

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

van

MAANDAG 18 januari 2010

Namiddag

\_\_\_\_\_

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

du

LUNDI 18 janvier 2010

Après-midi

\_\_\_\_\_

De vergadering wordt geopend om 14.19 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

De **voorzitter**: Er staan ongeveer 121 vragen op de agenda. Het Reglement bepaalt dat de vraagsteller en de minister in totaal over vijf minuten beschikken; voor aanvullende vraag en antwoord beschikt men over twee minuten. Ik vraag u dus bondig te zijn. Zoals Nicolas Boileau al wist: *'Ce qui se conçoit bien s'énonce clairement.*

Vraag nr. 17089 van mevrouw Somers wordt ingetrokken.

**01 Vraag van mevrouw Ine Somers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de evaluatie van de laatste spoorstaking" (nr. 17091)**

**01.01 Ine Somers** (Open Vld): Hoe evalueert de minister de treinstaking van 5 november 2009? Wat was de kostprijs ervan? Hoe werd de staking opgevolgd? Wat is de stand van zaken van het sociaal overleg?

**01.02 Minister Inge Vervotte** (*Nederlands*): Er hebben 9.476 personeelsleden gestaakt. Het is zeer moeilijk om de kostprijs van een dergelijke actie te berekenen. In mijn antwoord op de vragen over B-Cargo zal ik straks de stand van zaken van het sociaal overleg toelichten. Alle inspanningen worden geleverd om via sociaal overleg een oplossing te vinden. Het dossier dat ik bij de Europese Commissie heb ingediend, geeft de richting aan die wij willen volgen. In de plenaire vergadering heb ik gezegd dat we het sociaal overleg moeten uitputten en dat blijft mijn standpunt.

**01.03 Ine Somers** (Open Vld): De kostprijs van een staking is toch wel belangrijke informatie, maar ik begrijp dat de minister daar nu niet op kan antwoorden.

*Het incident is gesloten.*

**02 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het verslechterend vervoer per spoor in de streek 'Centre du Hainaut'" (nr. 17166)**

**02.01 Jean-Jacques Flahaux** (MR): Op lijn 96 zijn de reisomstandigheden nog verslechterd. Treinen met dubbeldeksrijtuigen moesten zorgen voor een betere dienstverlening, maar die rijtuigen zijn kennelijk aan allerlei defecten onderhevig, en daarnaast lijkt de NMBS niet altijd een toereikende tractiecapaciteit te kunnen leveren voor die rijtuigen. Die situatie doet zich trouwens niet alleen voor in de regio Centre (Henegouwen).

Op grond van welke criteria werden de dubbeldeksrijtuigen geselecteerd? Werd er een deugdelijke

inschatting gemaakt van de bedrijfszekerheid van dat materieel? Worden de almaar frequentere storingen veroorzaakt door de afschaffing van onderhoudswerkplaatsen?

Tijdens de eerste zes maanden van 2009 werden er 8.797 treinen volledig of gedeeltelijk afgeschaft. Hoe zal de NMBS haar beheerscontract nakomen?

**02.02** Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Sinds de ingebruikneming van de M6-dubbeldeksrijtuigen is het aantal vertragingen als gevolg van defecten inderdaad sterk toegenomen. Die rijtuigen werden aangekocht na een studie van het Europese marktaanbod. Het bestek bevat een aantal criteria op het stuk van bedrijfszekerheid, die uitgedrukt zijn in een toegelaten aantal defecten. Het toezicht op de garantie bestaat in de registratie van alle defecten in een databank, de analyse van die defecten door de onderscheiden partijen en het regelmatig organiseren van vergaderingen met de fabrikanten. De fabrikanten hebben op die manier al een aantal problemen opgelost.

Bij het onderhoud van haar rollend materieel baseert de NMBS zich op de instructies van de fabrikanten en op haar eigen ervaring. Er werd tot dusver geen enkel onderhoudscentrum voor de sector reizigersverkeer gesloten, en daar bestaan ook geen plannen voor.

De tractie van die treinen gebeurt door locomotieven van het type 27 (uit 1983), die erg gevoelig zijn voor tijdelijke defecten. Momenteel is de NMBS het aantal treinen met dubbeldeksrijtuigen aan het uitbreiden. Er zullen nieuwe T18-locomotieven worden ingezet voor de tractie van die treinen.

De gegevens met betrekking tot de afschaffing van treinen worden rigoureus bijgehouden. Wanneer de oorzaak niet meteen duidelijk is, wordt ze pas definitief vastgesteld na onderzoek en overleg met de bedrijven van de NMBS-Groep.

Tijdens het tweede kwartaal van 2009 werd 2,2 procent van de treinen afgeschaft.

De dramatische ontsporing van een trein in Bergen heeft het treinverkeer inderdaad gedurende verscheidene dagen verstoord, wat tot vertragingen leidde, die nog toenamen door problemen met de bovenleiding in het station van Bergen.

Over de voorwaarden voor de vergoeding van de reizigers in geval van eenmalige of herhaaldelijke vertraging bestaat er een overeenkomst tussen de NMBS en de Staat, die opgenomen is in het beheerscontract. In de procedure moeten de nodige waarborgen tegen fraude worden ingebouwd.

De stiptheid is voor mij een absolute prioriteit. De betrouwbaarheid van het spoorwagematerieel werd uitdrukkelijk vermeld in de beleidsnota die ik in november jongstleden heb voorgesteld. Ik zal contact opnemen met de verantwoordelijken om ervoor te zorgen dat de nodige verbeteringen worden aangebracht.

Er moet heel wat worden geïnvesteerd in het rollend materieel en dat zal binnenkort ook gebeuren.

**02.03** **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Het verheugt mij dat u de teugels van de NMBS weer in handen heeft. Het is geen sinecure om een maatschappij als de NMBS, die zo'n 200 miljoen reizigers vervoert, te leiden.

De dubbeldeksrijtuigen zijn een echte verbetering, maar de locomotieven moeten aangepast worden. De investeringen moeten volgen.

*Het incident is gesloten.*

**03** **Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de gevolgen op het vlak van de parkeermogelijkheden indien er zich problemen voordoen tussen twee stations" (nr. 17167)**

**03.01** **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Ten gevolge van de ontsporing van een trein in Bergen op 19 november 2009 was het treinverkeer tussen Saint-Ghislain en Bergen enkele dagen ontregeld. De pendelaars uit Saint-Ghislain/Quiévrain weken uit naar de parkings in Bergen, waar er evenwel niet genoeg

plaats was voor al die extra auto's. Het was dan ook moeilijk om een parkeerplaats te bemachtigen, en bovendien diende men ook zijn toevlucht te nemen tot parkeerplaatsen in een zone met een beperkte parkeertijd, met alle risico's van dien op een boete.

Wat onderneemt de NMBS in zo'n geval? Heeft ze contact opgenomen met de autoriteiten die belast zijn met de controle op de parkeerschijven en parkeerbiljetten, om hen te verzoeken iets soepeler met de parkeerreglementen om te springen? Kunnen de pendelaars de NMBS vragen om elk proces-verbaal ten gevolge van dat ongeval te vergoeden? Waarom legt de NMBS geen pendelbussen in tussen de parkings voor de pendelaars in de getroffen gemeenten en het dichtstbijzijnde bereikbare station?

**03.02** Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Na de dramatische ontsporing van een trein in het station van Bergen op 19 november heeft de NMBS, zolang de spoorlijn geblokkeerd was, voor de treinreizigers bussen ingezet tussen Bergen en Saint-Ghislain, en tussen Bergen en Quévy. Er reden ook pendeltreinen tussen Quiévrain en Saint-Ghislain, evenals tussen Rijsel, Doornik en Saint-Ghislain.

De NMBS legt vervangende pendeldiensten in wanneer het treinverkeer onderbroken is. De pendelaars konden van die pendeldiensten gebruikmaken en hoefden dus niet met de auto naar Bergen te komen.

*Het incident is gesloten.*

**04** **Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de foute vertaling van een mededeling aan het Nederlandstalig personeel van De Post met betrekking tot een citytrip naar Istanbul" (nr. 17269)**

**04.01** **Michel Doomst** (CD&V): Werknemers van De Post kregen onlang een slecht vertaalde vakantiefolder in de bus. Daarin was onder meer sprake van de 'eerste bevrijde persoon', terwijl dat in het Frans klonk als 'la première personne gratuite'. De eerste persoon mocht inderdaad gratis naar Istanbul voor drie nachten en vier dagen.

Wie is verantwoordelijk voor deze vertaling? Waarom tolereert De Post de verdeling van dergelijke folders? Hoeveel personen tekenden in voor deze reis? Gaat het om een aanbieding van het reisagentschap of van De Post?

**04.02** Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Het gaat om een folder van de onafhankelijke vzw PENSOC – of de sociale dienst voor de gepensioneerde werknemers van De Post. Deze vzw valt niet onder de wet op het gebruik van talen in bestuurszaken. De Post maakt van deze vzw geen deel uit.

De aanbieding ging rechtstreeks uit van de firma Tom Travel. De vertaling die door dit reisbureau werd aangeleverd, werd onzorgvuldig nagelezen. De verantwoordelijk werd hierop gewezen en zal hieraan in de toekomst meer aandacht besteden.

*Het incident is gesloten.*

**05** **Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de brochure PENSOC" (nr. 17270)**

**05.01** **Michel Doomst** (CD&V): In de brochure PENSOC Personalia 2009 is steeds sprake van 'Bruxelles X' of zelfs van 'Bruxelles Parlement Européen'. Is Brussel voor De Post dan eentalig Franstalig? Wanneer gaat De Post eindelijk een consequent taalbeleid voeren?

**05.02** Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): De Post respecteert de taalwetgeving wel degelijk. De brochure in kwestie gaat uit van de onafhankelijke vzw PENSOC, die niet onder de wet valt op het gebruik van talen in bestuurszaken. Het gaat hier om een onzorgvuldigheid en de betrokkenen zijn hierop gewezen.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 17279 van de heer Waterschoot wordt omgevormd in een schriftelijke vraag.

**06 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de exploitatie van het GEN en de mogelijke verzadiging van het spoorwegnet" (nr. 17305)**

**06.01 Valérie De Bue (MR):** Kan u mij de stand van zaken toelichten in verband met het GEN-dossier. In oktober 2008 zette Infrabel een studie op de rails om na te gaan welke verbindingen er mogelijk waren, onder meer met betrekking tot de Noord-Zuidverbinding, en om het aantal mogelijke scenario's terug te brengen.

Wanneer er in Brussel werken worden uitgevoerd, worden de termijnen al voor een derde van de tijd in beslag genomen door de procedures voor het verkrijgen van de nodige vergunningen. Daarom moeten er zo snel mogelijk beslissingen worden genomen.

Met betrekking tot het rollend materieel gaf u aan dat er met Siemens zou worden onderhandeld over een bestelling voor een bedrag van 1,4 miljard euro. Dat materieel zou vanaf 2011 in gebruik worden genomen.

Hoe zult u ervoor zorgen dat het Brusselse spoornet niet dichtslibt? Zijn de conclusies van de aangekondigde studies al beschikbaar? Hoe staat het met de Noord-Zuidverbinding? Zal Siemens het rollend materieel binnen de vastgestelde termijn kunnen leveren? Zullen die voertuigen worden gebouwd in samenwerking met Bombardier in Brugge, de tweede inschrijver die werd geselecteerd? Hoe hoog zullen de kosten en het exploitatietekort oplopen?

**06.02 Minister Inge Vervotte (Frans):** Infrabel wenst de capaciteit van het spoornet in en rond Brussel uit te breiden. Verschillende projecten zijn al aan de gang of gaan binnenkort van start: lijn 161 (Namen-Watermaal-Bosvoorde en Etterbeek) en lijn 50A (Gent-Brussel) – wat het baanvak tussen Anderlecht en Brussel-Zuid betreft – worden op vier sporen gebracht. Er komt een tunnel Schuman-Josaphat en er zullen verbeteringen worden aangebracht voor de treinen bij het binnenrijden van de stations Brussel-Zuid en Brussel-Noord.

Wat de Noord-Zuidverbinding betreft, is men in januari 2009 van start gegaan met de studie die Infrabel eind 2008 in het vooruitzicht stelde. De conclusies daarvan worden in twee fasen ingewacht.

Infrabel zal op het einde van de eerste jaarhelft van 2010 zijn conclusies met betrekking tot het richtinggevend tracéplan bekendmaken, en zal tegen eind 2010 voorstellen doen met betrekking tot het ontwerp van de burgerlijke en de spoortechnische bouwwerken.

Sinds 14 december 2009 stoppen er ook treinen in de stopplaatsen Brussel-West en Simonis, waardoor er meer treinen door de Noord-Zuidverbinding kunnen rijden.

In afwachting van de ingebruikneming van het GEN heeft de NMBS dubbeldeksrijtuigen aangekocht. De levering van de GEN-treinstellen zal over de periode 2011–2015 gespreid worden. De fabrikant heeft voorlopig nog geen vertragingen gemeld. In de aanbesteding werd Alstom op de tweede plaats gerangschikt.

De regering zal het bijkomende exploitatietekort ten gevolge van de ingebruikneming van het GEN dekken. Voor de periode tot 2012 werden daartoe de nodige bepalingen ingeschreven in de beheerscontracten. Voor de periode ná 2012 zal in het kader van het volgende beheerscontract een oplossing omtrent het tekort moeten worden vastgelegd.

**06.03 Valérie De Bue (MR):** Na 2012 zullen we opnieuw over het tekort moeten praten, hoewel we weten dat het net voor het grootste gedeelte pas later in gebruik zal worden genomen. Er heerst enige bezorgdheid over wie dat tekort voor zijn rekening zal nemen.

**06.04 Minister Inge Vervotte (Frans):** We hebben bepaalde plannen, maar de toelage uit de begroting staat nog altijd in het beheerscontract ingeschreven. Wettelijk gezien kan ik niet anders handelen. Iedereen beseft hoe belangrijk dit dossier is.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 17036 van mevrouw Galant wordt uitgesteld.

**07** **Samengevoegde vragen van**

- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het optrekken van geluidsschermen langs de spoorwegen" (nr. 17372)
- mevrouw Ine Somers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de geluidsoverlast ten gevolge van het spoorverkeer" (nr. 17835)

**07.01** **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Ingevolge een Europese richtlijn heeft het Waalse Gewest de geluidsbelasting langs de grote spoorlijnen over 132 km in kaart gebracht. Daaruit blijkt dat meer dan 4.000 personen blootgesteld worden aan een geluidsniveau van meer dan 75 dB, en 28.000 personen aan een geluidsniveau tussen 55 en 59 dB. De spoorlijnen die de meeste geluidshinder veroorzaken, zijn de lijnen 34, 40, 96, 124, 125, 130 en 161.

Werd er bij de aankoop van de nieuwe spooruitrusting van de NMBS ook rekening gehouden met de geluidshinder? Hoe komt het dat het Gewest zich bezighoudt met dat dossier van de geluidswanden, terwijl het om geluidswanden tegen het lawaai van het NMBS-verkeer gaat? Werden er studies verricht naar geluidswanden met fotovoltatische cellen?

**07.02** **Ine Somers** (Open Vld): Volgens een recente studie blijken 4.000 Walen die in de omgeving van een spoorlijn wonen, gedurende 24 uur te worden blootgesteld aan meer dan 75 decibel. Volgens Europa had er tegen 18 juli 2008 een actieplan moeten zijn om de geluidshinder voor de omwonenden te beperken. Kan de minister deze cijfers bevestigen? Is er een actieplan? Hoe wil ze de geluidshinder beperken? Hoe is de situatie in Vlaanderen en Brussel? Bestaan daarover cijfers?

**07.03** Minister **Inge Vervotte** (Nederlands): In België berust de uitvoering van de Europese richtlijn bij de regionale overheden. Allereerst werden geluidskaarten opgesteld langs de spoorlijnen met meer dan 60.000 treinen per jaar. De NMBS stelde daartoe de nodige relevante gegevens ter beschikking.

(Frans) De gewestelijke overheden moeten een actieplan uitwerken, dat voorbereid moet worden in overleg met de spoorwegsector.

(Nederlands) Zonder op de actieplannen te willen vooruitlopen, moet het nieuwe of omgebouwde treinmaterieel voortaan voldoen aan strenge Europese geluidsnormen.

(Frans) Dankzij de systematische vervanging van het rollend materieel vermindert de geluidsuitstoot. Momenteel is 17 procent van het materieel voor het reizigersvervoer van het stille type en het voldoet dus aan de Europese normen. Dat percentage zal in 2015 tot bijna 40 procent oplopen.

(Nederlands) Het reduceren van het geluid van de goederentreinen vergt vooral Europese maatregelen. Een aanpassing van het goederenwagenpark is slechts mogelijk als dit geen extra kosten veroorzaakt voor de operatoren of de eigenaars. Een reductie met 8 à 10 decibel is pas haalbaar als een groot deel van goederenwagens in Europa geluidsarmer is.

(Frans) Het is veel rendabeler om het geluid aan de bron aan te pakken dan om muren te bouwen. Daar waar Infrabel nieuwe sporen bouwt, worden er maatregelen genomen met inachtneming van de waarde die in de impactstudies wordt gevraagd. Geluidsschermen in glas zijn geen goede zaak, omdat het geluid tussen het scherm en de wand van de trein heen en weer wordt gekaatst. Bovendien trekt dat soort schermen vandalen aan. Om vergelijkbare redenen lijkt het ons niet interessant geluidsschermen en zonnepanelen te combineren.

**07.04** **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Men mag de goederentreinen niet vergeten, die erg luidruchtig zijn.

**07.05** Minister **Inge Vervotte** (Frans): We hebben een ander beleid voor het goederenvervoer.

**07.06** **Ine Somers** (Open Vld): Zijn er al cijfers van analyses inzake geluidsoverlast in Vlaanderen en Brussel?

**07.07** Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Dat valt onder de verantwoordelijkheid van de Gewesten. Die cijfers moeten dus bij hen worden opgevraagd.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 17379 van de heer Brotcorne wordt omgevormd in een schriftelijke vraag.

**08** **Samengevoegde vragen van**

- de heer Jenne De Potter aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aanpassing van de spoorinfrastructuur aan het winterse klimaat" (nr. 17397)
- mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de koudegolf van december en de gevolgen ervan voor het spoorwegverkeer" (nr. 17938)
- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het winterplan bij de NMBS" (nr. 18105)
- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "een regeling ter compensatie van de gevolgen van het winterweer voor abonnementhouders en het aantrekken van nieuwe treinreizigers die zich voordien met de auto verplaatsten" (nr. 18319)

De **voorzitter**: Vraag 17397 van de heer de Potter werd ingetrokken en vraag 17938 van mevrouw Musin werd omgezet in een schriftelijke vraag.

**08.01** **David Geerts** (sp.a): In januari 2009 werden reeds vragen gesteld over het winterplan van de NMBS, omwille van de problemen ten gevolge van winterse toestanden. Medio december 2009 was er opnieuw sprake van soortgelijke problemen. Wat zijn de krachtlijnen van het winterplan? Wat is de kostprijs van de maatregelen? Hoeveel werknemers werden ingeschakeld? Hoeveel treinen werden afgeschaft ten gevolge van de extreme koude?

Nederland heeft met het zogenaamde zoutkaartje tijdens het winterweer een mooi initiatief genomen. Daarmee biedt men door de winter getroffen reizigers een compensatie aan tijdens de daluren, maar het biedt automobilisten tevens de mogelijkheid om de trein te nemen aan een verminderd tarief, dit om veiligheidsredenen. Is de minister bereid om een dergelijk initiatief ook voor België te onderzoeken?

**08.02** Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): De NMBS-groep actualiseert jaarlijks een hulplan op basis van de vorige winter. In de grote spoorwegcomplexen worden enkele preferentiële reismogelijkheden bepaald die voor het volledige transport worden gebruikt, om het verleggen van wissels maximaal te beperken. De cruciale wissels zijn allemaal uitgerust met wisselverwarming. Op basis van de evaluatie van vroegere incidenten wordt eventueel bijkomende wisselverwarming opgelegd. Een speciaal bericht regelt de extra interventies door het personeel voor het sneeuwvrij maken van infrastructuur. Een nieuwe organisatie is op punt gesteld voor het in alle omstandigheden rijvaardig houden van het materieel.

Bij te verwachten hoge luchtvochtigheid wordt er steeds een bericht 'condensatiegevaar' verspreid, zodat men preventief de motoren van de locomotieven en motorstellen vroeger kan starten. Ook een weerbericht bij verwacht vriesweer dient om preventieve beschermingsmaatregelen te nemen. Voorts zijn ook testen uitgevoerd met een speciale locomotief om de gevolgen van ijzelvorming op de bovenleidingen te beperken.

Andere voorbeelden van verbeteringen zijn de betere verwarming van de koppeling van de locomotieven 27 en de betere controle van de oliecirculatie van de transformatoren van de locomotieven T13. Een samenwerking met de regionale busmaatschappijen en met privébusmaatschappijen zorgt er ook voor dat de reizigers bij panne toch op hun bestemming kunnen geraken.

Het winterplan heeft zijn deugdelijkheid dus echt wel bewezen.

(*Frans*) Voor december 2009 zijn de cijfers nog niet volledig beschikbaar. In de week van 14 tot 20 december liep de geregistreerde vertraging op tot in totaal 46.959 minuten.

(*Nederlands*) In de drie weken tussen 14 december en 3 januari haalde de NMBS achtereenvolgens een globaal stiptheidscijfer van 75,3 procent, 88,2 procent en 94 procent. Maar uit die cijfers kan niet worden afgeleid hoeveel treinen vertraging opliepen als gevolg van het winterweer.

(*Frans*) Die vertragingen zijn te wijten aan defecte bovenleidingen, storingen in de seingeving en bij het verzetten van de wissels, defect rollend materieel, ongevallen op overwegen, diverse problemen waarmee het treinpersoneel geconfronteerd werd (personeel dat te laat op het werk kwam door de staat van de wegen), enz.

(*Nederlands*) Uit globale cijfers blijkt dat in de drie weken tussen 14 december 2009 en 3 januari 2010 respectievelijk 746, 442 en 215 treinen geheel of gedeeltelijk werden afgeschaft.

