponibles que d'ici 2010. Il doit être possible d'avancer plus vite, car la liste des points sensibles est déjà disponible.

11.06 Hilde Vautmans (Open Vld) : Je me félicite moi aussi de l'implication du ministre. Je n'ai pas obtenu de réponse à ma question concernant une éventuelle collaboration avec les villes et les communes. Pourrions-nous obtenir la liste des 21 communes concernées ? Il existe déjà un protocole avec les médias, que le ministre a actualisé en sa qualité antérieure. Certains journalistes n'ont toutefois pas connaissance du protocole. Le ministre pourrait-il lui assurer une plus large publicité ? Votre prédécesseur avait annoncé son intention d'examiner la possibilité de contracter une assurance pour éviter aux proches d'être confrontés à la note. J'en appelle au bon sens. Le ministre pourrait-il examiner la possibilité de limiter les importants frais pour les proches ?

11.07 Michel Doomst (CD&V) : Un important travail a déjà été réalisé. La coopération avec les Communautés ne sera jamais assez mise en avant. Puisque nous disposons désormais d'une liste des 21 communes concernées, il convient en effet de mettre rapidement des solutions en place avec ces communes et la police. À propos des médias, il est frappant que certains respectent la déontologie alors que d'autres ne le font pas. Le ministre pourrait inviter les médias à prendre leurs responsabilités pour éviter les comportements de mimétisme.

11.08 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Les administrations communales et les services de police concernés seront effectivement associés à la concertation. Les directives aux médias ont été relancées en coopération avec le secteur. Nous avons déjà pu constater de nombreux résultats l'an dernier. En Flandre, l'ASBL Verder assure un suivi de l'application des directives par les médias flamands. Il serait positif que la Communauté française prenne une initiative analogue.

L'incident est clos.

12 Question de M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "un titre de transport gratuit un jour d'élections" (n° 9642)

12.01 David Geerts (sp.a) : Le 7 juin 2009, des élections auront lieu. Il faudrait que les électeurs soient autorisés à voyager gratuitement ce jour-là pour se rendre au scrutin.

Le ministre entend-il offrir la gratuité des déplacements ferroviaires à tous les voyageurs le 7 juin 2009 ? Compte-t-il prendre des mesures à cet effet ?

12.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Conformément à un accord entre le département de l'Intérieur et la SNCB, cette dernière doit, comme lors des dernières élections, délivrer un billet électeur, dont le tarif est mentionné à l'annexe 12 du contrat de gestion. Il s'agit d'un billet deuxième classe, valable du vendredi 5 juin à partir de 19h pour l'aller, avec retour le dimanche 7 juin 2009. Le billet électeur peut également être utilisé par des électeurs qui ne résident plus dans la commune où ils doivent voter, par des étudiants qui résident dans une autre commune que celle de leur domicile, par des personnes qui séjournent dans un hôpital ou une institution en dehors de leur commune de résidence et par des électeurs salariés ou appointés qui exercent leur profession à l'étranger ou dans une autre commune que celle où ils doivent voter, ainsi que par les membres de leur famille qui habitent avec eux et qui sont soumis à l'obligation de vote.

Les personnes qui souhaitent obtenir un tel billet doivent pouvoir prouver leur droit d'en disposer. À titre exceptionnel, le billet seniors sera également valable le week-end des élections.

12.03 David Geerts (sp.a) : Lors des dernières élections, très peu de personnes ont recouru à la possibilité d'obtenir un billet électeur. Il serait plus simple de permettre à tout le monde de prendre le train gratuitement.

12.04 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Je ne suis pas d'accord avec cette suggestion.

L'incident est clos.

13 Question de M. Bruno Stevenheydens au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les liaisons de train à Beveren et entre Saint-Nicolas et Bruxelles" (n° 9666)

13.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : Alors que Beveren est la quatrième commune en nombre d'habitants de Flandre orientale, les liaisons ferroviaires qui la desservent laissent beaucoup à désirer. On insiste déjà depuis longtemps pour qu'un train IC, tant en direction de Gand que d'Anvers, s'y arrête toutes les heures.

Depuis le 15 décembre 2008, un train IC en direction de Gand s'y arrête toutes les heures mais les horaires de l'omnibus et du train IC sont mal harmonisés. Les deux trains ne se suivent effectivement qu'à 12 minutes d'intervalle. Ne serait-il pas possible de porter la différence à 30 minutes ? Les horaires après 22 heures sont devenus moins intéressants et la liaison entre Sint-Niklaas et Bruxelles ne s'est certainement pas améliorée. Quelles mesures le ministre prendra-t-il à ce sujet ?

13.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : L'intervalle de 12 minutes s'explique par la correspondance à Lokeren entre le train L et le train ICP Gand-Anvers. Il est impossible de prévoir un arrêt supplémentaire à Beveren pour les trains ICC Lille-Anvers et ICG Ostende-Anvers en raison du nombre limité de voies accordées.

Le nouvel horaire après 22 heures prévoit un arrêt supplémentaire pour le train en provenance de Gand à 22 h 24 et à 23 h 24. Après 22 heures, un service horaire est prévu à partir d'Anvers en direction de Beveren. Il a donc bien été tenu compte de la demande d'une meilleure offre.

Le train ICL Sint-Niklaas-Termonde-Bruxelles effectue le trajet en 1 h 29. Il est également possible de rejoindre Bruxelles dans un même laps de temps à partir de Sint-Niklaas par Malines. À partir de Beveren, il y a une correspondance à Berchem entre le train ICP Gand-Anvers et le train IR Anvers-Bruxelles. Le temps de correspondance s'élève toujours à environ six minutes. Il y a donc une réelle amélioration pour les voyageurs de Beveren, tant au niveau de l'offre des trains que des liaisons et des correspondances.