In Nederland reden er tijdens de winterprik bijna geen treinen. De NMBS heeft aangetoond dat zij ook in moeilijke omstandigheden behoorlijke resultaten kan voorleggen, ondanks de beperkingen waarmee rekening moet worden gehouden. Alle spoorwegmedewerkers verdienen daarvoor een extra woordje van dank.

Ondertussen blijven we alert en trekken we de nodige lessen uit de situatie. Natuurlijk is elke afgeschafte trein er een te veel en begrijp ik hoe moeilijk de situatie is voor de mensen die op een koud perron op informatie staan wachten. Maar ook op dat vlak hebben de NMBS en Infrabel inmiddels behoorlijk wat inspanningen geleverd.

Bij zware weersomstandigheden heeft iedereen begrip voor de waarschuwingen die men geeft voor de mogelijke pannes aan auto's. Men moet dat respect ook opbrengen voor het technisch complexe spoorwegaanpak. Ook op dat vlak doet de NMBS forse inspanningen, met onder meer verwarmers op de wissels.

Het compensatiesysteem bij vertragingen blijft behouden, zodat de klant een algemene compensatie kan aanvragen. De NMBS zal geen bijkomende tariefproducten - zoals bijvoorbeeld het Nederlandse zoutkaartje - in gebruik nemen.

Wij moeten ons goed voorbereiden om in uitzonderlijke situaties het maximum te blijven doen. Daarbij moeten we ook het kostenplaatje in het oog houden. Rekening houdend met ons klimaattype moeten we bijkomende kosten scrupuleus afwegen om te zien of ze een meerwaarde kunnen bieden.

**08.03 David Geerts** (sp.a): De NMBS-medewerkers die in moeilijke omstandigheden veel overuren hebben geklopt, verdienen zeker een pluim.

Vergeet wel niet dat de weersomstandigheden in Nederland een stuk erger waren. Het plan van de Nederlandse spoorwegen om mensen gezamenlijk te vervoeren, is zeker positief op het vlak van verkeersveiligheid.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 17398 van de heer De Potter wordt uitgesteld.

**09** **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Stefaan Van Hecke** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de treinverbindingen naar Landen" (nr. 17404)
- mevrouw **Magda Raemaekers** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het verdwijnen van treinritten in Limburg" (nr. 17487)
- mevrouw **Magda Raemaekers** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de

**treinverbindingen Limburg-Brussel" (nr. 18423)**

**09.01 Magda Raemaekers** (sp.a): Door de afschaffing van de vroegste en de laatste intercitytrein tussen Hasselt en Landen zijn pendelaars die deze treinen nemen, nu verplicht de wagen te gebruiken, want ook De Lijn biedt geen alternatief.

De jongste weken – vooral sinds de wijziging van de uurregeling in december – zijn er heel veel problemen geweest voor treinreizigers die vanuit Limburg naar Brussel sporen omdat ze ten gevolge van vertragingen hun aansluitingen misten en dus tegen enorme wachttijden aankeken, zowel bij de heen- als bij de terugreis. Dat heeft zeker niet enkel met het winterweer te maken. Er is hier stilaan sprake van een structureel probleem, dat volgens de ACOD Spoor te wijten is aan de erbarmelijke staat van het treinmateriaal.

Welk alternatief is er voor de pendelaars op de vroegste en laatste trein tussen Hasselt en Landen? Zullen er in Limburg nog meer treinen worden afgeschaft? Kan de minister een overzicht geven van de vertragingen en afschaffingen van de treinen van en naar Limburg sinds de aanpassing van de dienstregeling op 13 december? Plant zij bijkomend onderzoek inzake die verbindingen naar aanleiding van de vele klachten van de reizigers?

**09.02 Minister Inge Vervotte** (Nederlands): De NMBS heeft beslist om vanaf 13 december 2009 een beperkt aantal weinig gebruikte treinverbindingen af te schaffen, waaronder dus ook intercitytreinen tussen Landen en Hasselt. Als we de NMBS vragen om kostenefficiënt en stipt te werken, hogere frequenties te verzorgen en in meer stopplaatsen te voorzien, is het toch niet meer dan normaal dat ze hiervoor knopen moet kunnen doorhakken.

Bovendien is het niet alleen financieel, maar ook ecologisch niet langer verantwoord om lege treinen te laten rijden. Hoe hinderlijk het ook is voor de weinige reizigers die wél nog van deze treinen gebruik maken, de NMBS moet nu eenmaal moeilijke beslissingen nemen. De NMBS is een schakel in de mobiliteit en afspraken met de Lijn zijn daarom inderdaad belangrijk.

Treinen met een zeer zwakke bezetting, kosten heel veel geld en zij erg belastend voor het milieu. Een afschaffing ervan als ze amper reizigers vervoeren, is dan ook niet meer dan logisch, omdat het voor de nodige besparingen zorgt.

De treinen waarover het hier gaat, kennen wel degelijk een enorm lage bezetting van amper enkele reizigers. De schaarse gebruikers zullen dus naar een andere oplossing moeten uitkijken.

Er zijn momenteel geen andere verminderingen van het aanbod in Limburg gepland. Er worden ook geen lijnen afgeschaft, wel treinritten met een zeer lage bezettingsgraad. Die ritten zijn verspreid over het hele spooraanbod in België. Het gaat bijna altijd over treinen die 's morgens heel vroeg of 's avonds heel laat rijden. De andere treinen blijven behouden.

De recente aanpassing van de dienstregeling heeft weinig of geen impact gehad op vervoer van en naar Limburg. De winterprik heeft wel voor vertragingen gezorgd, maar dat is niet tot Limburg beperkt gebleven. Voor de periode tussen 13 december en 31 december 2009 zijn de stiptheidscijfers voor de treinritten vanuit Limburg naar Brussel zeker niet schitterend, maar ook dit is geen 'Limburgs' fenomeen: de cijfers lagen vooral in november en december van vorig jaar overal beneden het gewenste niveau. Stiptheidsproblemen worden nauwgezet opgevolgd door de NMBS, zeker als ze een structureel karakter hebben.

**09.03 Magda Raemaekers** (sp.a): Ik ben blij dat er geen verdere plannen zijn om treinen vanuit Limburg af te schaffen. Limburg mag op mobiliteitsvlak geen achtergesteld gebied blijven.

*Het incident is gesloten.*

**10 Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het PIDAAS-project" (nr. 17429)**

**10.01 Michel Doomst** (CD&V): Een eerste versie van het PIDAAS-project rond automatische auditieve en

visuele informatieverstrekking aan treinreizigers zou vorig jaar getest zijn in vijf stations op lijn 26 rond Brussel. Wat zijn hiervan de resultaten en wat is de stand van zaken inzake dit project?

**10.02** Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Er werd uiteindelijk voor andere locaties geopteerd, met name vier onbewaakte stopplaatsen: Hever, Boortmeerbeek, Haacht en Wespelaar-Tildonk. Het prototypesysteem met geautomatiseerde omroepberichten werd op 7 december 2009 in werking gesteld. De constante observatie gedurende een volledige maand is positief uitgevallen. Het systeem is stabiel. Voor februari 2010 is er een uitbreiding van de functionaliteiten van het systeem gepland op het oostelijk ringspoor rond Brussel. Vanaf april 2010 komt er dan de toevoeging van de visuele berichten bij de installatie in Charleroi. In de tweede helft van 2010 worden nog eens vijf bijkomende stations uitgerust. Daarna komen in de loop van de volgende vijf jaren alle stations en onbewaakte stopplaatsen van België aan bod.

*Het incident is gesloten.*

**11** **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Bruno Stevenheydens** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de machteloosheid van controleurs van de NMBS tegenover zwartrijders" (nr. 17434)
- de heer **Patrick De Groote** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aanpak van zwartrijders" (nr. 17456)
- de heer **David Geerts** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de controlebevoegdheid van treinbegeleiders" (nr. 17554)
- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aanpak van zwartrijders" (nr. 17731)

**11.01** **Bruno Stevenheydens** (VB): Controleurs van de NMBS en de MIVB beschikken niet over de mogelijkheid om zwartrijders te verplichten hun identiteit kenbaar te maken. En als de politie erbij wordt geroepen, mag deze de identiteit van de betrapte zwartrijders niet onthullen aan de controleurs. Wat vindt de minister van deze beperking? Hoeveel zwartrijders werden er vorig jaar betrapt op de trein? In hoeveel van die gevallen waren er problemen omdat de betrokkene zijn of haar identiteit geheim hield?

**11.02** **Patrick De Groote** (N-VA): Vindt de minister dat de NMBS-controleurs wel het recht zouden mogen hebben om de identiteit van zwartrijders te achterhalen?. Wordt hierover onderhandeld tussen Securail en de politie? Plant de minister zelf overleg ter zake met haar collega's van Binnenlandse Zaken en Justitie? Klopt het dat er een regeling op stapel staat waarbij controleurs van de vervoermaatschappijen pv's mogen uitschrijven tegen zwartrijders?

**11.03** **David Geerts** (sp.a): Ook ik kreeg graag een stand van zaken van de minister over deze problematiek.

**11.04** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik sluit mij aan bij de vragen van vorige sprekers.

**11.05** Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Treinbegeleiders en agenten van Securail hebben wel degelijk de bevoegdheid om reizigers om hun identiteitskaart te vragen op basis van de wet van 25 juli 1891 en het KB van 20 december 2007. Treinbegeleiders zijn - na het afleggen van de eed voor de rechtbank van eerste aanleg - beëdigde ambtenaren en hebben in die hoedanigheid de wettelijke mogelijkheid om de identiteit van een klant te controleren.

Als er reizigers zijn die de identiteitscontrole weigeren of verklaren niet in het bezit te zijn van een identificatiebewijs, wordt een interventie van Securail gevraagd. Als de overtreders dan nog weigeren, wordt de hulp van de politie ingeroepen. In het verleden kon de politie zonder problemen de identiteit van de betrokkene aan de treinbegeleider meedelen, die dan een pv kon opstellen. Door een rondzendbrief van de commissaris-generaal van de gerechtelijke politie uit 2007 mag geen enkele politiedienst nog persoonsgegevens aan derden communiceren. De politie moet nu dus zelf een pv opstellen in plaats van het spoorwegpersoneel. Dit systeem heeft heel wat nadelige gevolgen. De NMBS moet zich nu burgerlijke partij stellen en de overtreder heeft geen mogelijkheid meer tot regularisatie, want er wordt onmiddellijk overgegaan tot een gerechtelijke procedure. De NMBS verliest inkomsten, want er kan niet meer onmiddellijk betaald worden, maar ook haar imago wordt geschaad. Het controlepersoneel krijgt bovendien de indruk van een zekere straffeloosheid.

Op 21 april 2008 werd deze problematiek aan de federale politie voorgelegd en hij werd in juni besproken op het toptoverleg tussen de politie en de NMBS. Op 6 augustus 2008 bevestigde de federale politie dat zij naar een aanvaardbare oplossing zoekt.

Om dit probleem op te lossen moet de ministerraad een KB goedkeuren dat de communicatie van gegevens door de politie mogelijk maakt. Het zijn de ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie die daartoe het initiatief moeten nemen. De NMBS en de federale politie zoeken samen met het College van de procureurs-generaal naar een pragmatische oplossing. De regering wacht nu op een advies van het College.

Vermits deze problematiek nauw verbonden is met de problematiek van agressie, is ze voor mij een prioriteit, omwille van de menselijke gevolgen en omdat ze aanleiding kan geven tot sociale conflicten.

Het zou aangewezen zijn dat de NMBS ook de bevoegdheid krijgt om administratieve boetes uit te schrijven, maar dan moet natuurlijk wel eerst het probleem rond de vaststelling van de identiteit opgelost zijn. Momenteel wordt er gewerkt aan een voorstel om de wet op de spoorwegpolitie te vernieuwen, inclusief de mogelijkheid tot administratieve sancties voor een aantal overtredingen, zoals zwartrijden. Er is echter nog een aantal juridische problemen die eerst moet worden uitgeklaard in overleg met de ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie.

We mogen niet de illusie wekken dat het systeem van administratieve boetes alle problemen met zwartrijders zal oplossen. Het opleggen van een administratieve boete garandeert niet dat de NMBS het bedrag zal ontvangen, omdat het zeer vaak gaat over reizigers die niet over de nodige financiële middelen beschikken. Bovendien ben ik er niet van overtuigd dat het systeem de agressie op treinbegeleiders zal doen verminderen.

Ik ben een voorstander van het systeem en de politieke wil is er om het in te voeren, maar het zal zeker niet alle problemen oplossen. Vanwege de talrijke juridische knelpunten zal het misschien nodig zijn om een onderscheid te maken tussen overlast en zwartrijden.

In 2007 werden er 208.273 onrechtmatigheden vastgesteld. In 2008 steeg dat tot 250.236 gevallen. Het gaat echter niet alleen om personen die moedwillig zwartrijden, maar ook om mensen die hun treinkaart zijn vergeten. In 2007 moest de politie 5.165 keer optreden om de identificatie van reizigers te vragen. In 2008 was dat 5.638 keer.

**11.06 Bruno Stevenheydens (VB):** Er wordt hierover al overlegd sinds 2008. Hoewel ik geloof dat de minister het probleem ernstig neemt, vrees ik toch dat het nog lang zal duren vooraleer er een oplossing komt. De problemen rond het vaststellen van de identiteit zijn ontstaan na de rondzendbrief uit 2007. Waarom is die richtlijn er gekomen? Kan in afwachting van wetgevend werk die rondzendbrief niet herroepen worden door de minister van Binnenlandse Zaken?

**11.07 Minister Inge Vervotte (Nederlands):** Dat is een denkspoor dat we moeten overwegen, maar dan moeten we omwille van talrijke juridische knelpunten wel een onderscheid maken tussen overlast en zwartrijden.

**11.08 Patrick De Groote (N-VA):** Het is een goede zaak dat de politieke wil aanwezig is om het probleem op te lossen, maar het duurt allemaal veel te lang. Ik heb geen concrete timing gehoord. De minister wil een onderscheid maken tussen overlast en zwartrijden, maar ik vrees dat die verschillende aanpak ervoor zal zorgen dat de oplossing nog langer op zich zal laten wachten.

**11.09 Minister Inge Vervotte (Nederlands):** Het is net andersom. Juist omdat we de oplossing niet op de lange baan willen schuiven, moeten we de aanpak diversifiëren. Zo zullen we sneller tot een consensus komen die uitvoerbaar is en die geen juridische problemen oplevert.

**11.10 David Geerts** (sp.a): Het probleem is al bekend van april 2008. De mensen op het terrein voelen zich machteloos, zeker na het verschijnen van bepaalde krantenartikels. De antwoorden van staatssecretaris Schouppe en minister Turtelboom op een aantal vragen gaven een totaal verschillend beeld dan wat gecommuniceerd werd, waardoor er op het terrein een perceptieprobleem is ontstaan.

**11.11 Minister Inge Vervotte** (Nederlands): De treinbegeleiders voelen zich machteloos, maar niet omdat ze geen administratieve boetes kunnen opleggen, maar wel omdat ze het gevoel hebben dat er straffeloosheid is. Een wetsontwerp over administratieve boetes lost niet per definitie de straffeloosheid op. Daarom moeten we het probleem opsplitsen.

**11.12 David Geerts** (sp.a): In de praktijk wordt alles op één hoop gegooid: zwartrijden, strafrechtelijke zaken, administratieve zaken. En dat creëert een gevoel van onmacht.

**11.13 Jef Van den Bergh** (CD&V): De minister heeft duidelijk gemaakt dat de media van een mug een olifant hebben gemaakt. Onze belangrijkste doelstelling blijft natuurlijk de veiligheid van het openbaar vervoer voor reizigers en voor personeel. Daarvoor is een gedifferentieerde aanpak nodig: zwartrijden is iets anders dan het vertonen van agressief gedrag en moet dus ook anders worden aangepakt.

De problemen worden nu stapsgewijs aangepakt. Pas als Securail en het personeel de problemen niet zelf kunnen oplossen, wordt de hulp van de politie ingeroepen. Ik betreur wel dat er richtlijnen bestaan om zwartrijden voor de politierechtbanken pas effectief te beboeten nadat iemand drie keer wordt betrapt.

**11.14 Minister Inge Vervotte** (Nederlands): Ik ben het daarmee eens, maar het evolueert al wel in de goede richting. Vroeger werden deze zaken meteen geseponeerd.

*Het incident is gesloten.*

## **12 Samengevoegde vragen van**

- de heer Bruno Stevenheydens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de invoering van de hulppostman" (nr. 17435)
- mevrouw Camille Dieu aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het project 'hulppostman'" (nr. 17480)
- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de functie hulppostbode" (nr. 17493)
- de heer Patrick De Groote aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de hulppostbode" (nr. 17572)

De **voorzitter**: Vraag nr. 17480 van mevrouw Dieu wordt omgevormd in een schriftelijke vraag.

**12.01 Bruno Stevenheydens** (VB): De directie van De Post deelde begin december mee dat hulppostmannen het alternatief zijn voor de omstreden wijkpostbodes. Wat is het verschil met de wijkpostbodes? Zal de vergoeding van 8,4 euro per uur stijgen naar 9,65 euro? Kunnen de hulppostmannen doorgroeien? Heeft het personeel zich al kunnen uitspreken over het nieuwe voorstel?

**12.02 David Geerts** (sp.a): Wat is het takenpakket van de hulppostbodes? Gaat het om een voltijdse functie? Verschilt de functieomschrijving van die van een gewone postbode? Kunnen de hulppostbodes doorgroeien naar volwaardige postbodes? Worden zij anders betaald?

**12.03 Patrick De Groote** (N-VA): Op 17 december tekenden de vakbonden en de directie van De Post het voorakkoord over de hulppostbodes. Is er een akkoord met de sociale partners? Wat zijn de verschillen met het vorige plan? Zullen er proefprojecten worden opgestart? Bestaat de doelgroep voor het rekruteren van hulppostbodes nog steeds uit studenten, huisvrouwen en gepensioneerden? Zullen postbodes die willen afbouwen, zich kunnen omschakelen tot hulppostbode? Hoeveel denkt De Post met dit voorstel te besparen?

**12.04 Minister Inge Vervotte** (Nederlands): De Post werkt aan het optimaliseren van zijn distributienetwerk

om zich zo voor te bereiden op de liberalisering van de markt in 2011.

De Post zal vanaf 2011 in een volledig nieuwe wereld moeten overleven. Het is onze bedoeling – en gelukkig ook die van de CEO, die daarvoor de nodige acties durft te nemen – om tegen dan een gezonde kostenstructuur te hebben die het bedrijf de mogelijkheid moet bieden zijn marktpositie te handhaven.

De markt zal gelukkig niet volledig geliberaliseerd worden, maar het zal een markt zijn met evenwichten die streng moeten worden gerespecteerd. De overheid zal De Post enkel nog een correcte prijs mogen betalen voor de geleverde diensten. Geeft zij meer, zal dit worden beschouwd als verdoken staatssteun, wat ten strengste verboden is. Met andere woorden, deze maatregelen worden niet louter en alleen genomen om te besparen, maar wel om als een gezond bedrijf de concurrentie te kunnen aangaan in 2011.

De Post wordt op dit moment geconfronteerd met een markt met sterke volumedalingen – min 4,5 procent in het eerste semester van vorig jaar – en met een steeds verdergaande automatisering van het sorteerproces. De grootste kostprijs is natuurlijk het personeel, dus als besparingen nodig zijn, is het logisch dat men probeert om op de personeelskosten te besparen. Zoveel mogelijkheden zijn er nu eenmaal niet.

Omdat over het project van de wijkpostbodes geen akkoord kon worden bereikt met de sociale partners, deed de directie een nieuw voorstel. Dat heeft na onderhandelingen met de vakbonden tot een ontwerp van akkoord geleid. Op 21 januari 2010 wil het paritair comité dit dossier afronden.

De Post wil voortaan hulppostbodes inschakelen als er bijkomende personeelsleden nodig zijn, dus als er personeelsleden vertrekken. Zij krijgen een contract van onbepaalde duur en zullen post ophalen, sorteren en bezorgen, of louter geadresseerde Post en huis-aan-huiszendingen bestellen. De Post voert zo een nieuw uitreikingmodel door. Contact met de burger, zoals bij een aangetekend schrijven, is de taak van De Postman. De takenpakketten verschillen dus wel degelijk van elkaar.

De binnenactiviteiten zullen op termijn in 130 platforms worden gecentraliseerd, die in de plaats komen van de 450 uitreikingkantoren. Dat levert natuurlijk de nodige besparingen op. De hulppostmannen zullen hun loopbaan beginnen tegen een lager loon dan een postbode. Zij kunnen doorgroeien naar de functie van postbode. Door het ontwerpakkoord kan een groter aantal voltijdse jobs tegen sociale voorwaarden worden aangeboden. In een eerste fase komen de medewerkers met een tijdelijk contract in aanmerking.

**12.05 Bruno Stevenheydens (VB):** Wij zijn benieuwd naar de uitkomst van de bijeenkomst van het paritair comité. Ik ben blij dat de directie niet langer van mening is dat er van het oorspronkelijke plan niet afgeweken kan worden.

Ik betreur wel de evolutie die De Post moet ondergaan: het bedrijf was vroeger een kwalitatieve onderneming die de nodige discretie vertoonde, maar daaraan verandert veel te veel om toch maar de concurrentie te kunnen aangaan.

**12.06 David Geerts (sp.a):** De Post moet inderdaad een gezond bedrijf zijn in 2011, maar ook de loon- en arbeidsvoorwaarden van het personeel zijn belangrijk. Mensen met een arbeidscontract mogen niet in de armoede verzeilen. De loon- en arbeidsvoorwaarden van de hulppostbodes zijn gelukkig verbeterd.

**12.07 Patrick De Groote (N-VA):** Een gezonde kostenstructuur is inderdaad uitermate belangrijk, maar dat mag niet ten koste gaan van alles.

**12.08 Minister Inge Vervotte (Nederlands):** Dat is zo en daarom heeft de regering richtlijnen uitgevaardigd voor de vrijgemaakte markt. In de onderhandelingen over een nieuwe beheersovereenkomst werd ook een aantal krijtlijnen uitgetekend, waardoor De Post de omgevingsfactoren kent. Met die factoren moet voldoende rekening worden gehouden in de ondernemingsplannen en strategische plannen.

**12.09 Patrick De Groote (N-VA):** Volgens een krantenbericht zou het personeel zich daarover uitspreken

tegen uiterlijk 21 januari. Houdt de minister de commissie hiervan op de hoogte?

**12.10** Minister **Inge Vervotte** (Nederlands): Ik heb zo een vermoeden dat de kranten hierover wel spontaan zullen berichten.

*Het incident is gesloten.*

**13** **Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de parkeerproblematiek aan het station Essene-Lombeek" (nr. 17496)**

**13.01** **Michel Doomst** (CD&V): In het raam van de herinrichting van het station Essene-Lombeek werd gevraagd om bijkomende parkeergelegenheid te plannen. De gemeente Ternat heeft reeds een voorstel gedaan. Heeft de minister die vraag al ontvangen? Welke plannen zijn er? Zal die uitbreiding van de stationsparking worden onderzocht?

**13.02** Minister **Inge Vervotte** (Nederlands): De NMBS heeft nog geen officiële vraag ontvangen van het gemeentebestuur van Ternat. De site van het oude, gesloopte stationsgebouw ligt in een groene zone, zodat een uitbreiding van de bestaande parking niet mogelijk is, maar de NMBS Holding denkt wel in extra parkeergelegenheid te kunnen voorzien aan de overzijde van de overweg.

*Het incident is gesloten.*

**14** **Vraag van mevrouw Annick Ponthier aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de dienstregeling van de treinverbinding Hasselt-Brussel en omgekeerd" (nr. 17498)**

**14.01** **Annick Ponthier** (VB): In tegenstelling tot de andere provinciehoofdsteden heeft Hasselt buiten de spitsuren geen klokvastе treinverbinding van minder dan een uur met Brussel. Er is nood aan een uitbreiding van het aantal sneltreinen tussen Brussel en Hasselt 's ochtends en 's avonds evenals aan één klokvastе sneltrein per uur tussen beide steden.

**14.02** Minister **Inge Vervotte** (Nederlands): Dat Hasselt geen sneltreinverbinding heeft met Brussel is deels te wijten aan het feit dat er tussen Brussel en Hasselt geen rechtstreekse spoorlijn loopt en er dus moet worden omgereden via Landen of via Aarschot en Leuven langsheen de bocht van Leuven. Momenteel maken enkel P-treinen van die nieuwe spoorbocht gebruik. Een scenario waarbij een klokvastе verbinding elk uur gebruik maakt van deze bocht, wordt wel onderzocht, maar kan niet worden gerealiseerd op korte termijn, omdat dit een ingrijpende reorganisatie vereist van het treinaanbod rond Leuven.

Op korte termijn kunnen we enkel nagaan of bijkomende P-treinen via de bocht van Leuven een snellere verbinding mogelijk maken tussen Hasselt en Brussel zonder de Leuvense reizigers te benadelen. Bijkomende treinen impliceren ook bijkomende rijpaden in de Brusselse noord-zuidverbinding, terwijl deze juist al verzadigd is. Tussen Hasselt en Brussel bestaan twee rechtstreekse verbindingen met een goede spreiding om het halfuur en een rittijd van 1 uur en 10 minuten. Momenteel rijden er zowel 's morgens als 's avonds vier P-treinen via de bocht van Leuven. Het inleggen van een extra verbinding na 20 uur is niet te verantwoorden wegens een te lage bezettingsgraad. Ik heb hier een tabel bij met relevante cijfers. De reizigers verkiezen de snelle P-trein boven de tragere ICE-trein. De cijfers wijzen uit dat de bestaande P-treinen een nuttige functie vervullen bij het vervoer van de pendelaars uit Brussel richting Leuven-Hasselt. Na 18 uur ligt de behoefte veel lager, zodat een bijkomende en latere P-trein niet te verantwoorden is.

In de toekomst wil men de bocht van Leuven intensiever gaan gebruiken, maar dat vergt een belangrijke aanpassing van het aanbod aldaar.

**14.03** **Annick Ponthier** (VB): We zullen dus weer op onze honger blijven zitten. De nieuwe dienstregeling van de NMBS sinds 13 december is ongetwijfeld een verbetering op vele plaatsen, maar helaas wordt Limburg eens te meer stiefmoederlijk behandeld. Kan het niet allemaal beter en efficiënter? Mits de nodige creatieve aanpassingen geloven wij dat de gevraagde wijzigingen wel rendabel kunnen zijn. Zo wijst ACOD-Spoor bijvoorbeeld op de mogelijkheid om de nauwelijks gebruikte lijn Maastricht-Luik-Brussel te laten stoppen in Leuven.

**14.04** Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Op de lijn Maastricht-Luik-Brussel zijn er tussen Maastricht en Luik niet zoveel reizigers, maar daarna wel.

Het probleem is dat, telkens als wij oplossingen zien, dit in het nadeel blijkt te zijn van een groter aantal reizigers. Alle voorgestelde alternatieven werden onderzocht. Wij moeten telkens de afweging maken voor hoeveel personen iets een meerwaarde is en voor hoeveel anderen wij daardoor net problemen creëren.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag 17500 van de heer Guy Milcamps wordt omgezet in een schriftelijke vraag

**15** **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Colette Burgeon** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de steeds terugkerende problemen op de lijnen 108 en 161 (Binche-La Louvière-Brussel-Ottignies-Louvain-la-Neuve)" (nr. 17221)

- mevrouw **Colette Burgeon** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het onderzoek van de NMBS naar de vertragingen op lijnen 108 en 161" (nr. 18167)

**15.01** **Colette Burgeon** (PS): Het rollend materieel dat op de lijn Binche-Brussel wordt gebruikt, beantwoordt niet meer aan de hedendaagse eisen, en gemiste aansluitingen zijn schering en inslag. In september heeft de NMBS beslist op die verbinding een M6-treinstel in te zetten. Die treinen blijken echter maar bij uitzondering op tijd te komen, en ze worden vaak geschrapt.

Bevestigen de statistieken de vertragingen en de afschaffing van die treinen?

Waarom worden de bestaande technische oplossingen niet gebruikt om het ongeschikte tractiematerieel te vervangen?

Welke maatregelen zal de NMBS nemen om die vertragingen in te perken?

Ingevolge een gezamenlijk initiatief van de parlementsleden en burgemeesters van de Communauté urbaine du Centre, een samenwerkingsverband van 13 gemeenten uit de regio Centre, werden er tijdens het spitsuur M6-rijtuigen ingelegd op de verbinding Binche-La Louvière-Brussel-Louvain-la-Neuve om iets te doen aan het schromelijke gebrek aan comfort voor de reizigers op die lijn.

De klok mag nu niet teruggedraaid worden. Het is niet aanvaardbaar dat de treinreizigers uit mijn streek moeten kiezen tussen comfort en stiptheid.

De krant *Le Soir* schreef op 16 december 2009 dat er een intern onderzoek liep. Is dat onderzoek beëindigd? Zo ja, wat is de uitkomst ervan?

Welke oplossingen worden er voorgesteld om vertragingen te voorkomen? Zullen er in de toekomst alleen nog M6-rijtuigen ingezet worden op voormelde lijn? Welke maatregelen zal de NMBS meer in het algemeen nemen om de vertragingen, die slecht zijn voor de economie van het land, te beperken?

**15.02** Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Bij wijze van boutade zou ik kunnen zeggen dat ik graag enkele treintjes in een schuif zou hebben zitten die ik onmiddellijk kan inzetten.

(*Frans*) Uit de statistieken voor de treinverbinding tussen Binche en Brussel blijkt inderdaad dat de stiptheid lager ligt dan gemiddeld.

De meeste vertragingen zijn te wijten aan problemen met het materieel. Tijdens de piekuren heeft het minste oponthoud natuurlijk de grootste gevolgen.

Om dubbeldeksrijtuigen te laten rijden moet de NMBS inderdaad twee locomotieven inzetten. Ze kan daarvoor geen twee locomotieven van het type 21 gebruiken, omdat zulks te negatieve gevolgen zou hebben voor andere treinen, die dan met locomotieven van het type 26 zouden moeten rijden. De locomotieven van type 11 zijn niet geschikt.

De dubbeldeksrijtuigen rijden als tijdelijke oplossing met locomotieven van het type 26. Uiterlijk binnen anderhalf jaar zullen ze worden vervangen door locomotieven van type 21 of 27.

De NMBS geeft toe dat het treinverkeer verstoord werd als gevolg van technische problemen. Bovendien

moesten de bestuurders zich aanpassen aan het materieel van het nieuwe type.

In het kader van het toezicht op de garantie kwamen er een aantal problemen aan het licht, die door de constructeurs evenwel tot eenieders voldoening werden opgelost.

Zowel de NMBS als Infrabel zien toe op de regelmatigheid van het treinverkeer. Infrabel buigt zich over de regularisatie van het treinverkeer, de uitwerking van de dienstregeling volgens de vastgestelde normen, de maatregelen om de betrouwbaarheid van de infrastructuur te verbeteren, snellere herstellingen in geval van defecten, het terugdringen van het aantal door derden veroorzaakte incidenten en de verbetering van de communicatie wanneer het treinverkeer verstoord is.

De gezamenlijke acties van Infrabel en de NMBS hebben tot doel het aantal storingen te verminderen en de nodige procedures uit te werken om ze zo snel mogelijk op te lossen.

Bovendien buigen Infrabel en de NMBS zich over de oorzaken van de vertragingen en de mogelijke oplossingen. Die studie gaat deze maand van start, en de eerste resultaten worden in mei 2010 ingewacht.

**15.03 Colette Burgeon (PS):** Ik veronderstel dat de dubbeldeksrijtuigen in afwachting van de komst van de nieuwe locomotieven gebruikt zullen blijven worden.

**15.04 Minister Inge Vervotte (Frans):** Zoals ik zei in mijn antwoord zullen ze in dienst gehouden worden.

*Het incident is gesloten.*

#### **16 Samengevoegde vragen van**

- de heer André Perpète aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe dienstregeling die ingaat op 14 december 2009" (nr. 17605)
- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de afschaffing van de rechtstreekse treinen tussen Mechelen en Etterbeek" (nr. 17734)
- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de impact van de nieuwe dienstregeling" (nr. 17735)
- de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 17830)
- de heer Paul Vanhie aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de ontsluiting van de campussen van de VUB" (nr. 17871)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 17874)
- mevrouw Ine Somers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de dienstregeling van de NMBS" (nr. 17879)
- de heer Bruno Stevenheydens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 17882)
- de heer Patrick De Groote aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 17883)
- de heer Patrick De Groote aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aansluitingen bij de NMBS" (nr. 18428)

De **voorzitter**: Vraag nr. 17605 van de heer André Perpète wordt omgevormd in een schriftelijke vraag.

**16.01 David Geerts (sp.a):** Er is 's morgens en 's avonds maar een enkele rechtstreekse treinverbinding meer tussen Mechelen en Etterbeek. Dat is relevant voor studenten en personeelsleden van de VUB. Wat is de bezetting van de rechtstreekse treinen tussen Mechelen en Etterbeek? Zal de NMBS nog in nieuwe rechtstreekse treinen voorzien naast de twee die nog behouden blijven in de nieuwe dienstregeling?

Wat is de concrete impact van de nieuwe dienstregeling? Voor welk percentage van de reizigers heeft ze concrete gevolgen?

**16.02 Michel Doomst (CD&V):** Wat was de reden voor de grote vertraging op de lijn Mechelen-Etterbeek op 14 december? Kan de minister uitleggen waarom de NMBS de dienstregeling aanpast wegens werkzaamheden aan het GEN?

**16.03 Paul Vanhie (LDD):** Ik sluit mij aan bij de vorige vraagstellers over de problematiek van de

bereikbaarheid van het station van Etterbeek en de VUB-campus. Wat is daarin de stand van zaken?

**16.04 Jef Van den Bergh** (CD&V): Is een evaluatie gemaakt van de manier waarop de invoering van de nieuwe dienstregeling is verlopen? Op welke lijnen zijn daarbij vertragingen opgetreden en waarom? Is er een verbetering tegenover de voorgaande jaren? Hoe zal men ervoor zorgen dat bij toekomstige nieuwe dienstregelingen de impact daarvan zo beperkt mogelijk wordt gehouden?

**16.05 Bruno Stevenhuydens** (VB): Ik wil vooral het probleem aankaarten van de aansluitingen. Een vertraging van twee minuten wordt, als ik het goed heb, niet in de statistieken opgenomen. Maar voor veel mensen maken die twee minuten een wereld van verschil, want als ze hun aansluiting missen, moeten ze uren wachten. Ze kiezen nochtans een strategische plaats in de trein en lopen vaak wat ze kunnen om toch maar hun trein niet te missen. Het gaat echt wel niet om een kleine groep reizigers. Hoe kan dat probleem worden opgelost? En waarom kan men in de statistieken ook niet de vertragingen van één minuut opnemen? Dat zou pas een volledig beeld geven van de vertragingen.

**16.06 Patrick De Grootte** (N-VA): Welke lijnen werden na 13 december het hardst getroffen door de vertragingen? Zijn de aanpassingen definitief of wordt er nog gezocht naar oplossingen voor die reizigers die er na 13 december veel slechter aan toe zijn?

**16.07 Ine Somers** (Open Vld): Hoe reageert de NMBS op de tegenvallende stiptheidscijfers? Klopt het dat na 13 december de wachttijden voor aansluitingen verkort zijn? Werd er hierbij wel met de minder mobiele reiziger rekening gehouden? Werd er getest of in de nieuwe regeling alle aansluitingen ook echt haalbaar zijn voor de reizigers?

*Voorzitter: Jef Van den Bergh.*

**16.08 De voorzitter:** Vraag 17743 van de heer De Potter wordt ingetrokken.

**16.09 Patrick De Grootte** (N-VA): Wat denkt de minister ervan dat de NMBS steeds minder bereid lijkt te zijn op te treden tegen de verslechtering van de stiptheidscijfers? Wat vindt zij van de problematiek van de wachttijden bij aansluitingen? Zal zij dit aankaarten bij de gesprekken rond het beheerscontract?

**16.10 Minister Inge Vervotte** (Nederlands): De invoering van een nieuwe dienstregeling wordt natuurlijk eerst uitgetest aan de hand van simulaties. Eventuele moeilijkheden hebben eigenlijk niets te maken met de invoering van een nieuw schema zodat er geen sprake van kan zijn om nu al bepaalde aanpassingen door te voeren.

Wachttijd is niet hetzelfde als overstaptijd. Die laatste is de tijd die een reiziger nodig heeft om zich in een station van de ene naar de andere trein te begeven, ongeacht het perron waarop de trein zich bevindt.

In de meeste stations bedraagt de overstaptijd vier à vijf minuten. Hierin is steeds een minuut reservetijd inbegrepen. De wachttijd is de maximumtijd die de aansluitende trein extra mag blijven wachten bovenop het geplande vertrek uur om alsnog de aansluiting met de trein met vertraging te kunnen verzekeren. Iedereen begrijpt dat het toekennen van een wachttijd een moeilijke evenwichtsoefening uitmaakt tussen stiptheid enerzijds en het verzekeren van de aansluiting voor de overstappende reiziger anderzijds.

De eerste dagen na de invoering van een nieuwe regeling was er een dagelijkse evaluatie door Infrabel en de NMBS.

De zeer moeizame ochtendspits op 14 en 15 december had niets te maken met de nieuwe regeling, wel met een aantal incidenten zoals een stakingsactie in Brussel-Zuid, storingen in de infrastructuur en een aantal technische defecten van het rijdend materiaal.

De impact van de nieuwe regeling is volgens de NMBS globaal genomen positief. De aanpassingen hebben een impact op iets minder dan 30.000 van de 375.00 dagelijkse treingebruikers: een positieve op 24.700 reizigers en een negatieve op 4.200 reizigers, dit is dus respectievelijk 85 en 15 procent van het totaal aantal reizigers dat een impact van de nieuwe regeling meemaakt. Een aantal negatieve effecten heeft te maken

met werkzaamheden aan het spoornet.

Om alsnog tegemoet te komen aan de verzuchtingen van personeel en studenten van de VUB en van de omliggende bedrijven werd vanaf 4 januari 2010 het aanbod van rechtstreekse treinen tussen Mechelen en Etterbeek uitgebreid: tijdens de ochtend- en de avondpiek rijden er opnieuw vier rechtstreekse treinen tussen Mechelen en Etterbeek en omgekeerd.

De stiptheidscijfers van Infrabel zijn gebaseerd op alle treinen. Het percentage treinen met minder dan zes minuten vertraging bedroeg in oktober 2009 88,6 procent. De metingen gebeuren elektronisch en zijn dus correct. Ze resultaten wijken echter vaak af van de perceptie van de individuele reiziger die alleen maar zijn verbinding ziet. Op de drukste reismomenten ligt de stiptheid lager dan het globale cijfer. Ik heb Infrabel verzocht voortaan stiptheidscijfers te publiceren die nauwer aansluiten bij wat de reiziger ervaart. Dit komt erop neer dat het belang van een trein in de spits en op grote verbindingen zwaarder doorweegt dan dat van een daluurtrein op een kleine verbinding.

Infrabel berekent in zijn tien aansluitingsstations het percentage verzekerde en het percentage gemiste aansluitingen. De resultaten hiervan – 11 procent gemiste aansluitingen - lopen min of meer gelijk met de bevindingen van TreinTramBus, die op 14 procent afklokken.

Er is geen nieuwe richtlijn over het bepalen van de toegelaten wachttijden per trein.

Wachttijden worden voorgesteld door de NMBS en Infrabel, getoetst op eventueel nadelige gevolgen voor de stiptheid van het treinverkeer. In uitzonderlijke omstandigheden kan aan de lijnregelaar bij Traffic Control worden gevraagd om de maximaal toegelaten wachttijd in een bepaald station te overschrijden.

De NMBS streeft ernaar om enkel een wachttijd toe te kennen indien dat effectief verantwoord is. Men houdt daarbij rekening met criteria zoals het aantal overstappende reizigers, het beschikken over een alternatief binnen een redelijke tijdsspanne, het aantal reizigers in de wachtende trein, de eventuele gevolgen voor andere reizigers op die spoorlijnen en het risico van een gemiste aansluiting in de verderop gelegen stations. Op basis van die criteria werd station per station en trein per trein beslist.

De richtlijn dat de IC/IR-treinen in principe nooit wachten, heeft altijd bestaan.

De wachttijden zijn niet verkort, maar in het belang van de reizigers vraagt de NMBS aan het uitvoerend personeel om de wachttijd correct toe te passen. In de huidige beheersbijeenkomst heb ik inzake stiptheid heel wat elementen opgenomen die daartoe moeten aanzetten.

Men moet natuurlijk ook aandacht besteden aan de aansluitingen. Ik heb in de beheersovereenkomst ook gevraagd om de stiptheidscijfers te publiceren naargelang van het aantal reizigers en cijfers te geven over de gemiste aansluitingen in een aantal belangrijke overstapstations.

Het personeel probeert dit uiteraard klantvriendelijk te bekijken. Soms moet men goodwill afwegen tegen de effecten ervan op het verdere verkeer.

Men moet beseffen dat de wachttijden hun beperkingen hebben. Uit de analyse bleek het niet correct toepassen van de criteria inzake aansluitingen een van de oorzaken te zijn van het domino-effect dat verdere vertragingen tot gevolg heeft. Een goede stiptheid is de basis voor een goede service aan alle reizigers, ook aan degenen die moeten overstappen.

Infrabel en de NMBS volgen deze resultaten van dichtbij. Het opnemen van die resultaten in de berekening

van de tarieven zal geen nieuwe impuls geven, want de stiptheidscijfers maken nu reeds deel uit van de parameters voor nieuwe prijsaanpassingen.

**16.11 David Geerts** (sp.a): Ik zal op basis van de tabel en het antwoord nagaan of ik nog bijkomende vragen stel.

**16.12 Michel Doomst** (CD&V): Het is goed dat men reeds op 4 januari reageerde op de klacht van de studenten. Deze regeling is voor meer dan 80 procent een verbetering. Blijvende aandacht voor correcties en verbeteringen is nodig.

**16.13 Paul Vanhie** (LDD): Men had eigenlijk op voorhand overleg moeten plegen met de VUB over de aanpassingen ter hoogte van Etterbeek.

**16.14 Minister Inge Vervotte** (*Nederlands*): Er is wel degelijk overleg geweest, maar de NMBS wilde toch doorgaan met de voorgestelde wijzigingen. Nadat onder meer ikzelf invloed uitoefende, heeft men bijgestuurd. Op basis van verschillende argumenten heeft de NMBS achteraf een toegeving gedaan.

De afweging die men moet maken is niet steeds evident. De interventie inzake Etterbeek was verantwoord omwille van de impact op de bedrijven en de VUB. Het blijft echter een moeilijke evenwichtoefening. Het is veeleer dankzij de goodwill van de NMBS dat er wijzigingen plaatsvinden, niet wegens een onprofessioneel optreden.

**16.15 Paul Vanhie** (LDD): Het is een moeilijk oefening, maar het gaat in dit geval om een groep van 2.400 mensen. Ik ben blij dat er een oplossing is.

**16.16 Bruno Stevenheydens** (VB): Er is een verschil tussen de theorie op basis waarvan iedereen zijn trein zou moeten kunnen halen en de praktijk waarin mensen hun trein vaak missen. De minister zegt dat er een verschil is tussen de perceptie van de reizigers en de realiteit. Ik stel voor om alle vertragingen, ook die van één minuut, in de cijfers op te nemen. Vertragingen van minder dan vijf minuten kunnen er immers ook al voor zorgen dat reizigers hun aansluiting missen.

De minister zegt dat er meer belang aan stiptheid wordt gehecht in de piekuren dan in de daluren. Dat betekent echter ook dat reizigers in de daluren veel langer, eenzaam, op een volgende trein moeten wachten.