13.03 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : J'ai déjà souvent raté ma correspondance en raison du temps de correspondance de six minutes et il est étonnant que le temps de parcours vers Bruxelles d'un train qui n'assure pas une liaison directe soit plus court que celui d'un train direct. Nous espérons que la situation s'améliorera.

L'incident est clos.

14 Question de M. Bruno Stevenheydens au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les critères retenus pour fermer des bureaux de poste" (n° 9667)

14.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : Vingt-neuf communes seulement disposent encore de deux bureaux de poste ou plus. Ailleurs, leur nombre est réduit à un seul bureau de poste. Les critères pour supprimer ou non des bureaux de poste sont le nombre d'habitants, ainsi que le nombre de contacts dans le bureau de poste. Or, ces critères ne sont pas toujours utilisés de manière cohérente. Par ailleurs, La Poste prend en considération le nombre de navetteurs et la présence d'institutions internationales ou de zones industrielles.

Le ministre pourrait-il me faire savoir dans quelle mesure il est tenu compte ou non de certains critères importants ? Est-il disposé à corriger la décision de La Poste, en prenant en considération un nombre plus élevé de critères ?

14.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : La Poste entend adapter son offre de services aux besoins changeants de sa clientèle et garantir la viabilité du réseau de bureaux par l'amélioration de la rentabilité de ses points de vente. Le premier objectif est notamment réalisé grâce à l'élargissement de l'offre

des canaux de distribution, en ce sens que des Points Poste, l'eShop, les boutiques de timbres et une série de services spécifiquement destinés aux entreprises viennent renforcer les bureaux existants. Ces initiatives sont actuellement mises en œuvre plus avant. La transformation du réseau de bureaux existant en quelque 650 bureaux et un nombre plus ou moins identique de Points Poste peut satisfaire, d'une manière économiquement viable, à la demande d'une meilleure accessibilité et d'une plus grande proximité des services postaux de base.

C'est notamment sur la base de ces objectifs que La Poste a fixé le nombre de bureaux de poste restant ouverts par commune. Le nombre de contacts postaux, le nombre d'habitants, le contrat de gestion - qui dispose qu'en tout état de cause un bureau au moins doit être maintenu dans chaque commune fusionnée - constituent à cet égard d'autres facteurs déterminants. Par ailleurs, dans les grandes communes à caractère urbain, les clients sont comparativement plus nombreux, en raison de la présence des navetteurs qui y effectuent leurs opérations postales. Le choix du nombre des bureaux de poste n'est donc pas aléatoire.

Les entreprises ont accès à des services postaux spécifiques en dehors des bureaux, par exemple via l'internet, l'eShop ou des services tels que les appareils d'affranchissement ou la levée du courrier.

14.03 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : Je regrette que ce Parlement ne puisse prendre connaissance des chiffres relatifs aux contacts postaux et proteste contre le fait que la troisième commune de Flandre ne soit dotée que d'un seul bureau postal, alors que certaines communes bruxelloises en ont deux.

L'incident est clos.

15 Question de M. Stefaan Vercamer au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la ligne de chemins de fer 89 Courtrai-Audenarde-Bruxelles" (n° 9706)

15.01 Stefaan Vercamer (CD&V) : Alors que je suis déjà intervenu à plusieurs reprises sur le renforcement de la capacité et de l'offre sur la ligne 89 Courtrai-Audenarde-Bruxelles, il semblerait que la situation se dégrade plus qu'elle ne s'améliore. La semaine passée, un train de pointe a même purement et simplement été supprimé.

Combien de trains ont été confrontés à des retards sur cette ligne au cours de la période de novembre à décembre 2008 ? Pour quelles raisons ? Quelles solutions envisagez-vous ? À combien de reprises des trains d'une capacité moins importante ont-ils été mis en service entre début novembre 2008 et début janvier 2009 ? Pour quelles raisons ? Quelles informations les rapports des accompagnateurs des trains mentionnent-ils à ce sujet ? Quelles solutions envisagez-vous ? Le ministre pourrait-il me donner un aperçu des rehaussements de quais prévus sur cette ligne ?

15.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : En novembre et en décembre 2008, les résultats en matière de ponctualité étaient inférieurs pour la ligne 89 comme pour l'ensemble du réseau. Cependant, la ponctualité des trains de la ligne 89 reste malgré tout la plus élevée de toutes les liaisons vers Bruxelles, avec un taux de ponctualité de 97 % pour le troisième trimestre de 2008, contre 91,6 % pour l'ensemble du réseau et 93,6 % pour les autres lignes vers Bruxelles. Une série de défauts aux trains et d'incidents concernant les infrastructures et le matériel, ainsi que les conditions hivernales, ont eu une influence négative sur les résultats des derniers mois. Par conséquent, les équipes techniques des ateliers ont été renforcées et le planning a été adapté.

En raison des nombreuses défauts, la composition de certains trains de pointe a été réduite. Toutefois, la SNCB met tout en œuvre pour respecter les compositions prévues. Dans les prochaines années, la SNCB mettra d'ailleurs en service 100 nouvelles voitures à deux étages et 305 nouveaux autorails. La SNCB mène des études sur la fiabilité du matériel et a mis au point un système de centralisation des informations en matière de composition et d'occupation, ce qui permet d'en optimiser le suivi.