**16.17 Minister Inge Vervotte** (*Nederlands*): Bij de onderhandelingen over de beheersovereenkomst hebben we uiteraard over algemene stiptheid onderhandeld. Die zal de meeste reizigers echter worst wezen. Ze willen dat hun trein stipt rijdt en ze vinden het niet correct dat alle treinen op dezelfde manier worden beoordeeld.

Daarom heb ik geprobeerd om de registratiemechanismen te verfijnen. Ik bedoel niet dat de perceptie van de mensen anders is dan de realiteit. De beoordeling van de stiptheid gebeurt wel over het totale treinaanbod, zoals afgesproken in de beheersovereenkomst. Als die stiptheid over het geheel dan op 91 procent ligt, dan zijn de mensen gefrustreerd en dat is begrijpelijk. Daarom meten we nu zo, dat het resultaat dicht bij de perceptie van de mensen aanleunt. Daarom wordt de NMBS zwaarder gesanctioneerd voor dezelfde vertraging tijdens de piekuren dan tijdens de daluren. Ook te laat komen in een groot station, weegt zwaarder door dan te laat komen in een klein station. Kleine vertragingen worden geregistreerd, al wordt pas van 'een trein met vertraging' gesproken vanaf 6 minuten vertraging. Kleinere vertraging zetten het sanctioneringsmechanisme niet in werking.

**16.18 Patrick De Groote** (N-VA): Het is een voortdurende evenwichtsoefening tussen stipt rijden en wachten. De wachttijd kan enkel worden toegekend op basis van duidelijke criteria. Ik kan daar geen cijfers aan verbinden en een oordeel ligt dus moeilijk, ook voor de betrokken burgers.

Reizigers hebben geen alternatief.

**16.19 Ine Somers** (Open Vld): De verkorting van de wachttijd is afhankelijk van een aantal factoren. Bij aanpassingen moet men nagaan hoeveel reizigers hun aansluitende trein zullen missen.

**16.20** Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): De wachttijden worden niet ingekort, maar ze worden wel vaak niet correct toegepast, vaak door de appreciatie van een treinbegeleider. De duidelijke richtlijnen moeten dat veranderen.

In bepaalde gevallen kan de wachttijd ook worden verlengd, tenzij het om een volle aansluitende trein gaat. We blijven klantvriendelijk, maar als de schade voor veel mensen groter wordt dan voor een individu, dan moeten de wachttijden correct worden toegepast.

**16.21** **Ine Somers** (Open Vld): Vroeger ging men er flexibel mee om en nu zijn er strikte regels. Ik ben daar voorstander van. Uiteraard kan dat geleid hebben tot een andere perceptie bij de mensen.

*Het incident is gesloten.*

**17** **Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de reclame op treinen" (nr. 17694)**

**17.01** **Francis Van den Eynde** (VB): Publiciteit via de luidsprekers op de trein is niet iets waarop ik zit te wachten. Op 8 december werd ik via de luidsprekers op een trein van Gent naar Brussel aangespoord om een product van Oxfam te kopen dat mij op de trein zou worden aangeboden.

Was dat een experiment? Kan men publiciteit maken voor bepaalde producten op de trein? Onder welke voorwaarden? Is dit een precedent?

**17.02** Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Vorig jaar was die actie er ook al en ik heb ze toen al toegelicht in het Parlement.

De NMBS heeft een samenwerkingsakkoord met Oxfam voor de actie Fair Train. Dat is een verkoopsactie van fair trade truffels voor het goede doel. De actie loopt al drie jaar en het is dus zeker geen experiment. Het is ook niet zo dat er via de luidsprekers van de treinen publiciteit kan worden gevoerd.

Een twintigtal verkopers rijdt mee met treinen vanuit een aantal grote stations. Omdat de actie reizigers kan verrassen, hebben de verkopers de toestemming gekregen om hun komst via de luidsprekers aan te kondigen. Op die manier weten de reizigers dat de verkoop kadert in de actie Fair Train en dat de opbrengst naar het goede doel gaat. De reacties van de reizigers waren positief.

Verder blijft de NMBS van mening dat de reizigers zo weinig mogelijk moeten worden gestoord.

**17.03** **Francis Van den Eynde** (VB): Het verbaasde me dat de actie via de luidsprekers werd aangekondigd, maar dat was dus de bedoeling. Misschien moet daar de volgende keer worden bijgezegd dat de verkoop goedgekeurd wordt door de NMBS.

*Het incident is gesloten.*

**18** **Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de ijsbaan aan het station 'Guillemins' te Luik" (nr. 17790)**

**18.01** **Katrin Jadin** (MR): Er werd een ijsbaan aangelegd aan de voorzijde van het station Luik-Guillemins. Kan u bevestigen dat dit initiatief uitgaat van de NMBS-Holding?  
Wat is de bedoeling hiervan, en hoeveel kost deze hele operatie?  
Hoe en door wie wordt die ijsbaan uitgebaat en naar wie gaan de opbrengsten?  
Heeft de NMBS-Holding overleg gepleegd met de Luikse middenstand en de organisatoren van de eindejaarsevenementen?

**18.02** Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): De ijsbaan werd op initiatief van de NMBS-Holding aan de voorzijde

van het station van Luik aangelegd, als onderdeel van promotiecampagnes met als thema "Het station leeft". Een tweede ijsbaan werd aangelegd voor het station van Antwerpen

In de stations van de NMBS-Holding vinden er jaarlijks meer dan 700 evenementen plaats. De exploitatie en de oplevering van de ijsbaan werden toegewezen aan het bedrijf Event Construct. De exploitatiekosten zijn voor rekening van de NMBS-Holding.

De NMBS-Holding is om de tafel gaan zitten met de handelaars van de rue des Guillemins en heeft hen voorgesteld chalets rond de ijsbaan uit te baten. Er werd contact opgenomen met de stad Luik met het oog op de organisatie van een feestelijke happening voor het station in 2010.

Uit cijfers blijkt dat de aanleg van een ijsbaan aan het station geen nadelige gevolgen heeft gehad voor de ijsbaan in het stadscentrum.

**18.03 Kattrin Jadin (MR):** Hoeveel kost een en ander?

**18.04 Minister Inge Vervotte (Frans):** Ik zou u die informatie kunnen bezorgen.

**18.05 Kattrin Jadin (MR):** Ik vraag me af of dergelijke initiatieven wel nuttig zijn voor de NMBS.

*Het incident is gesloten.*

**19 Interpellatie van mevrouw Juliette Boulet tot de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het treinongeval dat zich in de nacht van donderdag op vrijdag 20 november 2009 in Bergen heeft voorgedaan" (nr. 399)**

**19.01 Juliette Boulet (Ecolo-Groen!):** Beschikt u met betrekking tot het treinongeval dat zich medio november in Bergen heeft voorgedaan, al over een gedetailleerd verslag, met name wat betreft het falen van het borstel-krokodilsysteem, wat 's ochtends al gemeld werd? Hoe komt het dat die bewuste krokodil om 23 uur nog steeds niet hersteld was? Waarom heeft dat treinbeïnvloedingssysteem, dat dient om de treinen af te remmen, niet gewerkt?

Sinds het ongeval zijn de tekortkomingen aan de spoorinfrastructuur aan het licht gekomen. Onze treinen zijn niet uitgerust met een performant waakzaamheidscontrolesysteem zoals dat in andere landen bestaat. Het werktempo van de treinbestuurders, dat steeds "helser" wordt, leidt tot een grotere onveiligheid als gevolg van vermoeidheid of het routineus afhandelen van de taken.

Volgens uw voorganger bestaan er systemen zoals ETCS, maar dat vereist dat het spoorwegnet eerst met het TBL1-systeem wordt uitgerust.

Had het ongeval kunnen worden voorkomen door middel van die TBL1- en ETCS-systemen, die zouden moeten worden geïnstalleerd?

De treinbestuurders werken in moeilijke omstandigheden, waardoor hun aandacht soms verslapt. Is het niet aangewezen hun statuut en de begeleiding en opleiding van jonge treinbestuurders te herzien?

Kan men geen systeem invoeren waarbij beginnende treinbestuurders door meer ervaren collega's worden gecoacht?

**19.02 Minister Inge Vervotte (Frans):** Voor de omstandigheden van het ongeval en de veiligheidsaspecten verwijs ik u naar het antwoord van staatssecretaris Etienne Schouppe. Ik zal u een antwoord geven in verband met de arbeidsomstandigheden van het rijdend personeel.

De arbeidsprestaties van de treinbestuurders worden vastgelegd in het kader van de beurtregelingen, die uitgewerkt worden in functie van het vervoersplan. Die beurtregelingen beantwoorden aan de reglementaire bepalingen. Dankzij massale aanwervingen kon het tijdelijke tekort aan treinbestuurders verminderd worden. De treinbestuurders hoeven bijna geen overuren meer te maken. De voorbije jaren zijn de arbeidsomstandigheden aanzienlijk verbeterd dankzij de ingebruikname van het nieuwe tractiematerieel.

De kwaliteit en de follow-up van de opleidingen zijn erop vooruitgegaan sinds de oprichting, in januari 2008, van het erkende opleidingscentrum van de NMBS. Over een periode van 3 jaar voorziet de NMBS in 10 dagen permanente opleiding, waarvan 4 dagen op de simulator.

Begin 2009 heeft de NMBS een anonieme vragenlijst aan haar treinbestuurders gestuurd in verband met hun psychosociale belasting. Via die enquête wil men een betere kijk krijgen op de werksfeer en de werkdruk van de treinbestuurders. Die gegevens worden nu verwerkt.

**19.03 Juliette Boulet** (Ecolo-Groen!): Mijn interpellatie handelde ook over de gevolgen van het ongeval en over de rijhulpsystemen.

Het verwondert me dat mijn interpellatie niet samen met de andere aan de heer Schouppe werd voorgelegd. Ik zou over de drie onderdelen willen interpelleren, want naar aanleiding van dat ongeval zijn er een aantal aspecten naar voren gekomen.

Wat u zegt over de werkomstandigheden, de beurtregelingen, de duur en de tussentijden stemt niet overeen met wat mij door de treinbestuurders werd gemeld.

U heeft evenmin geantwoord met betrekking tot de TBL1+- en TBL2-systemen omdat uw collega daarvoor bevoegd is. Ik wilde mijn vraag echter aan de Staatssecretaris stellen, maar dat werd geweigerd. De werkomstandigheden voor de treinbestuurders zouden almaar moeilijker worden. Ik stel voor dat het TBL2-remsysteem, dat performanter is en een grotere hulp voor de treinbestuurder zou kunnen betekenen, onmiddellijk in gebruik zou worden genomen. Wat die punten betreft schonken uw antwoorden mij geen voldoening. Tenzij u nog een en ander wil toevoegen, zal ik een motie van aanbeveling indienen. Ik zou willen dat de definitieve conclusies met betrekking tot het ongeval zo spoedig mogelijk beschikbaar zijn. Het komt er eveneens op aan de veiligheid voor de gebruikers te verbeteren. Wij zouden ook nog andere mogelijkheden kunnen onderzoeken die efficiënter zouden kunnen zijn.

Ten slotte vraag ik u zich ertoe te verbinden de werkomstandigheden van de treinbestuurders te herzien.

**19.04 Minister Inge Vervotte** (*Frans*): Als u concrete vragen stelt over materies die tot mijn bevoegdheid behoren, zal ik u een antwoord geven, maar ik kan onmogelijk antwoorden op vragen over punten waarvoor de heer Schouppe bevoegd is.

Mogelijk moeten sommigen nog inhaaldagen opnemen als gevolg van het personeelstekort in het verleden. Met de huidige crisis heeft de NMBS minder moeite om personeel in dienst te nemen. Het probleem wordt dus opgelost.

**19.05 Juliette Boulet** (Ecolo-Groen!): Ik heb de staatssecretaris niet kunnen ondervragen.

U heeft me ook geen antwoord gegeven op mijn vraag in verband met de remsystemen. Ik wil mijn vragen over de ETCS-, TBL1+- en TBL2-systemen best opnieuw indienen, maar ik heb ze al in het kader van mijn interpellatie gesteld. Uw voorganger, minister Vanackere, ging daar op in.

**19.06 Minister Inge Vervotte** (*Frans*): Wat het systeem in het algemeen betreft, moet u staatssecretaris Schouppe ondervragen. Op specifieke vragen kan ik wel een antwoord geven.

**19.07 Juliette Boulet** (Ecolo-Groen!): Ik weet niet welke afspraken u heeft met de staatssecretaris voor Mobiliteit. De andere vragen over precies hetzelfde onderwerp waren gericht aan staatssecretaris Schouppe, maar mijn vraag werd niet meegenomen. Men heeft me gezegd dat u me een antwoord zou verstrekken, ook over de remsystemen.

Ik zal mijn motie van aanbeveling indienen, omdat ik geen antwoord op mijn vragen heb gekregen.

### **Moties**

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Juliette Boulet en luidt als volgt:

“De Kamer,

gehoord de interpellatie van mevrouw Juliette Boulet

en het antwoord van de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven,

vraagt de minister en de regering

- het nodige te doen om snel over de eindconclusies van het onderzoek naar het treinongeval in Bergen op 19 november 2009 te kunnen beschikken, teneinde volledige duidelijkheid te kunnen scheppen over de verantwoordelijkheid van alle betrokkenen, en vooral teneinde de positieve én negatieve consequenties van de investeringskeuzes van de NMBS en/of Infrabel helder in het licht te kunnen stellen;

- de onderscheiden bewakingssystemen en/of rijhulpsystemen opnieuw tegen het licht te houden, in de wetenschap dat het TBL1+-systeem het risico op overschrijdingen van de toegestane maximumsnelheid

volgens een groot aantal treinbestuurders niet voldoende inperkt, maar dat TBL2 of TBL1+ in combinatie met een ETCS-systeem wel meer bevredigende resultaten en meer veiligheid oplevert;

- andere sporen te volgen, zoals het KVB-treinbeïnvloedingssysteem (in combinatie met Memor/TBL-apparatuur, d.w.z. waarbij de seinen in het geheugen worden opgeslagen, de waakzaamheid van de bestuurder gecontroleerd wordt, de trein tot stilstand wordt gebracht ingeval een gesloten sein genegeerd wordt, en waarbij bovendien bij restrictieve opdrachten een deceleratiecurve wordt berekend - als de bestuurder die deceleratie niet respecteert, grijpt het systeem in en wordt onmiddellijk de noodremprocedure ingezet);

- zich ertoe te verbinden de arbeidsomstandigheden van de treinbestuurders te herzien met betrekking tot het werktempo, de uurregelingen en de specialisatie in bepaalde reeksen, zo niet zullen er almaar vaker stopseinen genegeerd worden, zal de toegestane maximumsnelheid almaar vaker overschreden worden, en zullen de treinen almaar minder stipt rijden, gelet op de voortdurende stijging van het aantal reizigers."

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Ine Somers en door de heren Jef Van den Bergh en Michel Doomst.

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

**20 Vraag van mevrouw Juliette Boulet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de herstelling van het viaduct van Saint-Ghislain" (nr. 17636)**

**20.01 Juliette Boulet** (Ecolo-Groen!): Het viaduct tussen Saint-Ghislain en Hornu moet door de NMBS worden hersteld. De werken aan dit belangrijke knooppunt zouden tijdens het eerste trimester van 2010 zo snel mogelijk van start gaan en minstens twee jaar in beslag nemen.

Moet de NMBS wel degelijk opdraaien voor het herstel van dat viaduct? Ik vind dat nogal vreemd. Zo ja, draagt de NMBS als enige de verantwoordelijkheid voor die werken? Welk gedeelte van de lasten neemt de NMBS op zich? Moeten alleen de hoofdliggers worden hersteld? Worden er andere oplossingen voorgesteld om een vlotte doorstroming van het verkeer te verzekeren? Zal de NMBS die werken voornamelijk tijdens de schoolvakantie laten plaatsvinden? Is er overleg tussen de NMBS, de TEC en eventueel de stad Saint-Ghislain met het oog op de naleving van het gemeentelijk mobiliteitsplan? Wordt er rekening gehouden met de weggebruikers met een beperkte mobiliteit en met de zachte mobiliteit? Is er geen coördinatie nodig tussen de NMBS, de gemeente, het Gewest en de SPW teneinde de mobiliteit in de regio niet onnodig te verstoren, gelet op de belangrijke verkeersstroom die langs dat viaduct passeert?

**20.02 Minister Inge Vervotte** (Frans): Infrabel handelt als bouwheer voor de studie van het nieuwe bouwwerk en de uitvoering van de werken, in overeenstemming met de directie Wegen van Bergen en de betrokken gemeenten. De benodigde bedragen werden in het investeringsbudget 2010-2011 van Infrabel ingeschreven.

Enkel de overspanningen 1 en 2 worden vernieuwd, omdat het gewapend beton van de hoofdligger verweerd is.

Het wegverkeer hoeft niet onderbroken te worden.

Teneinde de hinder tot een minimum te beperken, zullen de werken in verschillende fasen uitgevoerd worden en zal er een tijdelijke brug aan de kant van Bergen geplaatst worden met twee rijstroken, een fietspad en een trottoir.

Er zal geen verkeer mogelijk zijn tijdens één schoolvakantieweek en later nog een weekend lang.

Er zullen dan omleidingen worden uitgezet.

Coördinatie en overleg met de vermelde betrokkenen is noodzakelijk. Te dien einde zullen er vergaderingen georganiseerd worden en/of zullen de notulen van die vergaderingen worden rondgestuurd. Het nieuwe brugdek zal, net als nu, twee keer twee rijstroken omvatten, met aan weerszijden een fietspad en een trottoir.

Als de directie Wegen en/of de betrokken gemeenten andere werken wensen uit te voeren, moeten ze die zelf financieren en laten uitvoeren, indien mogelijk tegelijk met de werken van Infrabel, die echter niet kunnen worden uitgesteld.

**20.03 Juliette Boulet** (Ecolo-Groen!): Wat in mijn ogen het belangrijkste is, is dat een en ander op gemeentelijk niveau zo goed mogelijk gecoördineerd wordt, zodat de gebruikers kunnen begrijpen waarover het gaat.

*Het incident is gesloten.*

**21 Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het actieplan tegen zelfdoding" (nr. 17696)**

**21.01 Michel Doomst** (CD&V): Er was afgesproken om voor 34 zogenaamde hotspots inzake zelfmoord en –pogingen op het spoor na te gaan hoe het risico tot een minimum kan worden beperkt.

Wat is de stand van zaken? Hoe evalueert Infrabel de kosten? Gaat het overleg tussen de verschillende overheden de goede richting uit? Hoe worden treinbestuurders opgevangen? Zijn er al cijfers voor 2010 over het aantal betrokken personen en de vertragingen ten gevolge van zelfmoord en –pogingen?

**21.02 Minister Inge Vervotte** (Nederlands): Er bestaan uitgebreide dossiers van de 21 gemeenten waar de 34 zogenaamde hotspots zich bevinden. Om de voorgestelde infrastructuurwerken uit te voeren, is er een hele procedure nodig.

Die fase is voor een groot deel ervan gestart. Tegen het einde van 2010 kunnen we infrastructurele verbeteringen verwachten. Binnen de NMBS-Groep worden nog andere maatregelen onderzocht. De cel Preventie Zelfdoding op het Spoor bouwt haar netwerk verder uit.

Na analyse van de recentste cijfers werden vier gemeenten aan het dossier toegevoegd. Die cel werkte in 2009 met voorlopige kostenramingen, die nu door de bevoegde diensten verder worden uitgewerkt.

Met de verschillende lokale overheden werd contact opgenomen. Infrabel zal pogen te overleggen met de nog niet bezochte gemeenten. De cel heeft ook contact genomen met de eventuele psychiatrische centra in de betrokken gemeenten.

Een zelfdoding of poging tot zelfdoding is een kritisch moment waarna de betrokken bestuurder onmiddellijk wordt opgevangen door een opgeleide hulpverlener. In ieder geval zal de bestuurder zijn dienst niet voortzetten. Na de eerste opvang is er ook mogelijkheid tot professionele begeleiding.

Infrabel registreert alle incidenten en ongevallen. Een van de rubrieken is Aanrijding van Personen, waarbij het niet absoluut zeker is of het om zelfdoding gaat of niet. In 2008 waren er 133 aanrijdingen, die ongeveer 54.000 minuten vertraging veroorzaakten, in 2009 veroorzaakten 155 aanrijdingen 68.385 minuten vertraging.

De resultaten van een actieplan ter voorkoming van zelfdoding kunnen niet in een cijfer worden uitgedrukt. Niet alleen de actie van de spoorweggroep is daarbij overigens belangrijk, maar ook de algemene maatschappelijke context.

Infrabel heeft zich geëngageerd om met alle andere instanties te werken aan een oplossing voor dit probleem. Dat gebeurt op een serene wijze.

**21.03 Michel Doomst** (CD&V): We kijken uit naar de resultaten op het einde van het jaar. Ik ben blij dat door de nauwkeurige opvolging vier gemeenten aan de lijst zijn toegevoegd.

*Het incident is gesloten.*

**22 Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de lightrail" (nr. 17697)**

**22.01 Michel Doomst** (CD&V): De proefprojecten met een lightrail zouden worden bestudeerd inzake veiligheid, juridisch kader en exploitatiemogelijkheden. Tegen eind september 2009 zou ook een haalbaarheidstudie worden gemaakt.

Hoe ver staat dit dossier? Wat zijn de plannen? Hoe verloopt het overleg met de verschillende overheden?

**22.02** Minister **Inge Vervotte** (Nederlands): De stuurgroep Lightrail heeft studies uitgevoerd inzake gemengd verkeer van lightrailmaterieel en heavy rail op dezelfde spoorweginfrastructuur. Daarbij zijn er knelpunten. Al het materiaal en de volledige spoorinfrastructuur moeten worden uitgerust met het treinbeveiligingssysteem ETCS. Alleen dit garandeert dat verschillende soorten materieel niet met elkaar in botsing kunnen komen, ook niet bij een menselijke fout. Dit vereist buitensporige investeringen in het bestaande treinmaterieel en dat kan niet worden opgelegd aan de spoorwegondernemingen, zeker niet in het binnenlandse verkeer. Daarvoor is overigens de heer Schouppe bevoegd.

Ook de spoorweginfrastructuur zou met dit systeem moeten worden uitgerust en dat zal nog jaren vergen; men spreekt nu al over 2030. Juridisch gezien moet elke operator die op de spoorweginfrastructuur verkeer wil organiseren, voldoen aan strenge veiligheidsvoorschriften inzake materieel en personeel. Licenties en certificaten zijn nodig en rijpaden moeten worden aangekocht.

Alle elementen samen genomen zal dit leiden tot een zeer dure en onrendabele vorm van exploitatie. Lightrail in gemengd verkeer lijkt dus niet de beste optie. Dit neemt niet weg dat lightrail op een eigen spoorinfrastructuur bepaalde perspectieven kan bieden. De NMBS Holding heeft met de NMBS en Infrabel een haalbaarheidsstudie uitgevoerd die het inzetten van licht treinmaterieel op het Infrabelnet bekeek. Het gaat dan om lichtere constructies dan de klassieke treinen die nog wel toegelaten zijn op het Infrabelnet, maar niet om het inzetten van lightrailmaterieel dat zowel op Infrabelsporen als op tramsporen kan rijden. Deze haalbaarheidsstudie geeft dan ook geen antwoord op de vragen over lightrail in gemengd verkeer. Infrabel heeft onderzocht of dit lichte materiaal wel compatibel is met haar infrastructuur. Er zouden wettelijke en reglementaire aanpassingen nodig zijn.

De NMBS Holding heeft een maatschappelijke kostenbatenanalyse uitgevoerd voor de vijf voor deze studie geselecteerde corridors. Slechts voor twee van de vijf corridors is het resultaat echt positief en is er sprake van een hoge welvaartswinst door vermeden externe kosten op het vlak van milieu, geluid en veiligheid.

Het exploitatiescenario met elektrisch materieel scoort beter dan dat met dieselmaterieel. Wanneer het aandeel van nieuwe reizigers afkomstig van het autoverkeer groot is – 90 procent of meer – kan voor vier van de vijf beschouwde corridors een positief resultaat worden behaald. Wanneer het aandeel afkomstig van het autoverkeer eerder laag is – 50 procent of minder – dan resulteert de implementatie van elk van de bestudeerde alternatieven in maatschappelijke kosten.

Bepaalde projecten zouden sociaal-economisch rendabel kunnen zijn, maar ze zijn onder meer zeer afhankelijk van het aantal bijkomende reizigers. Indien men verder wil gaan met lightrail, dan moeten er eerst politieke keuzes worden gemaakt inzake de meest aangewezen exploitatievorm per traject. Gemengd verkeer is immers vrij onrealistisch.

Er zal verder overleg nodig zijn met de Gewesten. Alle vormen van openbaar vervoer moeten immers complementair zijn om een zo rendabel mogelijke oplossing voor het mobiliteitsvraagstuk te vinden. Bij de spoorweggroep werden nog geen budgetten uitgetrokken voor lightrail, tenzij voor de studies. Op het niveau van de stuurgroep Lightrail was het overleg zeer constructief. Alle belanghebbende partijen namen eraan deel: de FOD Mobiliteit, NMBS Holding, Infrabel, NMBS, de regionale vervoersmaatschappijen en minister Schouppe.

**22.03** **Michel Doomst** (CD&V): Wij moeten ons dus geen illusies maken omtrent het gemengd treinverkeer. Ik zal minister Schouppe vragen om te bekijken of sommige bevoegdheden kunnen worden overgedragen om de *modal shift* meer kansen te bieden.

*Het incident is gesloten.*

**23** **Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over**

**"het project Railease" (nr. 17698)**

**23.01 Michel Doomst** (CD&V): Het project Railease werd in 2008 gelanceerd. Begin 2009 leek het succes ervan te tanen.

Hoe wordt het geëvalueerd? Zijn er aanpassingen gepland? Zullen er nog extra partnershipovereenkomsten worden afgesloten? Hoeveel passen werden afgeleverd in 2008 en 2009?

**23.02 Minister Inge Vervotte** (*Nederlands*): Railease wordt door bedrijven als positief ervaren, maar door de economische crisis is de toename van het aantal moederkaarten in 2009 verminderd. De NMBS zal in de nabije toekomst het regionaal vervoer koppelen aan de Lijn en TEC via Railease. Op langere termijn zal er ook samengewerkt worden met de MIVB, parkings en taximaatschappijen. De voorbije maanden werden er ook partnerships met andere leasingmaatschappijen gesloten, zoals met PSA.

In 2008 werden 928 Raileasemoederkaarten afgeleverd en in 2009 nog eens 469.

**23.03 Michel Doomst** (CD&V): Het lijkt positief om in een breder samenwerkingsakkoord naar de regio's te gaan.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: De volgende vragen zijn omgezet in schriftelijke vragen: vragen 17755 van de heer Weyts, 17873 van mevrouw Dieu en vragen 17889, 18096, 18201, 18202 en 18203 van mevrouw Musin.

*Het incident is gesloten.*

**24 Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de identiteitskaart als treinticket" (nr. 17699)**

**24.01 Michel Doomst** (CD&V): De NMBS heeft onlangs een nieuw papierloos ticketsysteem gelanceerd.

Hoe loopt dit systeem? Zijn er problemen? Hoeveel tickets worden via de elektronische identiteitskaart verkocht? Werd er al overlegd over de verkoop van abonnementen op deze manier?

**24.02 Minister Inge Vervotte** (*Nederlands*): Het systeem is actief sinds begin juni 2009 en wordt positief onthaald door de klanten. Sinds de opstartfase zijn er geen echte problemen geweest. Wanneer een biljet de dag zelf is aangekocht, vindt de treinbegeleider echter geen reisrecht terug op zijn toestel en moet hij even synchroniseren via een GPRS-module in zijn toestel. Af en toe neemt dat wat meer tijd in beslag. In slechts acht gevallen kon geen aankoop worden teruggevonden. Die lange consultatietijd is een rechtstreeks gevolg van de toelating om kort voor het vertrek nog een biljet via de elektronische identiteitskaart aan te kopen.

Ondertussen is beslist om de GPRS-functie van het toestel van de treinbegeleider stand-by te houden om de controletijd te versnellen. Ongeveer 11 procent van de klanten maakt gebruik van e-ID.

Minister Van Quickenborne wil het systeem zoveel mogelijk promoten. Het is niet de bedoeling om ook treinkaarten via e-ID te verkopen. Daarvoor wordt gewerkt aan het uniek ticket via Mobib chipcard.

De treinbegeleider moet immers steeds zijn database raadplegen en mogelijk ook verbinding maken via GPRS.

Vanaf begin dit jaar moeten de eerste van die gecombineerde treinkaarten MIVB-NMBS in roulatie komen. Hierover is nog geen overleg gepleegd.

**24.03 Michel Doomst** (CD&V): Ik hoop dat alle mogelijkheden optimaal zullen worden gebruikt.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: De rest van de vragen wordt behandeld over een tweetal weken.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.05 uur.*

La réunion publique est ouverte à 14 h 19 par M. François Bellot, président.

Le **président**: Quelque 121 questions sont inscrites à notre ordre du jour. Le règlement dispose que, pour chacune d'entre elles, l'auteur et le ministre disposent de cinq minutes au total et que les intervenants supplémentaires disposent de deux minutes. Je vous invite donc à la concision. Comme vous le savez, ce qui se conçoit bien s'énonce clairement...

La question n° 17089 de Mme Somers est retirée.

**01 Question de Mme Ine Somers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'évaluation de la dernière grève à la SNCB" (n° 17091)**

**01.01 Ine Somers** (Open Vld): Comment la ministre évalue-t-elle la grève des chemins de fer du 5 novembre 2009? Quel en a été le coût? Dans quelle mesure a-t-elle été suivie? Qu'en est-il de la concertation sociale?

**01.02 Inge Vervotte**, ministre (*en néerlandais*): La grève a été suivie par 9 476 membres du personnel. Il est très difficile de calculer le coût de pareille action. J'aborderai l'état d'avancement de la concertation sociale tout à l'heure, en réponse aux questions sur B-Cargo. Tous les efforts ont été faits pour trouver une solution grâce à la concertation sociale. Le dossier que j'ai déposé auprès de la Commission européenne indique dans quel sens nous souhaitons aller. J'ai dit en séance plénière qu'il convient d'exploiter au maximum la concertation sociale et je maintiens cette position.

**01.03 Ine Somers** (Open Vld): Le coût d'une grève constitue malgré tout une information importante, mais je comprends que la ministre ne peut pas y répondre maintenant.

*L'incident est clos.*

**02 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la dégradation des conditions de transport ferroviaire dans la région du Centre du Hainaut" (n° 17166)**

**02.01 Jean-Jacques Flahaux** (MR): Les conditions de voyage sur la ligne 96 se sont encore dégradées. Des trains "double étage" devaient améliorer la qualité du service, mais ils semblent être victimes de pannes de toutes sortes, outre le fait que la SNCB ne semble pas toujours pouvoir fournir une capacité de traction suffisante pour les mettre en service. Cette situation ne touche pas uniquement la région du Centre du Hainaut.

Sur quels critères ont été choisis les trains à double étage? Leur fiabilité a-t-elle été correctement appréciée? La suppression de centres d'entretien est-elle la cause des avaries de plus en plus fréquentes?

Au cours des six premiers mois de 2009, 8 797 trains ont été - totalement ou en partie - supprimés. Comment la SNCB compte-t-elle respecter son contrat de gestion?

**02.02 Inge Vervotte**, ministre (*en français*): On observe effectivement une forte augmentation des retards causés par des avaries depuis la mise en service des voitures "double étage" M6. Ces voitures ont été achetées sur base d'une consultation du marché européen. Le cahier des charges prévoit des critères de fiabilité exprimés en nombre de pannes admises. Le suivi de garantie mis en place comprend un enregistrement de toutes les avaries dans une base de données, une analyse de la base de données par les différentes parties et des réunions régulières avec les constructeurs. Ces derniers ont ainsi pu apporter des solutions à certains problèmes.

La SNCB entretient son matériel roulant sur base des instructions fournies par les constructeurs et sur base

de sa propre expérience. Actuellement, pour le transport des voyageurs, aucune suppression de centre d'entretien n'a été exécutée ni prévue.

La traction de ces trains est effectuée par les locomotives type 27 (datant de 1983), très sensibles à des avaries passagères. La SNCB augmente actuellement le nombre de trains composés de voitures "double étage". De nouvelles locomotives T18 sont prévues pour la traction de ces trains.

Les données concernant la suppression de trains sont rigoureusement tenues à jour. Lorsque la cause de la suppression n'est pas immédiatement évidente, elle n'est définitivement établie qu'après enquête et concertation avec les sociétés du groupe SNCB.

Lors du deuxième trimestre de 2009, 2,2 % des trains ont été supprimés.

Le déraillement dramatique d'un train à Mons a, en effet, perturbé le trafic pendant plusieurs jours, provoquant des retards, aggravés par un incident de caténaire en gare de Mons.

Les conditions de dédommagement de la clientèle en cas de retard ponctuel ou récurrent font l'objet d'un accord entre la SNCB et l'État, acté dans le contrat de gestion. La procédure nécessite des garanties contre la fraude.

La ponctualité est pour moi une priorité absolue. La question de la fiabilité du matériel ferroviaire a été explicitement reprise dans ma note de politique présentée en novembre dernier. J'interviendrai auprès des responsables pour que les améliorations nécessaires soient apportées.

Beaucoup d'investissements dans le matériel roulant sont nécessaires et seront bientôt consentis.

**02.03 Jean-Jacques Flahaux (MR):** Je suis content que vous soyez revenue aux manettes de la SNCB. Il n'est pas évident de gérer une SNCB dont le nombre de voyageurs tourne autour de 200 millions.

Les voitures à deux étages apportent vraiment un plus, mais les locomotives doivent être adaptées. Les investissements doivent suivre.

*L'incident est clos.*

**03 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les conséquences en matière de stationnement, en cas d'incidents entre deux gares" (n° 17167)**

**03.01 Jean-Jacques Flahaux (MR):** À la suite du déraillement d'un train à Mons le 19 novembre 2009, le trafic entre Saint-Ghislain et Mons a été perturbé plusieurs jours. Les navetteurs de Saint-Ghislain/Quiévrain se sont déportés sur les parkings de Mons. Il en est résulté une sous-capacité des parkings montois à absorber ce surplus. Outre les difficultés à trouver une place, il faut recourir à des places à durée limitée avec le risque de se voir verbaliser.

Que prévoit la SNCB face à ce genre de situation? A-t-elle pris contact avec les autorités chargées du contrôle des disques bleus et autres tickets de stationnement, pour une lecture plus souple des situations de stationnement? Les navetteurs sont-ils en droit de demander la prise en charge par la SNCB de tout procès-verbal dû à la suite de cet accident? Pourquoi la SNCB ne met-elle pas en place des navettes-bus entre les parkings navetteurs des communes pénalisées et la gare la plus immédiatement accessible?

**03.02 Inge Vervotte, ministre (en français):** Lors du déraillement dramatique d'un train en gare de Mons le 19 novembre, la SNCB a assuré, durant toute l'obstruction de la ligne, l'acheminement de ses voyageurs par

autobus entre Mons et Saint-Ghislain et entre Mons et Quévy. Des navettes de train ont aussi circulé entre Quiévrain et Saint-Ghislain, ainsi qu'entre Lille, Tournai et Saint-Ghislain.

La SNCB met en service des navettes de substitution en cas d'interruption du trafic ferroviaire. Les navetteurs ont pu faire usage de ces navettes et n'ont pas été obligés de rouler en voiture jusqu'à Mons.

*L'incident est clos.*

**04 Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "une erreur de traduction dans une communication au personnel néerlandophone de La Poste à propos d'un citytrip à Istanbul" (n° 17269)**

**04.01 Michel Doomst** (CD&V): Il y a peu, les travailleurs de La Poste ont trouvé dans leur boîte aux lettres une brochure de vacances mal traduite. Exemple: le segment de phrase "la première personne gratuite" était traduit par "de eerste bevrijde persoon". Le sens de la phrase était que trois nuitées et quatre jours à Istanbul seraient offerts gratuitement à la première personne inscrite.

Qui est responsable de cette traduction? Pourquoi La Poste tolère-t-elle que de telles brochures soient distribuées? Combien de personnes se sont-elles inscrites pour bénéficier de cette offre? S'agissait-il d'une offre de l'agence de voyage ou de La Poste?

**04.02 Inge Vervotte**, ministre (*en néerlandais*): Il s'agit d'une brochure de l'ASBL indépendante PENSOC, le service social des pensionnés de La Poste. Cette ASBL ne tombe pas sous l'application de la loi sur l'emploi des langues en matière administrative. La Poste ne fait pas partie de cette ASBL.

L'offre concernée émanait directement de la société Tom Travel. La traduction effectuée par cette agence de voyage n'a pas été relue avec le soin requis, ce qui a été notifié au responsable, lequel y prêtera une plus grande attention à l'avenir.

*L'incident est clos.*

**05 Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la brochure PENSOC" (n° 17270)**

**05.01 Michel Doomst** (CD&V): Dans la brochure PENSOC Personalia 2009, il est systématiquement question de "Bruxelles X" ou même de 'Bruxelles Parlement Européen'. La Poste considère-t-elle donc que la ville de Bruxelles est unilingue francophone? Quand La Poste mènera-t-elle enfin une politique linguistique cohérente?

**05.02 Inge Vervotte**, ministre (*en néerlandais*): La Poste respecte bien la législation linguistique. La brochure en question provient de l'ASBL indépendante PENSOC qui n'est pas soumise à la loi sur l'emploi des langues en matière administrative. Il s'agit d'une négligence et les intéressés ont été rappelés à l'ordre.

*L'incident est clos.*

Le **président**: La question n°17279 de M. Waterschoot est transformée en question écrite.

**06 Question de Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'exploitation du réseau RER et le risque de saturation du réseau" (n° 17305)**

**06.01 Valérie De Bue** (MR): Je souhaiterais faire le point sur le dossier du RER. En octobre 2008, Infrabel a lancé une étude pour examiner les jonctions possibles, notamment la jonction Nord-Midi, et réduire les *scenarii*.

En cas de travaux à Bruxelles, un tiers du temps sera déjà consacré à l'obtention de permis. De tels délais nous obligent à prendre des décisions au plus vite.

Pour le matériel roulant, vous aviez annoncé la négociation avec Siemens pour une commande d'un milliard 400 millions d'euros. Ce matériel entrerait en service à partir de 2011.

Quelles sont les options envisagées pour éviter la saturation du réseau ferroviaire à Bruxelles? Dispose-t-on des conclusions des études annoncées? Qu'en est-il de la jonction Nord-Midi? La livraison de matériel roulant par Siemens est-elle toujours prévue dans les délais? La construction de ces véhicules se ferait-elle en collaboration avec l'usine Bombardier de Bruges, qui était le second soumissionnaire retenu? Qu'en sera-t-il du coût et du déficit d'exploitation?

**06.02 Inge Vervotte**, ministre (*en français*): Infrabel est soucieuse d'améliorer la capacité du réseau ferroviaire dans et autour de Bruxelles. Plusieurs projets sont en cours de réalisation ou vont démarrer: une mise à quatre voies de la ligne 50A (Gand-Bruxelles) entre Anderlecht et Bruxelles Midi, et de la ligne 161 (Namur-Watermael-Boitsfort et Etterbeek); la réalisation de la liaison Schuman-Josaphat en tunnel et l'adaptation des zones d'entrée des gares de Bruxelles-Midi et de Bruxelles-Nord.

En ce qui concerne la jonction Nord-Midi, l'étude annoncée par Infrabel fin 2008, a démarré en janvier 2009. Les conclusions devaient être obtenues en deux temps.

À la fin du premier semestre 2010, Infrabel annoncera des conclusions relatives au schéma directeur des tracés, et formulera vers la fin 2010 des propositions relatives au design des constructions ferroviaires et architecturales.

Depuis le 14 décembre 2009, les points d'arrêt Bruxelles-Ouest et Simonis sont desservis, ce qui permet d'augmenter le nombre de trains sur la jonction Nord-Midi.

En attendant la mise en service du RER, la SNCB a acquis du matériel voyageurs à deux niveaux. La livraison des automotrices RER s'échelonne sur la période 2011-2015. Le constructeur n'a pas fait état de retards pour l'instant. Le deuxième fournisseur classé était Alstom.

Le gouvernement couvrira le déficit d'exploitation supplémentaire généré par la mise en œuvre du RER. Les dispositions nécessaires sont inscrites dans les contrats de gestion pour la période jusqu'en 2012. Une solution relative au déficit après 2012 sera à définir dans le cadre du prochain contrat de gestion.

**06.03 Valérie De Bue** (MR): Nous allons devoir rediscuter du déficit après 2012 alors que la majeure partie du réseau ne sera mise en place qu'après. Il y a des inquiétudes sur la prise en charge de ce déficit.

**06.04 Inge Vervotte**, ministre (*en français*): Nous avons des projets mais l'engagement budgétaire est toujours repris dans le contrat de gestion. Je n'ai aucune base légale pour faire autrement. Tout le monde est conscient de l'importance de ce dossier.

*L'incident est clos.*

Le **président**: La question n° 17036 de Mme Galant est reportée.

#### **07 Questions jointes de**

- **M. Jean-Jacques Flahaux** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la réalisation de murs antibruit le long des voies de chemin de fer" (n° 17372)
- **Mme Ine Somers** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les nuisances sonores dues au trafic ferroviaire" (n° 17835)

**07.01 Jean-Jacques Flahaux** (MR): Suite à une directive européenne, une carte du bruit a été réalisée par la Région wallonne le long de ses grands axes ferroviaires, sur 132 km. Les résultats indiquent que plus de 4 000 personnes sont exposées à un niveau de bruit supérieur à 75 dB et 28 000 à un niveau sonore situé

entre 55 et 59 dB. Les lignes ferroviaires produisant le plus de nuisances sont les lignes 34, 40, 96, 124, 125, 130 et 161.

Les nouveaux équipements acquis par la SNCB ont-ils été choisis en tenant compte aussi de ce critère de bruit? Comment se fait-il que ce soit la Région qui soit concernée par ce dossier des murs antibruit alors qu'ils concernent le trafic de la SNCB? Des études ont-elles été menées au sujet des murs antibruit photovoltaïques?

**07.02 Ine Somers** (Open Vld): D'après une étude récente, 4.000 wallons qui sont riverains d'une ligne ferroviaire sont exposés à un niveau sonore de plus de 75 décibels pendant 24 heures. Les autorités européennes avaient estimé qu'un plan d'action visant à réduire la pollution sonore pour les riverains aurait dû être élaboré pour le 18 juillet 2008. La ministre peut-elle confirmer les chiffres? Y a-t-il un plan d'action? Comment compte-t-elle réduire les nuisances sonores? Qu'en est-il de la situation en Flandre et à Bruxelles? Des chiffres sont-ils disponibles en la matière?

**07.03 Inge Vervotte**, ministre (*en néerlandais*): En Belgique, l'exécution de la directive européenne ressortit à la compétence des autorités régionales. Tout d'abord, des cartographies du bruit ont été réalisées le long des lignes ferroviaires où la fréquence est supérieure à 60 000 trains par an. La SNCB a fourni les données utiles requises à cet effet.

(*En français*) Les autorités régionales doivent établir un plan d'action, préparé en concertation avec le secteur ferroviaire.

(*En néerlandais*) Sans anticiper les plans d'action, je dirais que le matériel ferroviaire neuf ou transformé doit désormais répondre à des normes de bruit européennes strictes.

(*En français*) Par le renouvellement systématique du matériel roulant, les émissions sonores diminuent. Actuellement 17 % du matériel pour le trafic voyageurs est du type silencieux et satisfait alors aux normes de bruit européennes. Ce pourcentage atteindra presque 40 % en 2015.