Sur la ligne 89, certains quais du tronçon Denderleeuw – Audenarde seront rehaussés entre 2010 et 2014. Pour la gare de Zottegem, une gare plus importante, des études plus approfondies relatives à la

problématique de l'accessibilité sont en cours d'élaboration. Les premiers résultats devraient être connus d'ici peu.

15.03 Stefaan Vercamer (CD&V) : Il semblerait que les investissements pour les quais ne concernent pas les gares au-delà de Zottegem, ce qui est une mauvaise nouvelle pour notre région. Vu l'importance de cette ligne, je ne manquerai pas de revenir sur cette question.

15.04 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Je rappelle que certains quais situés au-delà de la gare de Zottegem ont déjà été rehaussés.

L'incident est clos.

16 Question de M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la mise en service d'un bus à la suite d'une panne de train" (n° 9722)

16.01 David Geerts (sp.a) : Il n'est pas très agréable pour les voyageurs d'être immobilisés au milieu de nulle part – parfois pendant des heures – sans chauffage et sans recevoir la moindre information. N'est-il pas possible dans de tels cas d'envoyer rapidement un bus sur place pour permettre aux voyageurs de rejoindre leur destination ? Qu'en est-il des risques en matière de sécurité pour les voyageurs ?

16.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Il s'agit toujours de peser le pour et le contre dans de telles situations et dans la mesure où la sécurité est l'un des principaux facteurs à prendre en considération, vous comprendrez que je souhaite rester prudent dans ma réaction. La SNCB essaie dans toute la mesure du possible de proposer une solution de rechange mais il n'est pas toujours possible de s'approcher suffisamment de l'endroit où le train est à l'arrêt. Si le train n'est pas à l'arrêt à quai, il peut être malaisé pour les voyageurs de descendre du train en raison de problèmes de visibilité, d'une différence de niveau trop importante entre les marches du train et le sol ou encore en raison de la nature même du sol.

Dans un premier temps, l'accompagnateur de train et ensuite le responsable de la direction Voyageurs International décident s'il est possible pour les passagers de descendre du train. Il est clair que la sécurité absolue du client est primordiale. Le cas échéant, il peut être fait appel aux services de secours.

16.03 David Geerts (sp.a) : Il est évident que la sécurité est essentielle mais il conviendrait tout de même de vérifier dans quel délai les passagers pourraient être évacués en toute sécurité.

L'incident est clos.

17 Questions jointes de

- **M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le manque d'information aux usagers du train" (n° 9736)**

- **M. Jean-Jacques Flahaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la logique d'information du site en ligne de la SNCB" (n° 10178)**

17.01 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Je m'étonne du fonctionnement du site internet de la SNCB. Selon que vous mentionnez un point intermédiaire ou la destination finale d'un train sans changement, le site vous donne une partie ou une autre des informations. Ainsi, si vous cherchez les trains reliant Braine-le-Comte à Louvain, seuls certains trains CR sont mentionnés. Pourriez-vous nous donner des informations plus précises à ce sujet ? Est-ce dû à des dysfonctionnements du système informatique ? Est-ce un moyen pour réduire le nombre de passagers sur les trains CR ? Les responsables des services informatiques du holding comptent-ils rendre le site plus pertinent ?

17.02 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Il faut connaître la logique d'information du site en ligne de la SNCB qui affiche une solution amenant le client le plus rapidement possible à sa destination. De ce fait, il se peut que certains trains ne soient pas indiqués. Mais l'offre complète des trains peut toujours être consultée via les affiches jaunes, également consultables sur le site.

17.03 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Il faudrait peut-être suggérer aux gestionnaires du site internet d'indiquer que d'autres trains établissent la liaison et que pour connaître les horaires de ces trains, une autre rubrique doit être consultée.

17.04 Steven Vanackere, ministre (en français) : J'ai pris acte de votre suggestion. Les avertissements invitant à consulter les affiches en informant l'internaute du caractère abstrait de l'information donnée sur le site ne sont pas forcément lus. Par ailleurs, le client doit savoir que ce genre de site a pour objectif d'indiquer les trains théoriquement les plus adaptés. On pourrait cependant vérifier comment la communication concernant l'utilisation de ce site se fait afin d'éviter d'induire la clientèle en erreur.

L'incident est clos.

18 Questions jointes de

- **M. Luk Van Biesen au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le nombre d'accidents aux passages à niveau" (n° 9810)**
- **M. Jan Mortelmans au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les accidents aux passages à niveau et le plan 'Passages à niveau 2008-2015'" (n° 9871)**

18.01 Luk Van Biesen (Open Vld) : Selon une étude réalisée par Touring, le nombre total de passages à niveau est en diminution dans notre pays, tandis que le nombre d'accidents sur des passages à niveau reste plus ou moins stable. Touring en conclut que l'instauration d'une signalisation uniforme et la réduction des temps d'attente pourrait faire baisser le nombre d'accidents.

Dans notre pays, 1.300 passages à niveau ne comportent qu'une barrière, 444 n'en comportent même aucune et 15 sont équipés d'un système de détection visant à empêcher qu'un usager de la route ne se retrouve bloqué entre les barrières.

Combien de victimes a-t-on dénombrées sur des passages à niveau en 2008 ? Comment tentera-t-on de réduire ce chiffre ? Quel pourcentage de son budget Infrabel investit-il dans l'infrastructure des passages à niveau ?

18.02 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Avec son plan Passages à niveau 2008-2015, Infrabel souhaite offrir une réponse au problème des accidents sur les passages à niveau.