(*En néerlandais*) La réduction du bruit produit par les trains de marchandises requiert avant tout des mesures européennes. Le parc de trains de marchandises ne pourra être adapté que s'il n'en résulte pas de frais supplémentaires pour les opérateurs ou les propriétaires. Une réduction de 8 à 10 décibels ne sera possible que lorsqu'une grande partie du matériel aura été rendu moins bruyant.

(*En français*) Il est beaucoup plus rentable de réduire le bruit à la source que de construire des murs. Là où Infrabel construit de nouvelles voies, les mesures sont prises suivant la valeur demandée dans les études d'incidence du projet. Des écrans antibruit en verre sont à éviter du fait du rebondissement du bruit entre l'écran et la paroi du train. De plus, ils attirent le vandalisme. Pour des raisons similaires, il ne nous semble pas intéressant de combiner écrans antibruit et panneaux solaires.

**07.04 Jean-Jacques Flahaux** (MR): Il ne faut pas oublier les trains marchandises, qui font beaucoup plus de bruit!

**07.05 Inge Vervotte**, ministre (*en français*): Nous avons une politique différente concernant le transport des marchandises.

**07.06 Ine Somers** (Open Vld): Les chiffres d'analyses relatives aux nuisances sonores en Flandre et à Bruxelles sont-ils déjà disponibles?

**07.07 Inge Vervotte**, ministre (*en néerlandais*): Cette matière relève de la responsabilité des Régions. C'est donc aux Régions qu'il convient de demander ces chiffres.

*L'incident est clos.*

Le **président**: La question n° 17379 de M. Brotcorne est transformée en question écrite.

**08 Questions jointes de**

- M. Jenne De Potter à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'adaptation de l'infrastructure ferroviaire aux conditions climatiques hivernales" (n° 17397)
- Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la période de froid en décembre et les conséquences pour le trafic ferroviaire" (n° 17938)
- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le plan hiver de la SNCB" (n° 18105)
- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "une mesure destinée à compenser les inconvénients subis par les titulaires d'abonnements à la suite des intempéries hivernales et à attirer vers le transport ferroviaire un nombre accru d'automobilistes" (n° 18319)

Le **président**: La question n° 17397 de M. De Potter est retirée et la question n° 17938 de Mme Musin transformée en question écrite.

**08.01 David Geerts** (sp.a): En janvier 2009, des questions ont déjà été posées au sujet du plan hivernal de la SNCB à la suite des problèmes dus aux conditions climatiques. À la mi-décembre 2009, il a à nouveau été question de problèmes de ce type. Quelles sont les grandes lignes du plan hivernal? Quel est le coût des mesures? Combien de travailleurs y ont-ils été affectés? Combien de trains ont été supprimés à cause du froid extrême?

Les chemins de fer néerlandais ont pris une initiative intéressante en octroyant une carte qui offre aux voyageurs qui ont subi un inconvénient du fait des conditions climatiques une compensation pendant les heures creuses mais permet également aux automobilistes de prendre le train à un tarif réduit pour des raisons de sécurité. La ministre est-elle prête à envisager une initiative de ce type en Belgique?

**08.02 Inge Vervotte**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB actualise chaque année son plan d'urgence en fonction de l'hiver précédent. Dans les grands complexes ferroviaires, quelques itinéraires privilégiés qui seront utilisés pour l'ensemble du transport sont définis de manière à réduire le plus possible les mouvements d'aiguillage. Tous les aiguillages qui revêtent une importance cruciale sont équipés d'un dispositif de chauffage. Sur la base de l'évaluation d'incidents antérieurs, des dispositifs de chauffage supplémentaires des aiguillages peuvent être imposés le cas échéant. Un avis spécial régit les interventions supplémentaires du personnel pour le déneigement des infrastructures. Une nouvelle organisation a été mise au point pour veiller à ce que le matériel reste utilisable en toutes circonstances.

Lorsqu'un important taux d'humidité de l'air est annoncé, un avis de 'risque de condensation' est toujours diffusé pour qu'on puisse préventivement démarrer les locomotives et les motrices plus tôt. En cas de gel prévu, un bulletin météorologique permet aussi de prendre des mesures de protection préventive. Par ailleurs, des tests sont réalisés avec une locomotive spéciale pour limiter les conséquences de la formation de givre sur les caténaires.

D'autres améliorations concernent, par exemple, le chauffage de l'attelage des locomotives 27 et le contrôle de la circulation d'huile des transformateurs des locomotives T13. De plus, une coopération avec les sociétés de bus régionales et des sociétés privées d'autocars est prévue pour qu'en cas de panne, les voyageurs arrivent malgré tout à destination.

Le plan hivernal a donc réellement démontré son efficacité.

(*En français*) Pour décembre 2009, les chiffres ne sont pas encore disponibles intégralement. Durant la semaine du 14 au 20 décembre, 46 959 minutes de retard ont été enregistrées.

(*En néerlandais*) Au cours des trois semaines comprises entre le 14 décembre et le 3 janvier, le taux global de ponctualité de la SNCB a successivement été de 75,3 %, 88,2 % et 94 %. Mais ces chiffres ne permettent pas de déterminer combien de trains ont enregistré un retard en raison des conditions hivernales.

(*En français*) Ces retards résultent d'une avarie des caténaires, de dérangements dans la signalisation et pour les aiguillages, de matériel roulant en panne, d'accidents survenus à des passages à niveau, de divers problèmes rencontrés par le personnel de transport (retards dans la prise de service provoqués par l'état des routes), etc.

(En néerlandais) Il ressort des données chiffrées globales qu'au cours des trois semaines qui se sont écoulées entre le 14 décembre 2009 et le 3 janvier 2010, les trains supprimés en tout ou en partie ont été respectivement au nombre de 746, 442 et 215.

Aux Pays-Bas, presque aucun train n'a circulé pendant la vague de froid. La SNCB a démontré qu'elle peut produire de bons résultats dans des conditions difficiles en dépit des limitations dont elle doit tenir compte. Nous devons en être particulièrement reconnaissants à tous ses collaborateurs.

Entre-temps, nous restons sur nos gardes et nous tirons des enseignements de ce qui s'est passé. Il va de soi que tout train supprimé en est un de trop. En outre, je comprends parfaitement qu'il est pénible d'attendre des informations sur un quai de gare quand il fait un froid de canard mais, sur ce plan-là, la SNCB et Infrabel ont entre-temps fourni de gros efforts également.

Quand la météo est très mauvaise, les automobilistes comprennent parfaitement qu'on leur donne des conseils pour éviter que leur voiture tombe en panne. Je pense que, de même, les usagers de la SNCB devraient se montrer compréhensifs en cas de problème avec le matériel ferroviaire qui est techniquement très complexe. Sur ce plan-là aussi, la SNCB déploie des efforts considérables. Je songe entre autres aux dispositifs de chauffage sur les aiguillages.

Le système de compensations en cas de retard des trains sera maintenu de sorte que les clients de la SNCB pourront demander une compensation générale. La SNCB ne mettra pas en service de produits tarifaires supplémentaires comme la "*zoutkaartje*" néerlandaise.

Nous devons nous préparer correctement pour continuer à offrir un service optimal dans des situations exceptionnelles. Nous devons également tenir compte des coûts dans de telles situations. Vu notre type de climat, nous devons analyser scrupuleusement les coûts supplémentaires pour nous assurer qu'ils peuvent offrir une valeur ajoutée.

**08.03 David Geerts** (sp.a): Je félicite sincèrement les collaborateurs de la SNCB qui ont effectué de nombreuses heures supplémentaires dans des circonstances difficiles.

N'oubliez pas que les conditions climatiques étaient beaucoup plus difficiles aux Pays-Bas. Le plan des chemins de fer néerlandais visant à transporter des passagers ensemble est en tout cas positif en termes de sécurité routière.

*L'incident est clos.*

Le **président**: La question n° 17398 de M. De Potter est reportée.

#### **09 Questions jointes de**

- **M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les liaisons ferroviaires vers Landen" (n° 17404)**
- **Mme Magda Raemaekers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la suppression de trains dans le Limbourg" (n° 17487)**
- **Mme Magda Raemaekers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les liaisons ferroviaires entre le Limbourg et Bruxelles" (n° 18423)**

**09.01 Magda Raemaekers** (sp.a): À la suite de la suppression du premier et du dernier train intercity reliant Hasselt à Landen, les navetteurs qui empruntent ce train sont à présent obligés d'utiliser leur voiture car De Lijn n'offre pas de solution de rechange.

Au cours des dernières semaines - surtout depuis la modification des horaires en décembre - les passagers qui prennent le train entre le Limbourg et Bruxelles ont rencontré de très nombreux problèmes parce qu'ils ont raté leur correspondance à la suite de retards et ont donc été confrontés à des délais d'attente extrêmement longs, tant à l'aller qu'au retour. Cette situation n'est certainement pas due uniquement aux conditions hivernales. Le problème devient progressivement structurel et, selon l'ACOD Spoor (la FGTB Chemins de fer), il est dû à l'état lamentable du matériel ferroviaire.

Quelle solution de rechange s'offre aux navetteurs du premier et du dernier train reliant Hasselt et Landen? Davantage de trains seront-ils supprimés dans le Limbourg? La ministre peut-elle fournir un aperçu des retards et des suppressions de trains au départ du Limbourg et vers cette province depuis l'adaptation des horaires le 13 décembre? Envisage-t-elle de faire procéder à une analyse complémentaire de ces liaisons à la suite des nombreuses plaintes des voyageurs?

**09.02 Inge Vervotte**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB a décidé de supprimer, à dater du 13 décembre 2009, un nombre limité de liaisons ferroviaires peu fréquentées, notamment les trains IC entre Landen et Hasselt. Si nous demandons à la SNCB de travailler efficacement en termes de coûts et de ponctualité, d'assurer des fréquences plus nombreuses et de prévoir davantage de haltes, il est tout à fait normal qu'elle doive prendre des décisions difficiles.

Par ailleurs, il ne se justifie plus ni d'un point de vue financier ni d'un point de vue écologique de laisser rouler des trains à vide. Bien que cette décision soit très gênante pour le petit nombre de voyageurs qui empruntaient encore ces trains, la SNCB doit aujourd'hui trancher. La SNCB est un maillon de la mobilité et les accords avec la société De Lijn sont dès lors importants.

Les trains dont le taux d'occupation est très faible sont très coûteux et très dommageables pour l'environnement. Il est donc logique de les supprimer compte tenu du nombre limité de voyageurs qu'ils transportent et des économies que cette suppression permet de réaliser.

Les trains dont il s'agit en l'occurrence ont bien un taux d'occupation très bas puisqu'une poignée de voyageurs seulement y embarquent. Ces rares usagers devront donc trouver une autre solution.

Pour l'heure, aucune autre réduction de l'offre n'est prévue dans le Limbourg. Aucune ligne n'y sera supprimée non plus. En revanche, nous supprimerons les trajets qui présentent un taux d'occupation très bas. Ces trajets sont répartis sur l'ensemble de l'offre ferroviaire en Belgique. Il s'agit presque toujours de trains qui circulent très tôt le matin ou très tard le soir. Les autres trains seront maintenus.

L'incidence de la modification récente des horaires sur le trafic vers le Limbourg et depuis celui-ci a été très faible, voire inexistante. La période de grand froid a entraîné des retards mais ce phénomène ne s'est pas limité au Limbourg. Pour la période du 13 au 31 décembre 2009, les statistiques de ponctualité pour les trajets ferroviaires du Limbourg vers Bruxelles sont loin d'être brillantes mais, là encore, il ne s'agit pas d'un fait 'limbourgeois': en novembre et décembre derniers, surtout, les statistiques ont été inférieures au niveau souhaité partout dans le pays. La SNCB suit de très près les problèmes de ponctualité, surtout lorsqu'ils ont un caractère structurel.

**09.03 Magda Raemaekers** (sp.a): Je me réjouis d'entendre qu'il n'y a pas d'autres plans visant à supprimer des trains en provenance du Limbourg. Cette province ne peut pas rester une région défavorisée en matière de mobilité.

*L'incident est clos.*

**10 Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le projet PIDAAS" (n° 17429)**

**10.01 Michel Doomst** (CD&V): Une première mouture du projet PIDAAS – un projet d'information audiovisuelle automatique aux voyageurs – aurait été testée l'an dernier dans cinq gares de la ligne 26 en périphérie bruxelloise. À quels résultats ce test a-t-il abouti et quel est le bilan de ce projet?

**10.02 Inge Vervotte**, ministre (*en néerlandais*): Nous avons finalement opté pour d'autres sites, à savoir quatre points d'arrêt non gardés (Hever, Boortmeerbeek, Haacht et Wespelaar-Tildonk). Le système prototype avec communications automatisées a été mis en service le 7 décembre 2009. Son observation constante pendant un mois entier a produit des résultats positifs. Ce système est stable. En février 2010, il est prévu d'étendre ses fonctionnalités à la ligne 26 qui contourne Bruxelles par l'est. Et à partir d'avril 2010, quand le système sera installé à Charleroi, les communications visuelles viendront s'y ajouter. Au cours du second semestre de 2010, cinq gares supplémentaires seront équipées. Ensuite, durant les cinq années

suivantes, ce sera au tour de toutes les gares et de tous les points d'arrêt non gardés du pays.

*L'incident est clos.*

**11 Questions jointes de**

- **M. Bruno Stevenheydens** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'impuissance des contrôleurs de la SNCB face aux resquilleurs" (n° 17434)
- **M. Patrick De Groote** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la lutte contre les resquilleurs" (n° 17456)
- **M. David Geerts** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le pouvoir de contrôle des accompagnateurs de trains" (n° 17554)
- **M. Jef Van den Bergh** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la lutte contre le resquillage" (n° 17731)

**11.01 Bruno Stevenheydens (VB):** Les contrôleurs de la SNCB et de la STIB n'ont aucune possibilité de contraindre les fraudeurs à décliner leur identité. Et, lorsque la police est appelée en renfort, celle-ci ne peut pas révéler l'identité des fraudeurs pris en flagrant délit aux contrôleurs. Que pense la ministre de cette restriction? Combien de fraudeurs ont été pris en flagrant délit l'an dernier dans les trains? Dans combien de cas des problèmes se sont-ils posés parce que la personne concernée refusait de décliner son identité?

**11.02 Patrick De Groote (N-VA):** La ministre considère-t-elle que les contrôleurs de la SNCB devraient bel et bien avoir le droit de vérifier l'identité des fraudeurs? Des négociations sont-elles menées sur ce sujet entre Securail et la police? La ministre elle-même envisage-t-elle une concertation en la matière avec ses collègues de l'Intérieur et de la Justice? Est-il exact qu'une disposition est en cours d'élaboration, qui permettrait aux contrôleurs des sociétés de transports de dresser des procès-verbaux contre les fraudeurs?

**11.03 David Geerts (sp.a):** J'aurais également voulu savoir quel est l'état du dossier.

**11.04 Jef Van den Bergh (CD&V):** Je me rejoins aux questions des orateurs précédents.

**11.05 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais):** Les accompagnateurs de train et les agents de Securail sont bel et bien habilités à demander leur carte d'identité aux voyageurs, sur la base de la loi du 25 juillet 1891 et de l'arrêté royal du 20 décembre 2007. Après leur prestation de serment devant le tribunal de première instance, les accompagnateurs de train sont des fonctionnaires assermentés. En cette qualité, ils peuvent légalement contrôler l'identité d'un voyageur.

Lorsque certains voyageurs refusent un contrôle d'identité ou déclarent ne pas être en possession d'une pièce d'identification, une intervention de Securail est demandée. Si les contrevenants persistent à opposer un refus, l'assistance de la police est sollicitée. Par le passé, la police pouvait communiquer sans problème l'identité d'un contrevenant à l'accompagnateur de train, lequel pouvait alors dresser procès-verbal. Une circulaire du commissaire général de la police judiciaire datant de 2007 stipule qu'aucun service de police ne peut plus communiquer à des tiers des données à caractère personnel. La police doit dès lors dresser procès-verbal elle-même au lieu de laisser le soin au personnel ferroviaire de le faire. Ce système produit beaucoup d'effets néfastes. La SNCB doit désormais se constituer partie civile et le contrevenant ne dispose plus de la possibilité de se mettre en règle car une procédure judiciaire est entamée tout de suite. Non seulement la SNCB subit un manque à gagner parce que les paiements immédiats sont dorénavant impossibles mais son image de marque est ternie. De plus, le personnel chargé des contrôles a l'impression que les contrevenants jouissent d'une certaine forme d'impunité.

Le 21 avril 2008, ce problème a été soumis à la police fédérale. Puis il a été examiné en juin lors de la concertation au sommet entre la police et la SNCB. Le 6 août 2008, la police fédérale a confirmé qu'elle recherche une solution acceptable.

Pour que ce problème soit résolu, le Conseil des ministres doit adopter un arrêté royal autorisant la communication de données par la police. Les ministres de l'Intérieur et de la Justice doivent en prendre l'initiative. La SNCB et la police fédérale recherchent une solution pragmatique en collaboration avec le collège des procureurs généraux. Le gouvernement attend à présent un avis du collège.

Étant donné que cette problématique est étroitement liée à celle de l'agression, je considère qu'il s'agit d'une priorité en raison de ses répercussions humaines et parce qu'elle peut entraîner des conflits sociaux.

Il serait indiqué que la SNCB acquiert également la compétence d'infliger des amendes administratives mais il faut bien sûr d'abord résoudre le problème relatif à l'identification. Nous préparons actuellement une proposition visant à moderniser la loi sur la police des chemins de fer, y compris la possibilité d'infliger des sanctions administratives pour certaines infractions, notamment le non-paiement de son titre de transport. Quelques problèmes juridiques se posent toutefois encore et ils doivent d'abord être résolus en concertation avec les ministres de l'Intérieur et de la Justice.

Nous ne devons pas susciter l'illusion que le système des amendes administratives résoudra tous les problèmes de fraude au titre de transport. Le fait d'infliger une amende administrative ne garantit pas que la SNCB percevra le montant parce qu'il s'agit très souvent de voyageurs qui ne disposent pas des moyens financiers nécessaires. Je ne suis par ailleurs pas convaincue que le système entraînera une diminution du nombre d'agressions envers les accompagnateurs de train.

Je suis favorable à ce système et la volonté politique de l'instaurer est réelle mais il ne résoudra certainement pas tous les problèmes. Étant donné les nombreux problèmes juridiques, il sera peut-être nécessaire de faire une distinction entre les agressions et la fraude au titre de transport.

En 2007, 208 273 irrégularités ont été constatées. En 2008, ce chiffre est passé à 250 236 cas. Il ne s'agit toutefois pas uniquement de personnes qui resquillent délibérément mais aussi de passagers qui ont oublié leur carte de train. En 2007, la police a dû intervenir 5 165 fois pour demander l'identification des voyageurs alors qu'en 2008, elle a dû intervenir 5 638 fois.

**11.06 Bruno Stevenheydens (VB):** Cette question fait l'objet d'une concertation depuis 2008 déjà. Bien que je croie que la ministre prend le problème au sérieux, je crains toutefois qu'une solution ne soit pas trouvée avant longtemps. Les problèmes relatifs à l'établissement de l'identité sont intervenus après la circulaire de 2007. Pourquoi cette directive a-t-elle été élaborée? La ministre de l'Intérieur ne pourrait-elle la révoquer dans l'attente du travail législatif?

**11.07 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais):** Il s'agit d'une piste de réflexion que nous devons envisager mais il conviendra alors d'opérer une distinction entre les nuisances et la fraude au titre de transport en raison des nombreux problèmes juridiques.

**11.08 Patrick De Groote (N-VA):** Je me félicite de ce qu'il y ait vraiment une volonté politique pour résoudre le problème mais les solutions tardent à venir. Je n'ai pas reçu d'échéancier concret. La ministre souhaite opérer une distinction entre les nuisances et la fraude au titre de transport mais je crains qu'il n'en résulte que la solution se fera attendre encore plus longtemps.

**11.09 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais):** Nous devons au contraire diversifier les approches étant donné que nous ne voulons pas reporter la solution aux calendes grecques. Nous atteindrons ainsi plus rapidement un consensus applicable et juridiquement incontestable.

**11.10 David Geerts (sp.a):** Le problème est déjà connu depuis avril 2008. Les acteurs du terrain se sentent impuissants, en particulier depuis la parution de certains articles de presse. Un problème de perception a été constaté sur le terrain étant donné que les déclarations faites par M. Schouppe et Mme Turtelboom en réponse à plusieurs questions ont donné une image totalement différente de la réalité par rapport aux éléments qui ont été communiqués.

**11.11 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais):** Les accompagnateurs de trains se sentent impuissants non pas à cause de l'impossibilité d'infliger des amendes administratives aux contrevenants, mais bien en raison du sentiment d'impunité qu'ils ressentent. Un projet de loi relatif aux amendes administratives ne résoudra pas nécessairement l'aspect de l'impunité. Nous devons dès lors subdiviser le problème.

**11.12 David Geerts (sp.a):** Dans la pratique, tout est mélangé – la fraude au titre de transport, les affaires pénales, les affaires administratives – ce qui crée un sentiment d'impuissance.

**11.13 Jef Van den Bergh** (CD&V): La ministre a clairement indiqué que les médias ont monté l'affaire en épingle. La sécurité des transports publics pour les voyageurs et le personnel demeure évidemment notre principal objectif. Une approche différenciée est nécessaire à cet effet: la fraude au titre de transport constitue un autre problème que le comportement agressif et elle doit dès lors être traitée différemment.

Les problèmes sont à présent abordés progressivement. Il n'est fait appel aux services de la police que lorsque Securail et le personnel ne sont pas en mesure de résoudre les problèmes eux-mêmes. Je regrette en revanche qu'il existe des directives qui ne permettent de sanctionner effectivement la fraude au titre de transport devant les tribunaux de police que lorsqu'une personne a été prise sur le fait à trois reprises.

**11.14 Inge Vervotte**, ministre (*en néerlandais*): Je partage votre avis mais la situation évolue toutefois déjà dans le bon sens. Par le passé, ces affaires étaient immédiatement classées sans suite.

*L'incident est clos.*

## **12 Questions jointes de**

- **M. Bruno Stevenheydens** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'instauration des aides-facteurs" (n° 17435)
- **Mme Camille Dieu** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le projet d'aide-facteur" (n° 17480)
- **M. David Geerts** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les aides-facteurs" (n° 17493)
- **M. Patrick De Groote** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les aides-facteurs" (n° 17572)

Le **président**: La question n° 17480 de Mme Dieu est transformée en question écrite.

**12.01 Bruno Stevenheydens** (VB): La direction de La Poste a communiqué début décembre que les aides-facteurs constituent la solution de rechange pour les facteurs de quartier contestés. Quelle est la différence avec les facteurs de quartier? La rémunération de 8,4 euros par heure passera-t-elle à 9,65 euros par heure? Les aides-facteurs auront-ils la possibilité de monter en grade? Le personnel a-t-il déjà pu s'exprimer sur la nouvelle proposition?

**12.02 David Geerts** (sp.a): Quelles sont les tâches des aides-facteurs? S'agit-il d'une fonction à temps plein? La description de la fonction diffère-t-elle de celle du facteur ordinaire? Les aides-facteurs auront-ils la possibilité de devenir des facteurs à part entière? Leur rémunération est-elle différente?

**12.03 Patrick De Groote** (N-VA): Le 17 décembre dernier, les syndicats et la direction de La Poste ont signé le préaccord relatif aux aides-facteurs. Un accord a-t-il été conclu avec les partenaires sociaux? Quelles sont les différences avec le plan précédent? Des projets pilotes seront-ils mis en œuvre? Les étudiants, les ménagères et les retraités constituent-ils toujours le groupe cible pour le recrutement des facteurs auxiliaires? Les facteurs qui souhaitent progressivement mettre un terme à leur carrière pourront-ils exercer la fonction de facteur auxiliaire? Quelles économies La Poste pense-t-elle pouvoir réaliser par le biais de ce projet?

**12.04 Inge Vervotte**, ministre (*en néerlandais*): La Poste s'attèle à l'optimisation de son réseau de distribution afin de se préparer à la libéralisation du marché en 2011.

La Poste devra survivre dans un monde totalement différent à partir de 2011. L'objectif que nous poursuivons, fort heureusement de concert avec le CEO, qui ose entreprendre les démarches nécessaires à cet effet, consiste à mettre en place une structure saine en matière de coûts en vue de permettre à l'entreprise de maintenir sa position sur le marché.

Certains équilibres du marché devront être strictement respectés, même s'il est vrai que ce dernier ne fera heureusement pas l'objet d'une libéralisation complète. Seuls les services fournis pourront encore être subventionnés par l'État. Tout montant supplémentaire versé par ce dernier sera considéré comme une aide d'État déguisée, à savoir une pratique strictement interdite. En d'autres termes, ces mesures visent non pas exclusivement à réaliser des économies mais bien à veiller à ce que La Poste puisse faire face à la

concurrence en 2011 en tant qu'entreprise saine.

La Poste assiste actuellement à de fortes baisses de volumes sur son marché, comme en témoigne le recul de 4,5 % enregistré durant le premier semestre de l'an passé, et à une automatisation de plus en plus poussée du processus de tri. Il est logique que l'on tente de réduire les frais de personnel étant donné que ce coût est le plus important. Les possibilités ne sont en effet pas légion.

Aucun accord n'ayant pu être obtenu avec les partenaires sociaux en ce qui concerne le projet des facteurs de quartier, la direction a formulé une nouvelle proposition. Celle-ci a permis d'obtenir un projet d'accord à la suite de négociations avec les syndicats. La commission paritaire veut clôturer ce dossier le 21 janvier 2010.

La Poste veut désormais recourir à des facteurs auxiliaires si du personnel supplémentaire est nécessaire, donc en cas de départ de membres du personnel. Ils bénéficient d'un contrat à durée indéterminée et assureront la levée, le tri et la livraison du courrier, ou livreront des courriers adressés et des toutes-boîtes. La Poste applique ainsi un nouveau modèle de distribution. Les contacts avec les citoyens, comme pour un envoi recommandé, relèvent de la mission du facteur. Les tâches des uns et des autres sont donc assurément différentes.

Les activités internes seront à terme centralisées en 130 plateformes, qui remplaceront les 450 bureaux distributeurs. Cette centralisation permettra de réaliser les économies nécessaires. Les facteurs auxiliaires entameront leur carrière à un niveau de salaire inférieur à celui des facteurs. Ils peuvent être promus à la fonction de facteur. En vertu du projet d'accord, un nombre accru d'emplois à temps plein peut être proposé à des conditions sociales. Dans une première phase, les collaborateurs ayant un contrat temporaire entrent en ligne de compte.

**12.05 Bruno Stevenheydens (VB):** Nous attendons avec impatience le résultat de la réunion de la commission paritaire. Je me réjouis que la direction soit aujourd'hui prête à déroger au plan initial.

Je déplore toutefois l'évolution que doit subir La Poste: par le passé, il s'agissait d'une entreprise de qualité qui présentait la discrétion nécessaire mais de trop nombreux changements sont nécessaires pour pouvoir faire face à la concurrence.

**12.06 David Geerts (sp.a):** La Poste doit en effet être une entreprise saine en 2011, mais les conditions de travail et de rémunération du personnel sont importantes également. Les personnes qui disposent d'un contrat de travail ne peuvent pas sombrer dans la pauvreté. Les conditions de travail et de rémunération des facteurs auxiliaires ont heureusement été améliorées.

**12.07 Patrick De Groote (N-VA):** Une structure de coûts saine est effectivement essentielle mais pas au détriment de tout le reste.

**12.08 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais):** En effet, et c'est la raison pour laquelle le gouvernement a édicté des directives pour le marché libéralisé. Lors des négociations relatives à un nouveau contrat de gestion, plusieurs directives ont également été rédigées et La Poste connaît dès lors les facteurs environnementaux. Ces facteurs doivent être suffisamment pris en compte dans le cadre des plans d'entreprise et des plans stratégiques.

**12.09 Patrick De Groote (N-VA):** Selon un article de presse, le personnel s'exprimerait à ce sujet le 21 janvier au plus tard. La ministre en informera-t-elle la commission?

**12.10 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais):** Je pense que la presse vous en informera spontanément.

*L'incident est clos.*

**13 Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les problèmes de stationnement à la gare d'Essene-Lombeek" (n° 17496)**

**13.01 Michel Doomst (CD&V):** Dans le cadre du réaménagement de la gare d'Essene-Lombeek, il a été demandé de prévoir des places de parking supplémentaires. La commune de Ternat a déjà formulé une

proposition en la matière. La ministre a-t-elle déjà reçu cette demande? Quels sont les projets en la matière? L'extension du parking de la gare sera-t-elle examinée?

**13.02 Inge Vervotte**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB n'a pas encore reçu de demande officielle de la part de l'administration communale de Ternat. Le site de l'ancien bâtiment de la gare, qui a été démoli, est situé en zone verte. Par conséquent, il n'est pas possible d'étendre le parking existant, mais la SNCB pense pouvoir prévoir des emplacements de parking supplémentaires de l'autre côté du passage à niveau.

*L'incident est clos.*

**14 Question de Mme Annick Ponthier à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le service de trains sur la liaison Hasselt-Bruxelles" (n° 17498)**

**14.01 Annick Ponthier** (VB): Contrairement à d'autres chefs-lieux de province, Hasselt ne bénéficie d'aucune liaison ferroviaire cadencée de moins d'une heure avec Bruxelles aux heures de pointe. Il est nécessaire d'accroître le nombre de trains rapides entre Bruxelles et Hasselt le matin et le soir et d'instaurer une liaison horaire cadencée entre les deux villes.

**14.02 Inge Vervotte**, ministre (*en néerlandais*): Le manque d'une liaison ferroviaire rapide entre Hasselt et Bruxelles est notamment attribuable à l'absence d'une ligne directe entre les deux villes et à la nécessité de passer par Landen ou par Aarschot et Louvain via la courbe de Louvain. Actuellement, seuls des trains P utilisent cette nouvelle courbe. Une liaison horaire cadencée basée sur des trains empruntant cette courbe est à l'étude mais ne pourrait être réalisée à court terme vu l'importante réorganisation que supposerait cette modification au niveau de l'offre ferroviaire dans la région de Louvain.

À court terme, nous pouvons uniquement analyser si des trains P supplémentaires par la "boucle de Louvain" permettraient d'établir une liaison plus rapide entre Hasselt et Bruxelles sans désavantager les voyageurs de Louvain. Des trains supplémentaires impliquent aussi des voies supplémentaires dans la liaison Nord-Midi à Bruxelles, alors qu'elle est déjà saturée. Entre Hasselt et Bruxelles, il existe deux liaisons directes avec une bonne répartition toutes les demi-heures et un temps de parcours d'une heure et dix minutes. À l'heure actuelle, quatre trains P circulent par la "boucle de Louvain", et ce tant le matin que le soir. La mise en service d'une liaison supplémentaire après 20 heures ne se justifie pas en raison du taux d'occupation trop faible. Je dispose ici d'un tableau comprenant des chiffres pertinents. Les voyageurs préfèrent le train P rapide au train ICE plus lent. Les chiffres démontrent que les trains P existants sont utiles pour le transport des navetteurs partant de Bruxelles en direction de Louvain et Hasselt. Après 18 heures, les besoins sont moins élevés, de sorte qu'un train P supplémentaire à une heure plus tardive ne se justifie pas.

L'objectif consiste à utiliser plus intensivement la courbe de Louvain à l'avenir, mais ce projet nécessitera une importante adaptation de l'offre dans cette région.

**14.03 Annick Ponthier** (VB): Nous resterons ainsi sur notre faim. Si les nouveaux horaires instaurés par la SNCB le 13 décembre constituent indubitablement une amélioration en de nombreux points du réseau, le Limbourg est une fois de plus traité en parent pauvre. Ne peut-on accroître la qualité et l'efficacité des liaisons? Nous pensons qu'avec certaines adaptations et un minimum de créativité, les modifications demandées pourraient être rentables. Ainsi, la CGSP souligne par exemple la possibilité d'instaurer un arrêt à Louvain sur la relation Maastricht-Liège-Bruxelles, cette dernière étant actuellement peu prisée par les voyageurs.

**14.04 Inge Vervotte**, ministre (*en néerlandais*): Faible entre Maastricht et Liège, le nombre de voyageurs présents sur la liaison Maastricht-Liège-Bruxelles est plus élevé entre Liège et Bruxelles.

Chaque solution que nous entrevoyons pénaliserait un trop grand nombre de voyageurs par rapport à ceux qui seraient avantagés. Toutes les possibilités proposées ont été étudiées. Nous devons chaque fois nous demander pour combien de personnes une solution constitue une plus value et pour combien d'autres nous créerions précisément de nouveaux problèmes.

*Het incident is gesloten.*

Le **président**: La question n° 17500 de M. Guy Milcamps est transformée en question écrite.

**15 Questions jointes de**

- **Mme Colette Burgeon à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les problèmes récurrents rencontrés sur les lignes 108 et 161 (Binche-La Louvière-Bruxelles-Ottignies-Louvain-la-Neuve)" (n° 17221)**

- **Mme Colette Burgeon à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'enquête menée par la SNCB sur les retards rencontrés sur les lignes 108 et 161" (n° 18167)**

**15.01 Colette Burgeon (PS)**: Sur la ligne Binche – Bruxelles, le matériel roulant utilisé ne correspond plus aux exigences modernes et les problèmes de correspondance sont récurrents.

Depuis septembre, la SNCB a décidé d'affecter à cette relation une rame de voitures M6. Or, il apparaît que ces trains ne sont qu'exceptionnellement à l'heure et régulièrement supprimés.

Les statistiques confirment-elles les retards voire les suppressions de ces trains?

Pourquoi ne pas utiliser les solutions techniques existantes pour parer au matériel de traction inadapté?

Quelles mesures compte prendre la SNCB pour réduire ces retards?

À la suite d'une démarche conjointe des parlementaires et bourgmestres de la Communauté urbaine du Centre, des voitures du type M6 ont été déployées aux heures de pointe sur la ligne Binche-La Louvière-Bruxelles-Louvain-la-Neuve afin de pallier le manque de confort scandaleux sur cette ligne.

Il ne faudrait pas que l'on fasse machine arrière. Il n'est pas admissible que les clients de la SNCB de ma région doivent choisir entre le confort et la ponctualité.

Le quotidien *Le Soir* dans son édition du 16 décembre 2009 annonçait qu'une enquête interne était en cours. Cette enquête est-elle achevée? Si oui, quels en sont les résultats?

Quels sont les remèdes préconisés pour empêcher les retards? Peut-on espérer une généralisation des voitures M6 sur la ligne précitée? De manière générale, quelles mesures la SNCB compte-t-elle prendre pour limiter les retards qui nuisent à l'économie du pays?

**15.02 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais)**: En guise de boutade, je pourrais dire que j'aimerais sortir quelques trains de mon chapeau et les mettre en service immédiatement.

*(En français)* En effet, les statistiques de ponctualité pour la relation ferroviaire entre Binche et Bruxelles sont en dessous de la moyenne.

La majorité des retards sont le résultat d'incidents de matériel. C'est évidemment durant les périodes de pointe que la moindre rétention a le plus d'impact.

Afin de faire circuler ces trains avec des voitures à double étage, la SNCB doit effectivement utiliser deux locomotives. Faire circuler ces trains avec deux locomotives de type 21 aurait un effet trop négatif sur d'autres trains qui devraient alors circuler avec des locomotives de type 26. Les locomotives de type 11 ne sont pas adaptées.

Le fait que ces voitures à double étage circulent avec des locomotives de type 26 représente une solution temporaire. Dans un an et demi au plus tard, les locomotives seront remplacées par des locomotives de type 21 ou de type 27.

La SNCB reconnaît qu'il y a eu des perturbations dues à des problèmes techniques. En outre, le personnel de conduite a dû s'adapter à ce nouveau type de matériel.

Le suivi de garantie qui a été mis en place a permis de mettre en évidence un certain nombre de problèmes pour lesquels les constructeurs ont apporté une solution satisfaisante.

La régularité du trafic ferroviaire fait l'objet d'un suivi tant de la part de la SNCB que d'Infrabel. Des actions entreprises par Infrabel concernent la régularisation du trafic ferroviaire, la fixation aux normes pour l'élaboration des horaires, les mesures pour améliorer la fiabilité de l'infrastructure, les interventions plus rapides lors d'avaries à l'infrastructure, la diminution de la fréquence des incidents causés par des tiers et l'amélioration de la communication en cas de trafic perturbé.

Des actions conjointes Infrabel-SNCB ont pour but de réduire le nombre de pannes et de prévoir les procédures nécessaires pour les résoudre au plus vite.

En outre, Infrabel et SNCB étudient les causes des retards et les solutions pour y remédier. Cette étude

commence ce mois-ci et les premiers résultats sont attendus pour mai 2010.

**15.03 Colette Burgeon** (PS): Je suppose qu'en attendant les nouvelles locomotives, les voitures à double étage seront maintenues.

**15.04 Inge Vervotte**, ministre (*en français*): Comme je l'ai dit dans ma réponse, elles seront maintenues.

*L'incident est clos.*

**16 Questions jointes de**

- M. André Perpète à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les nouveaux horaires qui seront d'application à partir du 14 décembre 2009" (n° 17605)
- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la suppression des trains directs entre Malines et Etterbeek" (n° 17734)
- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les conséquences des nouveaux horaires de trains" (n° 17735)
- M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les nouveaux horaires de la SNCB" (n° 17830)
- M. Paul Vanhie à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la desserte des campus de la VUB" (n° 17871)
- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les nouveaux horaires de la SNCB" (n° 17874)
- Mme Ine Somers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les horaires de la SNCB" (n° 17879)
- M. Bruno Stevenheydens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les nouveaux horaires de la SNCB" (n° 17882)
- M. Patrick De Groote à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les nouveaux horaires de la SNCB" (n° 17883)
- M. Patrick De Groote à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les correspondances à la SNCB" (n° 18428)

Le **président**: La question n° 17605 de M. André Perpète est transformée en question écrite.

**16.01 David Geerts** (sp.a): Il n'y a plus qu'un seul train direct reliant Malines à Etterbeek le matin et le soir. Cela pose problème aux étudiants et aux membres du personnel de la VUB. Quel est le taux d'occupation des trains directs entre Malines et Etterbeek? La SNCB envisage-t-elle la mise en circulation de nouveaux trains directs s'ajoutant aux deux seuls trains qui sont maintenus dans les nouveaux horaires?

Quel est l'impact concret de ces nouveaux horaires? Pour quel pourcentage de voyageurs ces nouveaux horaires auront-ils des conséquences concrètes?

**16.02 Michel Doomst** (CD&V): Comment expliquer l'important retard constaté sur la ligne Malines-Etterbeek le 14 décembre? La ministre peut-elle apporter des éclaircissements sur la décision de la SNCB de modifier les horaires en raison des travaux dans le cadre du RER?

**16.03 Paul Vanhie** (LDD): Je me rallie aux auteurs des questions précédentes en ce qui concerne la problématique de l'accessibilité de la gare d'Etterbeek et du campus de la VUB. Où en est ce dossier?

**16.04 Jef Van den Bergh** (CD&V): A-t-on évalué la manière dont les nouveaux horaires ont été instaurés? Sur quelles lignes ont-ils entraîné des retards et pour quelles raisons? Constate-t-on une amélioration par rapport aux années précédentes? Comment veillera-t-on à ce que l'instauration de nouveaux horaires entraîne dans le futur des répercussions aussi limitées que possible?

**16.05 Bruno Stevenheydens** (VB): Je veux essentiellement aborder le problème des correspondances. Si j'ai bien compris, les retards de deux minutes ne figurent pas dans les statistiques. Pourtant, pour de

nombreuses personnes, ces deux minutes font toute la différence car si elles ratent leur correspondance, elles doivent attendre pendant plusieurs heures. Elles choisissent pourtant une place stratégique à bord du train et se dépêchent tant qu'elles peuvent pour ne pas rater leur connexion. Il ne s'agit vraiment pas d'un groupe limité de voyageurs. Comment ce problème peut-il être résolu? Et pourquoi les retards d'une minute ne figurent pas dans les statistiques? Nous disposerions ainsi d'un aperçu complet des retards.

**16.06 Patrick De Groote** (N-VA): Quelles lignes ont été le plus durement touchées par les retards après le 13 décembre? Les adaptations sont-elles définitives ou recherche-t-on encore des solutions pour les voyageurs qui sont moins bien lotis depuis le 13 décembre?

**16.07 Ine Somers** (Open Vld): Quelle est la réaction de la SNCB face aux chiffres de ponctualité décevants? Est-il exact que depuis le 13 décembre, les temps d'attente pour les correspondances sont raccourcis? A-t-il cependant été tenu compte des voyageurs moins mobiles? A-t-on testé si toutes les correspondances sont vraiment réalistes?

*Président: Jef Van den Bergh.*

**16.08 Le président:** La question n° 17743 de M. De Potter est retirée.

**16.09 Patrick De Groote** (N-VA): La SNCB semble de moins en moins disposée à redresser les statistiques de ponctualité, qui se détériorent. Que pensez-vous de cette attitude de la SNCB? Quelle est votre position par rapport aux temps d'attente pour les correspondances? Comptez-vous aborder cette question dans le cadre des discussions sur le contrat de gestion?

**16.10 Inge Vervotte**, ministre (*en néerlandais*): L'introduction d'un nouvel horaire des chemins de fer est bien entendu toujours précédée par des tests de simulation. Les éventuelles difficultés n'ont en fait rien à voir avec la mise en place d'un nouveau schéma; il ne peut donc être question de procéder dès à présent à des adaptations.

Il ne faut pas confondre temps d'attente et temps de correspondance. En effet, par temps de correspondance, il faut entendre le temps qu'il faut au voyageur pour passer d'un train à un autre dans la gare, quelle que soit la voie où se trouve la correspondance.

Dans la majorité des gares, le temps de correspondance s'élève à quatre à cinq minutes. Ce délai comporte toujours une minute de temps de réserve. Le temps d'attente est le temps supplémentaire maximum que le train de correspondance peut attendre au-delà de l'heure de départ afin de pouvoir assurer encore la correspondance avec le train en retard. Chacun comprend que la décision d'accorder un temps d'attente constitue un exercice d'équilibre difficile entre, d'une part, la ponctualité et, d'autre part, l'assurance de la correspondance des voyageurs qui changent de train.

Infrabel et la SNCB ont procédé à une évaluation quotidienne pendant les premiers jours qui ont suivi la mise en service du nouvel horaire.

Les pénibles heures de pointe des 14 et 15 décembre n'avaient rien à voir avec le nouvel horaire mais avec plusieurs incidents, tels qu'une action de grève à Bruxelles-Midi, des perturbations dans l'infrastructure et un certain nombre de pannes techniques du matériel roulant.

Selon la SNCB, l'incidence du nouvel horaire est globalement positive. Les adaptations ont une incidence sur quelque 30 000 des 375 000 voyageurs quotidiens. Elle est positive pour 24 700 voyageurs et négative pour 4 200 voyageurs. Il s'agit donc respectivement de 85 et 15 % du nombre total de voyageurs qui subissent l'incidence du nouvel horaire. Un certain nombre d'effets négatifs sont dus aux travaux en cours sur le réseau ferroviaire.

Afin de répondre quand même aux aspirations du personnel et des étudiants de la VUB et des entreprises voisines, l'offre de trains directs entre Malines et Etterbeek a été élargie depuis le 4 janvier 2010: durant les heures de pointe du matin et du soir, quatre trains directs circulent à nouveau entre Malines et Etterbeek, et vice versa.

Les chiffres d'Infrabel en matière de ponctualité sont basés sur l'ensemble des trains. En octobre 2009, le

taux de trains accusant moins de six minutes de retard s'élevait à 88,6%. Les mesures sont effectuées électroniquement et dès lors correctes. Toutefois, les résultats s'écartent souvent de la perception du voyageur individuel qui n'est sensible qu'à sa propre correspondance. Lors des heures de pointe, la ponctualité est inférieure au chiffre global. J'ai demandé à Infrabel de publier désormais des chiffres de ponctualité qui correspondent davantage au ressenti des voyageurs. En d'autres termes, un train circulant sur les grands axes aux heures de pointe a une incidence plus importante qu'un train circulant sur une petite liaison aux heures creuses.