Combien de victimes a-t-on dénombrées sur des passages à niveau depuis 2000 ? Infrabel s'est-il déjà penché sur l'étude de Touring comparant la situation en Allemagne – dix fois plus de passages à niveau mais seulement la moitié du nombre d'accidents – à celle dans notre pays ?

Où en sont les essais liés à l'installation de radars équipés de caméras électroniques aux passages à niveau ?

Le Plan Passages à niveau inclut-il une nouvelle catégorisation des passages à niveau ?

Combien de passages à niveau dénombreait-on en Belgique au 1^{er} janvier 2009 ? Combien en supprimera-t-on cette année ?

Quel montant Infrabel consacrera-t-il jusqu'en 2015 au renforcement de la sécurité de l'infrastructure des passages à niveau ?

18.03 Steven Vanackere, ministre (en néerlandais) : Entre 2000 et 2007, on a recensé sur nos passages à niveau, pour chaque année successive, 48, 62, 59, 55, 52, 61, 56 et 76 accidents faisant respectivement 8, 13, 14, 12, 8, 16, 10 et 19 morts. Selon l'étude de Touring, l'Allemagne, qui compte dix fois plus de passages à niveau que la Belgique, ne comptabiliserait au total que la moitié d'accidents. Touring ne se fonde toutefois pas sur les chiffres absolus du nombre d'accidents mais sur le pourcentage des accidents sur les passages à niveau par rapport au nombre total d'accidents sur la route. Par ailleurs, en Allemagne, 47 % des passages à niveau sont encore équipés d'un dispositif de signalisation passif - la « Croix de Saint André » - alors que chez nous ce pourcentage n'est plus que de 16 %. En d'autres termes, en Belgique, les passages à niveau équipés d'une signalisation active (feux et barrières) sont donc plus nombreux. Les accidents sur les passages à niveau étant souvent la conséquence du non-respect de la signalisation, force m'est de conclure

que celle-ci est davantage respectée en Allemagne que chez nous. Infrabel tentera, par la mise en œuvre du Plan Passages à niveau 2008-2015, de contraindre les conducteurs à se montrer plus respectueux de la signalisation.

Ainsi, un projet pilote basé sur des radars électroniques est actuellement à l'étude. Un premier test sera organisé sur la ligne Anvers-Mol dans le courant du mois de février.

Le Plan Passages à niveau 2008-2015 prévoit la suppression de passages à niveau, une prévention renforcée par le biais de radars automatiques, des aménagements routiers et ferroviaires et la sensibilisation des usagers de la route. Ce Plan est actuellement encore actuellement à l'étude au sein des différentes cellules stratégiques compétentes.

Infrabel n'envisage pas l'installation de barrières complètes aux passages à niveau étant donné que ces équipements allongent le temps de fermeture. Un système de détection doit être aménagé de telle sorte que le train puisse être arrêté lorsqu'un véhicule se trouve emprisonné entre deux barrières. Un tel dispositif suppose une fermeture anticipée du passage à niveau pour éviter le freinage du train en situation normale. Plusieurs passages à niveau de catégorie 3 seront quant à eux transformés en passages à niveau de catégorie 2.

Infrabel veut supprimer douze passages à niveau cette année et 200 entre 2009 et 2015.

Le budget total du plan " Passages à niveau 2008-2015 " s'élève à 264 millions d'euros, dont 215 millions pour la suppression de passages à niveau.

18.04 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Aucune transformation de passages de catégories 3 et 2 en catégorie 1 n'est manifestement prévue, contrairement à la recatégorisation de 3 en 2. Je suis disposé à retirer ma proposition de loi relative au reclassement de 2 en 1 si cette dernière est dépourvue de sens.

L'incident est clos.

19 Question de M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la desserte de La Panne" (n° 9913)

19.01 David Geerts (sp.a) : Les trains sur la ligne 73 Gand-Saint-Pierre-La Panne sont régulièrement bondés. Même en été, lorsque la demande est encore plus importante, la composition des trains reste inchangée. Or, le parc d'attractions Plopsaland attire de nombreux touristes en été.

Serait-il envisageable d'augmenter la capacité de cette ligne pendant les mois d'été ? Ne serait-il notamment pas possible de mettre en service des trains de pointe supplémentaires en matinée et en soirée ? Est-il vrai que le « train d'étudiants » empruntant ce trajet retourne généralement quasi à vide vers l'intérieur du pays le vendredi soir ?

19.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Un train est constitué sur la base des flux de voyageurs connus et escomptés, compte tenu de l'occupation au cours d'une période comparable de l'année précédente. Durant les mois d'été, la composition sur ce trajet est bel et bien renforcée et des trains touristiques sont mis en circulation au départ et à destination de La Panne. Chaque mois, les suroccupations sont analysées et les trains suroccupés sont adaptés, pour autant que du matériel soit disponible.

Actuellement, deux trains P desservent la ligne 73 le matin et le soir. Ni le matériel ni le personnel nécessaires ne sont disponibles pour la mise en circulation d'un train P supplémentaire.

19.03 David Geerts (sp.a) : Je poserai mes autres questions par écrit.

L'incident est clos.

20 Question de M. Raf Terwingen au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "une série d'adaptations de l'horaire de la

SNCB dans le Limbourg et les investissements prévus par la SNCB" (n° 9726)

20.01 Raf Terwingen (CD&V) : Les nouveaux horaires de la SNCB ont des conséquences négatives pour les navetteurs de Tongres et de Bilzen qui se rendent à Louvain et à Bruxelles via Hasselt. C'est désormais un omnibus (avec des arrêts supplémentaires) qui relie Hasselt et Louvain. L'alternative de la liaison horaire rapide de Hasselt vers Bruxelles ne constitue pas une solution pour les voyageurs qui se rendent à Louvain parce que ce train emprunte la courbe autour de Louvain. Qui plus est, ce train est déjà bondé.

Dans quelle mesure les investissements annoncés par la SNCB peuvent-ils remédier à ces problèmes ? Les voyageurs en provenance de Tongres et de Bilzen sont également mécontents parce qu'ils ont été informés tardivement des modifications. Avez-vous conscience du fait que le train rapide n'offre aucune solution pour les voyageurs qui se rendent à Louvain ?

20.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : La SNCB a opté pour une campagne permanente de deux semaines à partir du 1^{er} décembre car elle était convaincue que cette méthode serait la plus adéquate pour informer les voyageurs. Dix-neuf médias ont été utilisés à cet effet. Un lancement plus précoce de cette campagne aurait risqué de réduire l'attention portée au message au moment où les modifications sont entrées en vigueur. Le nouvel horaire était consultable dès le 7 novembre 2008 sur le site internet de la SNCB.

Selon la nouvelle offre de la SNCB datant de décembre 2008, un total de 2.584 places sont offertes entre Tongres et Hasselt, c'est-à-dire 444 de plus qu'en décembre 2007. Le train ICE partant de Tongres à 5 h 36 circule selon le même horaire qu'auparavant. Le train P de Hasselt, qui faisait office d'omnibus jusqu'à Louvain, a été supprimé. Le train ICE suivant reprend cette fonction d'omnibus du train P entre Hasselt et Louvain, ce qui oblige ce dernier à partir huit minutes plus tôt de Tongres, à savoir à 6 h 37. Ce train dispose d'une composition nettement renforcée dès son départ de Tongres, puisqu'il offre désormais 1.292 places assises, contre 424 auparavant. Les trains qui partaient auparavant à 7 h 02 et 7 h 14 de Hasselt ont été fusionnés en un seul train partant à 7 h 03 et offrant 1.292 places assises au lieu de deux fois 424 auparavant.

À partir de Louvain, les horaires restent inchangés.

La fusion du train P et de l'ICE permet de délester en partie l'axe saturé Aarschot-Louvain et partant, d'améliorer la régularité de plusieurs trains, dont l'ICE partant de Tongres à 6 h 37. En outre, les deux ICE se composant de dix et six voitures à double étage, le Limbourg bénéficie également des investissements consentis dans un matériel voyageurs récent et confortable.

L'incident est clos.

Le président : Nous abordons à présent la question n° 9914 de M. Geerts sur les répercussions sur la région environnante de l'augmentation de capacité du port de Zeebrugge.

20.03 David Geerts (sp.a) : Je suis disposé à ne pas poser cette question si je reçois une réponse écrite du ministre.

21 Questions jointes de

- **M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "une approche proactive de l'incidence des conditions climatiques extrêmes sur l'infrastructure ferroviaire" (n° 9915)**

- **M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les perturbations majeures sur le réseau ferré lors des intempéries hivernales entre le 3 et le 12 janvier 2009" (n° 10185)**

21.01 David Geerts (sp.a) : Ce problème a également été abordé en séance plénière. Le ministre a déclaré que de nombreuses mesures proactives avaient été prises en matière de détection.

Je n'ai alors toutefois pas reçu de réponse à la question de savoir s'il existe une carte où sont indiqués les points sensibles en cas de conditions climatiques extrêmes. Une comparaison a-t-elle été faite avec

l'étranger, plus particulièrement avec les pays qui sont régulièrement confrontés à des périodes de grand froid ? Un plan de secours a-t-il été élaboré pour les périodes de grand froid et de grande chaleur ? Le ministre a-t-il une idée du coût qu'ont engendré pour Infrabel les conditions climatiques extrêmes de début janvier ? La scission entre la SNCB-Holding, le Groupe SNCB et Infrabel a-t-elle eu une influence sur la manière dont les réparations ont été effectuées et sur les délais ? Comment les pays voisins mettent-ils en œuvre les directives européennes en période de conditions climatiques extrêmes ? Des coordinateurs ont-ils par exemple été désignés dans ces pays ?

21.02 François Bellot (MR) : Les dernières intempéries ont démontré l'incapacité de la SNCB à affronter des situations de crise et à constituer une alternative fiable à la voiture dans de telles circonstances.

Comment expliquez-vous une telle improvisation face à des événements pourtant annoncés ? Pouvez-vous nous énumérer les incidents survenus au cours de cette période hivernale ? Quelles en sont les causes ? Quelles sont les dispositions prises par Infrabel et la SNCB Exploitation pour anticiper les conséquences des intempéries ? Des renforts de personnel d'entretien et de surveillance sont-ils prévus ? Quelles sont les dispositions prises pour informer les voyageurs ? Où en est la mise en place du GPRS et du projet SMS basé sur la plate-forme Windows Live ?

21.03 Steven Vanackere, ministre (en français) : Les incidents suivants ont été constatés du lundi 5 au vendredi 9 janvier 2009 : 116 avaries aux automotrices, 84 avaries aux locomotives, 51 dérangements d'aiguillages, 20 avaries aux voitures, 12 dérangements à la signalisation, 9 dérangements de passages à niveau, 9 bris de rails et 6 endommagements de la caténaire. La situation était donc vraiment exceptionnelle.

D'autres incidents importants ont également influencé négativement la ponctualité : une avarie à la caténaire sur la ligne 36 Bruxelles-Liège à Louvain, deux interruptions de l'alimentation électrique par le fournisseur, trois heurts de personnes et enfin quatre heurts sur des installations ou sur du matériel par des véhicules.

(En néerlandais) Les mesures préventives sont consignées dans la directive Mesures à prendre par temps de neige, de gel ou de verglas, qui est actualisée une fois par an. Infrabel a prévu une série de mesures pour l'ensemble du réseau, par exemple le contrôle du chauffage des aiguillages et l'éventuelle réparation des déficiences constatées.

Le nombre d'agents affectés au service de garde par temps de neige est fixé sur la base des prévisions météorologiques. Entre le 4 et le 11 janvier, les mesures étaient d'application sur l'ensemble du réseau. Les pays voisins prennent des mesures similaires.

Par temps de grand froid, Infrabel mettra en service un système de chauffage intensif dans les gares de Bruxelles et sur les autres nœuds ferroviaires afin d'assurer la continuité des voies prioritaires. Si cette mesure ne suffisait pas, il se déclencherait un plan d'urgence permettant un service acceptable.

Début janvier, des problèmes de chauffage des aiguillages se sont produits, mais il n'y a pratiquement pas eu de perturbations sur les aiguillages cruciaux. Il y avait plus de voyageurs pendant cette période, étant donné qu'il y avait également des problèmes de circulation routière. Le plan d'urgence réduit l'offre sur le réseau, c'est pourquoi il a été décidé de ne pas le déclencher.

(En français) Pour faire face aux conditions atmosphériques extrêmes, la SNCB prend des mesures préventives et met notamment en place des contrôles spécifiques ainsi que des équipes de réparation renforcées. En outre, des essais par grand froid sont effectués lors des achats de matériel. Des incidents se sont néanmoins produits et certains ont eu de lourdes conséquences. La SNCB met tout en œuvre pour que l'ensemble du matériel soit remis en service dans les meilleurs délais.

En cas d'enneigement important rendant aléatoire l'utilisation des aiguillages, il existe un plan de secours visant à adapter l'offre de trains en fonction d'itinéraires privilégiés.

(En néerlandais) Il existe également un plan d'action à mettre en œuvre en cas de canicule ainsi qu'une directive contenant les dispositions à prendre lorsque la climatisation tombe en panne.

Les coûts occasionnés par le mauvais temps ne sont pas encore connus, mais nous pourrions y revenir ultérieurement. Le groupe SNCB estime que la scission en trois sociétés n'a aucune influence sur la méthode de travail en cas de dégâts ou de pannes, puisque cet aspect est du seul ressort d'Infrabel.

(En français) Chaque incident est introduit dans une base de données accessible aux agents concernés. En cas d'incident important, l'information est communiquée par courriel à tous les services concernés et un numéro de téléphone spécial est mis à la disposition du personnel. Une application de gestion de l'information qui alimentera simultanément tous les canaux de communication devrait être opérationnelle avant juillet.

Le système GPS est en service sur la majorité des locomotives et est en cours d'installation sur le reste du matériel.

Enfin, la SNCB mettra en place avant juillet deux outils de communication en temps réel : l'information par SMS et via Windows Live.

21.04 David Geerts (sp.a) : L'accumulation de problèmes ne peut être niée. La mauvaise communication est partiellement due au fait que le personnel dans les gares n'était pas toujours au courant des problèmes. Le personnel estime en effet qu'il était mieux informé avant la nouvelle structure de la SNCB. Il faut chercher des solutions.

21.05 François Bellot (MR) : Des actions techniques sont à entreprendre mais certains protocoles de fonctionnement interne doivent également être revus. Les voyageurs ont souvent dû constater que les messages qu'ils recevaient ne correspondaient pas à la réalité. Cela est dû, d'une part, à un manque de fiabilité de l'information qui remonte des accompagnateurs vers le dispatching et, d'autre part, à l'envoi des messages à partir d'un point unique d'où il est difficile d'apprécier la situation sur le terrain.

L'incident est clos.

22 Question de Mme Hilde Vautmans au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les tags" (n° 9777)

22.01 Hilde Vautmans (Open Vld) : Le problème des graffitis continue à me préoccuper. J'avais déjà posé une question écrite à votre prédécesseur, à laquelle j'ai reçu une réponse pour le moins étonnante. Après le nettoyage de la façade du bâtiment « Paille » à Bruxelles, dont les frais se sont élevés à 320.000 euros, la façade a à nouveau été souillée. Belgacom aurait ensuite décidé de ne plus entreprendre d'actions contre les graffitis, sauf cas exceptionnels. Le nombre de faits de graffitage à la SNCB a diminué. Un groupe de travail relatif à cette problématique a par ailleurs été créé au sein de la SNCB. Les dépenses restent toutefois très élevées, tant auprès de la SNCB, de Belgacom que de La Poste.

Une plainte est-elle toujours introduite lorsque des bâtiments publics sont souillés par des graffitis ? Le ministre estime-t-il que des actions structurelles sont inutiles ? Pourquoi la SNCB est-elle la seule entreprise publique à prendre des mesures ? Le groupe de travail de la SNCB a-t-il déjà formulé des conclusions ? Quelle politique le ministre entend-il mener en matière de graffitis ?

22.02 Steven Vanackere, ministre *(en néerlandais)* : Les entreprises publiques accordent une importance particulière à l'entretien du matériel et des bâtiments. La Poste fait systématiquement une déclaration auprès de la police pour tous les dégâts causés aux bâtiments. En cas de dégradations répétées, une couche de protection est appliquée afin de faciliter l'enlèvement des graffitis et d'en réduire le coût. Belgacom se préoccupe également de la propreté, par exemple en ce qui concerne les cabines téléphoniques. Récemment, la société a encore réalisé des investissements dans le bâtiment Paille. Il serait faux de prétendre que Belgacom ne se soucie pas de la lutte contre les graffiti. Au sein de la SNCB, elle constitue une des priorités de Securail, le service de sécurité dont les fonctionnaires assermentés transmettent les procès-verbaux des faits de graffiti au procureur du Roi. Des actions structurées sont donc bel et bien menées afin de lutter contre les graffiti.

Le groupe de travail "graffiti" de la SNCB a fixé plusieurs priorités, dont un dégraffitage plus rapide, la sécurisation des sites à risques, des poursuites à l'égard des auteurs, des actions préventives et

l'enregistrement des constatations, afin d'obtenir un aperçu plus correct du phénomène. Les mesures mises en œuvre font l'objet d'une évaluation. Certaines de celles-ci ont été prises dès 2005, après l'octroi par l'arrêté royal du 30 décembre 2004 d'une subvention exceptionnelle de 2,5 millions d'euros.

Un groupe de travail sera également institué chez Belgacom et un budget et un plan d'action en matière de dégraffitage sont prévus. Pour l'heure, la création d'un tel groupe de travail auprès de La Poste n'est pas nécessaire.

22.03 Hilde Vautmans (Open Vld) : J'espère que le suivi de ce dossier sera rigoureux et que les nouveaux bâtiments seront protégés. Il faudra en tenir compte lors de leur mise en service. Je déposerai une nouvelle question visant à connaître le nombre de plaintes effectivement déposées ainsi que le nombre d'auteurs retrouvés et sanctionnés.

22.04 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Les bâtiments peuvent être protégés de plusieurs manières, mais aucune n'est parfaite. Outre les graffitis, on constate aussi des dégradations par griffage à l'aide d'un objet pointu. L'application d'une couche protectrice ne permet pas d'éviter ces dégradations.

L'incident est clos.

23 Interpellation de M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la mise en oeuvre des augmentations de prix prévues par la SNCB" (n° 259)

23.01 David Geerts (sp.a) : Le 1^{er} février 2009, la SNCB augmentera ses tarifs pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail et pour les abonnements scolaires de 6 % et le prix des billets normaux de 5 %. En principe, cette augmentation est liée à l'index et au taux de ponctualité qui, en 2008, n'était pourtant guère brillant. Le prix du Go Pass augmente quant à lui de 10 % et celui des billets seniors de 25 %.

J'invite le ministre à empêcher cette hausse importante des prix, étant donné que les *windfall profits* sont estimés à 28 millions d'euros et que le Go Pass et les billets seniors ne produisent que des recettes supplémentaires limitées par rapport aux 30 millions des recettes supplémentaires engendrées par l'augmentation du prix de l'ensemble des autres produits. Le ministre annulera-t-il l'augmentation considérable du prix du Go Pass et des billets seniors ?

23.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Le prix des transports publics constitue effectivement un élément important dans le cadre de la décision de franchir le pas vers ce mode de transport. Si nous comparons l'ensemble des éléments, il apparaît que les personnes qui optent pour les transports publics effectuent un choix judicieux et économiquement justifié. Il aurait effectivement été plus agréable que le prix du Go Pass et des billets seniors n'augmente pas, mais conformément au contrat de gestion, la SNCB peut augmenter ses tarifs annuellement sur la base de trois éléments : l'indice santé, les prix de l'énergie et les résultats en matière de ponctualité. Ces dernières années, l'indice santé a enregistré une hausse considérable et les coûts énergétiques ont augmenté de 40 %. La ponctualité des trains s'est révélée supérieure à l'objectif fixé dans le contrat de gestion.

L'augmentation tarifaire autorisée constitue une hausse moyenne de différents produits et la SNCB opte pour des prix arrondis. Le Go Pass coûtera 50 euros et demeurera un produit avantageux, certainement pour les longues distances. L'augmentation du prix au cours des cinq dernières années n'a pas été supérieure à celle des autres produits. Le billet seniors coûtera 5 euros et constitue toujours le billet le moins cher pendant les heures creuses.

Je ne puis annuler ces augmentations de prix, mais je veillerai à ce que ces deux produits restent intéressants lors d'une prochaine adaptation des tarifs.

23.03 David Geerts (sp.a) : Le prix constitue en effet un aspect important des transports en commun, qui doivent rester compétitifs pour éviter une aggravation des encombrements. L'indice santé a augmenté d'environ 6 %. Les prix des abonnements scolaires et des déplacements entre le domicile et le lieu de travail ont suivi cette tendance, ce qui est donc normal. Les prix du Go Pass et des billets seniors augmentent toutefois de manière exorbitante. Je déposerai dès lors une motion.

Motions

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Une motion de recommandation a été déposée par M. David Geerts et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. David Geerts
et la réponse du vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles,
demande au gouvernement de ne pas mettre en œuvre les augmentations prévues du prix du Go Pass et du billet senior, soit respectivement $\pm 10\%$ et 25% , et de se limiter à l'indexation habituelle."

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Jef Van den Bergh et François Bellot.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

24 Questions jointes de

- **M. Stefaan Van Hecke au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la non-desserte de la gare de Brecht" (n° 10132)**
- **M. Jan Mortelmans au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la ligne de chemin de fer Anvers-Brecht" (n° 10181)**
- **M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la gare de Brecht" (n° 10196)**

24.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : L'ancienne ministre a demandé à la SNCB et à Infrabel de préparer un dossier technique pour l'administration, de sorte qu'en cas d'avis positif, les trains puissent circuler au moins temporairement et avec un système de sécurité classique sur l'ancienne ligne Anvers-Brecht.

Ce dossier technique a-t-il déjà été transmis ? Quel est l'avis de l'administration ? À quelle date la mise en service de cette ligne ferroviaire est-elle prévue ?

24.02 Jef Van den Bergh (CD&V) : C'est déjà la onzième fois que j'interviens sur le dossier relatif à la liaison ferroviaire vers la Campine du nord. Le prédécesseur du ministre a systématiquement augmenté la pression sur la SNCB afin de trouver une solution à cette question. Dans l'intervalle, un forum a même été lancé sur Facebook, comptant 440 membres en quelques jours de temps. Il semblerait que ce problème préoccupe fortement cette région.

Dans l'intervalle, la commune est amenée à consentir de nombreux efforts pour préserver les infrastructures inutilisées du vandalisme. La SNCB, pour sa part, se retranche derrière la réglementation européenne et derrière la firme Bombardier, qui ne respecte pas ses obligations quant à la livraison de matériel ferroviaire approprié. Or les voyageurs n'ont cure de ces tiraillements, ce qui leur importe, c'est de pouvoir disposer le plus rapidement de trains.

Enfin, la ministre sortante, Mme Vervotte, avait envisagé l'option de mettre en service des trains équipés d'un système de sécurité classique et avait demandé à la SNCB et à Infrabel de constituer un dossier technique à ce sujet, ce qui pourrait au moins offrir une solution temporaire.

Le dossier technique de la SNCB et d'Infrabel est-il prêt et sur quoi porte-t-il exactement ? En a-t-il déjà résulté que l'autorisation a été accordée de desservir la ligne Anvers-Campine du nord avec un système de sécurité classique ? Quelle était la motivation de la décision de l'administration ? Quelles sont les autres perspectives de mise en service prévues dans ce dossier ? L'échéance de 2009 ne sera-t-elle pas non plus respectée ? Quand la gare de Brecht pourra-t-elle accueillir le premier train ? Quand la LGV entre Anvers et les Pays-Bas sera-t-elle mise en service ? Est-il exact qu'il est question d'un nouveau retard pour la mise en service des trains Thalys sur la LGV 4 en direction des Pays-Bas en raison d'un retard des travaux d'infrastructure aux Pays-Bas ?

24.03 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Je prendrai cette question autant à cœur que mon prédécesseur mais je tiens à baser ma réponse sur des faits et non sur des prévisions qui s'avèreraient irréalisables par la suite.

Dans le domaine de la sécurité ferroviaire, les États membres européens ont adopté plusieurs règlements qui visent l'interopérabilité des réseaux et du matériel roulant. Cela suppose des exigences techniques qui peuvent poser des problèmes si les nouvelles technologies ne sont pas complètement intégrées. C'est notamment le cas de l'équipement de la LGV L4 entre Anvers et la frontière néerlandaise, en raison des problèmes techniques auxquels est confronté le constructeur qui doit équiper les trains sur cette ligne du système ETCS.

C'est la raison pour laquelle la SNCB a demandé à Infrabel de vérifier si la ligne Anvers-Campine du nord peut être exploitée avec des systèmes de signalisation classiques. Le 9 décembre 2008, Infrabel a adressé au ministre de la Mobilité une étude de faisabilité mettant en évidence que cela est impossible, notamment pour des raisons de sécurité et des considérations d'ordre juridique et technique.

L'installation du système ECTS est dès lors la seule option possible.

Le 23 décembre 2008, Infrabel a obtenu l'autorisation de faire circuler des trains sur le tronçon de la ligne à haute vitesse entre Anvers-Luchtbal et la frontière néerlandaise. Dès que la SNCB disposera du matériel homologué, un service de navette Anvers-Noorderkempen pourra être organisé. Dans l'intervalle, Bombardier prépare l'équipement de signalisation ERTMS, nécessaire à la circulation sur cette ligne. À la suite de problèmes techniques survenus aux Pays-Bas, Bombardier a fait savoir officiellement à la SNCB qu'elle ne pourrait livrer ce matériel à court terme, ce qui retardera l'introduction de ce service de navette de quelques mois. C'est pourquoi la SNCB étudie actuellement plusieurs autres possibilités, notamment pour examiner si elle peut assurer ce service avec du matériel existant.

24.04 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Que pouvons-nous ajouter à cela, sinon que nous espérons que tout cela sera vite fini ? Quelles sont les autres pistes techniques ? Et ne faut-il pas mettre en question la position de Bombardier dans cette pénible affaire, même s'il n'y a pas tant d'initiatives ?

24.05 Jef Van den Bergh (CD&V) : Il y a au moins une lueur d'espoir. En effet, je viens d'apprendre que la SNCB examine d'autres pistes de réflexion en tenant compte du matériel existant. En ce qui concerne l'interopérabilité, je me pose la question de savoir pourquoi il existe autant de versions du système de sécurité ETCS, ce qui ne permet pas à tous les trains de circuler sur l'ensemble des lignes. Nous espérons évidemment que la situation évoluera rapidement dans le cadre de dossier.

24.06 David Geerts (sp.a) : Ne pourrions-nous examiner la situation sur place, à Brecht ? Ce dossier continue à soulever des questions.

24.07 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Cela n'a pas beaucoup de sens étant donné que le problème se situe au niveau du matériel roulant et non pas au niveau des gares.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 28.