Dans ses dix gares de correspondance, Infrabel calcule le pourcentage de correspondances assurées et celui des correspondances manquées. Les résultats de ces calculs – 11 % de correspondances manquées – coïncident plus ou moins avec les conclusions de l'association TreinTramBus, qui enregistre 14 % de correspondances manquées.

Il n'existe aucune nouvelle directive relative à la détermination des temps d'attente autorisés par train.

Proposés par la SNCB et Infrabel, les délais d'attente sont évalués sur la base des répercussions éventuelles sur la ponctualité du trafic ferroviaire. Dans des conditions exceptionnelles, il est possible de demander au régulateur de ligne du Traffic Control de dépasser le délai d'attente maximum autorisé dans une gare déterminée.

La SNCB s'efforce de n'autoriser un temps d'attente que si ce dernier se justifie réellement. Parmi les critères pris en considération, citons le nombre de voyageurs devant changer de train, l'existence d'une autre possibilité dans un délai raisonnable, le nombre de voyageurs dans le train en attente, les conséquences éventuelles pour les autres voyageurs sur les lignes concernées et le risque de rater des correspondances dans les gares suivantes. Les décisions sont prises gare par gare et train par train sur la base de ces critères.

La directive enjoignant en principe de ne jamais faire attendre les trains IC/IR a toujours existé.

Loin de réduire les délais d'attente, la SNCB a demandé au personnel d'exécution d'appliquer correctement les mesures en la matière dans l'intérêt des voyageurs. J'ai inclus dans le contrat de gestion actuel de nombreux éléments relatifs à la ponctualité qui visent à inciter le personnel à adopter cette attitude.

Il convient bien entendu également d'accorder une importance particulière aux correspondances. Dans le contrat de gestion, j'ai également demandé que les données relatives à la ponctualité soient publiées en fonction du nombre de voyageurs et que des statistiques soient disponibles concernant le nombre de correspondances ratées dans quelques gares importantes.

Bien sur, le personnel essaie de tenir compte le plus possible du voyageur, du client. Parfois, il faut mettre en balance la bonne volonté et ses effets sur le trafic.

Il faut comprendre que les temps d'attente ont des limites. L'analyse a démontré que l'application incorrecte des critères en matière de correspondances est une des causes des retards en cascade qui se produisent en aval. La ponctualité est le fondement d'un service de qualité offert à l'ensemble des voyageurs, y compris à ceux qui ont des correspondances à prendre.

Infrabel et la SNCB suivent de près ces résultats. L'intégration de ceux-ci dans le calcul des tarifs ne suffira pas pour donner une nouvelle impulsion, car les chiffres de ponctualité font déjà partie des paramètres qui conditionnent de nouvelles adaptations des tarifs.

**16.11 David Geerts** (sp.a): Je déciderai de poser ou non des questions supplémentaires en fonction du tableau et de la réponse.

**16.12 Michel Doomst** (CD&V): La plainte des étudiants a suscité une réaction dès le 4 janvier, ce qui est positif. Le nouveau dispositif constitue une amélioration dans plus de 80% des cas. Il convient cependant de continuer à réfléchir sur d'éventuelles corrections et améliorations.

**16.13 Paul Vanhie** (LDD): On aurait dû en fait se concerter avec la VUB à propos des adaptations à

Etterbeek.

**16.14 Inge Vervotte**, ministre: (en néerlandais) Cette concertation a eu lieu mais la SNCB voulait maintenir les adaptations proposées. Les ajustement ont été adoptés après des interventions, notamment de moi-même. Sur la base de différents argument la SNCB a fait des concessions par après.

Il n'est pas toujours évident de peser le pour et le contre. L'intervention pour Etterbeek se justifiait à cause de l'impact sur les entreprises et la VUB. Mais l'équilibre reste toujours difficile. Les modifications sont plutôt le résultat de la bonne volonté de la SNCB et non pas d'une intervention peu professionnelle.

**16.15 Paul Vanhie** (LDD): Il s'agit d'un exercice difficile mais 2 400 personnes sont concernées. Je me félicite qu'une solution ait été trouvée.

**16.16 Bruno Stevenheydens** (VB): Il y a une différence entre la théorie, selon laquelle chacun devrait pouvoir embarquer à bord de son train, et la pratique, où les gens ratent souvent leur train. La ministre déclare qu'il y a une différence entre la perception des voyageurs et la réalité. Je propose que l'ensemble des retards, même ceux d'une minute, figurent dans les chiffres. Les voyageurs peuvent en effet rater leur correspondance à cause de retards de moins de cinq minutes.

La ministre déclare que les voyageurs attachent une plus grande importance à la ponctualité pendant les heures de pointe qu'aux heures creuses. Pourtant, aux heures creuses, les voyageurs doivent attendre, seuls, le train suivant beaucoup plus longtemps.

**16.17 Inge Vervotte**, ministre (en néerlandais): Lors des négociations relatives au contrat de gestion, nous avons bien sûr examiné la ponctualité générale. La plupart des voyageurs n'en ont toutefois que faire. Ils veulent que leur train soit à l'heure et considèrent qu'il n'est pas correct d'évaluer tous les trains de la même façon.

J'ai dès lors essayé d'affiner les mécanismes d'enregistrement. Je ne veux pas dire que la perception des gens est différente de la réalité mais la ponctualité est évaluée sur l'offre de trains totale, conformément au contrat de gestion. Lorsque cette ponctualité globale est de 91 %, les gens sont frustrés et c'est compréhensible. C'est pourquoi nous effectuons à présent des mesures de telle sorte que le résultat soit plus conforme à la perception des gens. La SNCB est donc plus durement sanctionnée pour les mêmes retards pendant les heures de pointe que pendant les heures creuses. L'arrivée tardive d'un train dans une grande gare a une incidence plus importante que l'arrivée tardive dans une petite gare. Les retards limités sont enregistrés bien qu'un train ne soit considéré 'en retard' qu'à partir de six minutes de retard. Les retards plus limités ne déclenchent pas le mécanisme de sanctions.

**16.18 Patrick De Groote** (N-VA): C'est la recherche permanente d'un équilibre entre le départ ponctuel et l'attente. Le temps d'attente ne peut être attribué que sur la base de critères clairs. Or je ne suis pas en mesure de comparer des chiffres en fonction de ces critères et il m'est dès lors difficile de me forger une opinion. Pour les citoyens concernés, cet exercice n'est pas non plus évident.

Les voyageurs ne disposent d'aucune alternative.

**16.19 Ine Somers** (Open Vld): La réduction des temps d'attente dépend d'un certain nombre de facteurs. Lors d'adaptations de l'horaire, il convient de vérifier combien de voyageurs risquent de rater leur correspondance.

**16.20 Inge Vervotte**, ministre (en néerlandais): Les temps d'attente ne sont pas réduits, mais ils ne sont souvent pas correctement appliqués en raison de l'appréciation de l'accompagnateur de train. Les instructions claires doivent y remédier.

Dans certains cas, les temps d'attente peuvent également être prolongés, à moins qu'il ne s'agisse d'un train en correspondance bondé. Le service à la clientèle demeure important, mais lorsque le dommage devient plus grand pour un grand nombre de voyageurs que pour un individu, il convient d'appliquer plus correctement les temps d'attente.

**16.21 Ine Somers** (Open Vld): Antérieurement, on adoptait une attitude plus flexible, alors que maintenant, on applique des règles strictes. Je suis partisan de cette approche. Cela peut évidemment avoir créé une perception différente auprès des voyageurs.

*L'incident est clos.*

**17 Question de M. Francis Van den Eynde à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la publicité dans les trains" (n° 17694)**

**17.01 Francis Van den Eynde** (VB): Je ne suis pas enthousiaste à propos des annonces publicitaires par les haut-parleurs dans les trains. Le 8 décembre dernier, j'ai été invité par le biais d'une annonce publicitaire dans un train entre Gand et Bruxelles à acheter un produit d'Oxfam qui me serait présenté dans le train.

S'agissait-il d'une expérience? Peut-on faire de la publicité pour certains produits dans le train? Dans quelles conditions? S'agit-il d'un précédent?

**17.02 Inge Vervotte**, ministre (*en néerlandais*): Cette action a également déjà été menée l'année dernière et j'avais déjà fourni des explications à ce sujet au Parlement à l'époque.

La SNCB a conclu un accord de coopération avec Oxfam dans le cadre de l'action Fair Train. Il s'agit d'une action de vente de truffes du commerce équitable pour une bonne œuvre. Cette action est menée depuis trois ans déjà et il ne s'agit donc aucunement d'une expérience. Les annonces publicitaires par le biais des haut-parleurs dans les trains ne sont pas non plus autorisées.

Une vingtaine de vendeurs sont montés dans le train dans plusieurs grandes gares. Étant donné que l'action pourrait surprendre les voyageurs, nous avons autorisé les vendeurs à annoncer leur venue par les haut-parleurs. Les voyageurs sont ainsi informés du fait que la vente s'inscrit dans le cadre de l'action Fair Train et que les recettes sont versées à une bonne œuvre. Les réactions des voyageurs étaient positives.

Par ailleurs, la SNCB estime qu'il faut déranger les voyageurs le moins possible.

**17.03 Francis Van den Eynde** (VB): Je suis étonné que l'action ait été annoncée par les haut-parleurs mais tel était donc l'objectif. Peut-être faut-il préciser la prochaine fois que la vente est approuvée par la SNCB.

*L'incident est clos.*

**18 Question de Mme Kattrin Jadin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la patinoire installée à la gare des Guillemins de Liège" (n° 17790)**

**18.01 Kattrin Jadin** (MR): Une patinoire a été installée devant la gare des Guillemins à Liège.

Confirmez-vous que cette initiative émane de la SNCB Holding?

Quel est le but poursuivi et le coût de l'opération?

Comment et par qui cette patinoire est-elle exploitée et qui en tirera les bénéfices financiers?

La SNCB Holding s'est-elle concertée avec le Commerce liégeois et les organisateurs des animations de fin d'année?

**18.02 Inge Vervotte**, ministre (*en français*): La patinoire a été installée devant la gare de Liège à l'initiative de la SNCB Holding dans le cadre de campagnes de promotion dont le thème est "La vie entre en gare". Une autre patinoire a été installée devant la gare d'Anvers.

Les gares de SNCB Holding accueillent plus de 700 animations chaque année. Les exploitations et la fourniture de la patinoire ont été confiées à l'entreprise Event Construct. Le coût et les charges de l'exploitation sont pris en compte par la SNCB Holding.

La SNCB Holding s'est concertée avec les commerçants de la rue des Guillemins auxquels elle propose d'occuper des chalets autour de la patinoire. Des contacts ont été pris avec la Ville de Liège pour l'organisation d'un événement festif devant la gare en 2010.

Les chiffres démontrent que la patinoire de la gare n'a pas porté préjudice à la patinoire du centre-ville.

**18.03 Kattrin Jadin** (MR): Quel est le coût de cette opération?

**18.04 Inge Vervotte**, ministre (*en français*): Je pourrai vous faire parvenir l'information.

**18.05 Kattrin Jadin** (MR): Je m'interroge sur l'utilité de telles initiatives pour la SNCB.

*L'incident est clos.*

**19 Interpellation de Mme Juliette Boulet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accident survenu à Mons la nuit de jeudi à vendredi 20 novembre 2009" (n° 399)**

**19.01 Juliette Boulet** (Ecolo-Groen!): A propos de l'accident survenu à Mons mi-novembre, disposez-vous déjà d'un rapport détaillé, notamment pour ce qui concerne le défaut du crocodile qui avait été signalé en matinée? Comment se fait-il qu'à 23 heures les réparations autour de ce fameux crocodile n'étaient toujours pas réalisées? Pourquoi les dispositifs permettant de réduire la vitesse du train n'ont-ils pas fonctionnés?

Depuis l'accident, les lacunes dont souffre le transport ferroviaire ont été mises en évidence. Nos trains ne sont pas équipés d'un système de vigilance performant comme cela existe dans d'autres pays. Les cadences de travail des conducteurs, de plus en plus "infernales", renforcent l'insécurité due à la fatigue ou à la routine.

Votre prédécesseur a fait savoir qu'il existe des systèmes comme les ETCS nécessitant la mise en place préalable des TBL1.

Ces dispositifs TBL 1 et ETCS, qui devraient être mis en place, auraient-ils pu éviter l'accident?

Les conditions de travail des conducteurs de train sont difficiles et peuvent entraîner une diminution de leur vigilance. Ne faudrait-il pas revoir leur statut ainsi que l'accompagnement et la formation des jeunes conducteurs?

Ne pourrait-on mettre en place un système de tutorat par les anciens conducteurs?

**19.02 Inge Vervotte**, ministre (*en français*): Concernant les circonstances de l'accident et les aspects de sécurité, je vous renvoie à la réponse donnée par le secrétaire d'État Etienne Schouppe. Je vous répondrai au sujet des conditions de travail du personnel roulant.

Les prestations des conducteurs de train sont déterminées dans le cadre de l'élaboration des roulements, établis en fonction du plan de transport. Ces roulements respectent les dispositions réglementaires. Des recrutements massifs ont réduit le manque temporaire de conducteurs. Ceux-ci n'ont pratiquement plus d'heures supplémentaires à prester. Ces dernières années, les conditions de travail se sont considérablement améliorées grâce à la mise en service d'un nouveau matériel de traction.

Depuis la création, en janvier 2008, de l'organisme de formation agréé de la SNCB, la qualité et le suivi des formations enregistrent des progrès. Pour une période de 3 ans, la SNCB prévoit 10 jours de formation permanente, dont 4 jours sur simulateur.

Début 2009, la SNCB a adressé un questionnaire anonyme à ses conducteurs au sujet de leur charge psychosociale. Cette enquête vise à se faire une idée de la perception de l'ambiance et de la pression du travail des conducteurs de train. Le traitement de ces données est cours.

**19.03 Juliette Boulet** (Ecolo-Groen!): Mon interpellation traitait aussi des conséquences de l'accident ainsi que des systèmes d'aide à la conduite.

Je m'étonne du fait que mon interpellation n'ait pu être soumise à M. Schouppe en même temps que les autres. Pour ma part, je souhaitais faire une interpellation sur les trois sujets car cet accident met plusieurs aspects en évidence.

Ce que vous dites sur les conditions de travail, les roulements des prestations, les durées et les intervalles ne correspond pas à ce qui m'est rapporté par les conducteurs de train.

Vous n'avez pas répondu non plus en ce qui concerne les systèmes TBL 1+ et TBL 2 car cela relève de votre

collègue. Or, on refuse que ma question soit traitée par le secrétaire d'État. On imposerait des conditions de travail de plus en plus difficiles aux conducteurs de train. Je vous suggère de passer directement au système de freinage TBL 2, plus performant, qui pourrait aider davantage à la conduite. Sur ces points, vos réponses ne m'ont pas satisfaite. À moins que vous ne souhaitiez rajouter l'un ou l'autre élément, je déposerai une motion de recommandation. Je souhaiterais que l'on puisse disposer rapidement des conclusions définitives de l'accident. Il s'agit également d'augmenter la sécurité des usagers. Nous pourrions aussi explorer d'autres pistes qui pourraient s'avérer plus efficaces.

Enfin, je voudrais que vous vous engagiez à revoir les conditions de travail des conducteurs de train.

**19.04 Inge Vervotte**, ministre (*en français*): Si vous posez des questions concrètes relevant de mes compétences, je vous répondrai. Mais il m'est impossible de répondre aux questions qui relèvent des compétences de M. Schouppe.

Il est possible qu'il reste encore des repos à récupérer en raison des carences en personnel dans le passé. Mais, avec la crise actuelle, il est plus facile pour la SNCB de recruter du personnel. Nous sommes donc en train de résoudre ce problème.

**19.05 Juliette Boulet** (Ecolo-Groen!): Je n'ai pas pu interroger le secrétaire d'État.

Ensuite, vous ne m'avez pas répondu à propos des systèmes de freinage. Je veux bien réintroduire mes questions sur les systèmes ETCS, TBL1+ et TBL2 mais elles figurent dans mon interpellation. Votre prédécesseur Vanackere y répondait.

**19.06 Inge Vervotte**, ministre (*en français*): Pour le système général, vous devez interroger M. Schouppe. Quand c'est spécifique, je peux vous répondre.

**19.07 Juliette Boulet** (Ecolo-Groen!): J'ignore comment vous vous organisez avec le secrétaire d'État à la Mobilité. Les autres questions portant exactement sur le même thème ont été adressées à M. Schouppe mais la mienne n'a pas été reprise. Il m'a été expliqué que vous me répondriez, y compris sur les systèmes de freinage.

Je vais déposer ma motion de recommandation étant donné que je n'ai pas obtenu de réponse aux questions que j'ai posées.

### **Motions**

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

Une motion de recommandation a été déposée par Mme Juliette Boulet et est libellée comme suit:

“La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de Mme Juliette Boulet

et la réponse de la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques,

demande à la ministre et au gouvernement

- de faire le nécessaire pour disposer rapidement des conclusions définitives de l'accident de train survenu à Mons le 19 novembre 2009 afin de pouvoir donner un éclairage complet sur les responsabilités de chacun et, surtout, afin de pouvoir mettre en évidence les impacts positifs et négatifs des choix d'investissements faits par les responsables de la SNCB et/ou d'Infrabel;

- de revoir les différents systèmes de vigilance et/ou les dispositifs d'aide à la conduite sachant que beaucoup de conducteurs de train considèrent que le système TBL1+ ne réduit pas suffisamment les risques de dépassement de vitesse, mais que le système TBL2 ou TBL1+ assorti d'un système ETCS apporte plus de satisfaction et de sécurité;

- d'explorer d'autres pistes telles que le système KVB (qui combine les systèmes Memor et TBL, donc mémorisation des signaux, contrôle de la vigilance du conducteur, arrêt en cas de franchissement d'un signal fermé. Mais en plus, lors de missions restrictives, l'engin calcule une courbe de décélération; si le conducteur ne respecte pas cette décélération, l'engin provoque immédiatement le freinage d'urgence);

- de s'engager à revoir les conditions de travail des conducteurs de train en ce qui concerne les cadences de travail, les horaires et la spécialisation des séries sans quoi l'augmentation des dépassements de signaux rouges, dépassements de vitesse et diminution de la ponctualité des trains seront de plus en plus fréquents compte tenu d'une augmentation sans cesse croissante du nombre d'usagers.”

Une motion pure et simple a été déposée par Mme Ine Somers et par MM. Jef Van den Bergh et Michel Doomst.

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

**20 Question de Mme Juliette Boulet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la réparation du viaduc de Saint-Ghislain" (n° 17636)**

**20.01 Juliette Boulet** (Ecolo-Groen!): Le viaduc séparant la ville de Saint-Ghislain et Hornu devrait être réparé par la SNCB. Ce viaduc est un point névralgique. Le chantier devrait commencer pendant le premier trimestre 2010 dans les meilleurs délais et devrait durer au moins deux ans.

Est-ce bien la SNCB qui est chargée de réparer ce viaduc? Dans l'affirmative, est-elle la seule en charge de cette réparation? Quelle est la part prise en charge par la SNCB? Ces travaux de réparation concernent-ils seulement les poutres maîtresses? D'autres solutions ont-elles été proposées à ce jour pour assurer la fluidité de la mobilité? La SNCB a-t-elle envisagé de concentrer ses travaux dans la période de vacances scolaires? Y a-t-il discussion entre SNCB et TEC, éventuellement la Ville de Saint-Ghislain pour respecter le plan communal de mobilité? Les usagers à mobilité réduite et la mobilité douce sont-ils pris en compte? Une coordination de la SNCB, la commune, la Région et le SPW ne s'indique-t-elle pas pour ne pas perturber plus que nécessaire la mobilité dans la région, vu l'importance du flux autoroutier passant par ce point?

**20.02 Inge Vervotte**, ministre (*en français*): Infrabel agit comme maître de l'ouvrage pour l'étude du nouvel ouvrage et la réalisation des travaux en accord avec la direction des routes de Mons et des communes concernées. Les montants nécessaires sont prévus dans le budget d'investissements d'Infrabel 2010-2011. Les travaux ne concernent que le renouvellement des travées 1 et 2 à la suite de la dégradation du béton armé de la poutre maîtresse.

Le trafic routier peut être maintenu.

Pour réduire le plus possible les perturbations, des travaux seront réalisés en différentes phases et un pont provisoire sera mise en place côté Mons avec deux bandes de circulation routière, une piste cyclable et un trottoir.

Il y aura une interruption complète pendant une semaine de congé scolaire et plus tard pendant un week-end.

Des itinéraires de déviation routière seront définis.

Une coordination et une concertation avec les parties concernées et mentionnées sont nécessaires. Elles sont réalisées par l'organisation de réunions et/ou par l'envoi du compte rendu de ces réunions. Le nouveau tablier comportera, comme actuellement, deux fois deux bandes de circulation routière avec, de chaque côté, une piste cyclable et un trottoir.

Si d'autres travaux sont envisagés par la direction des routes et/ou les communes concernées, il leur revient de les financer et de les réaliser, si possible en coordination avec les travaux d'Infrabel, qui ne peuvent cependant pas être différés.

**20.03 Juliette Boulet** (Ecolo-Groen!): Selon moi, le plus important est que la coordination au niveau des communes soit la meilleure possible pour que les usagers puissent comprendre de quoi il s'agit.

*L'incident est clos.*

**21 Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le plan d'action contre le suicide" (n° 17696)**

**21.01 Michel Doomst** (CD&V): Il avait été convenu d'examiner comment réduire à un minimum le risque de suicides et de tentatives de suicide pour 34 endroits sur le réseau ferroviaire qui y sont le plus sujets.

Quel est l'état d'avancement de ce dossier? Comment Infrabel évalue-t-il le coût? La concertation entre les différentes autorités évolue-t-elle favorablement? Comment les conducteurs de train sont-ils pris en charge? Y a-t-il déjà des chiffres relatifs au nombre de personnes concernées et aux retards occasionnés par des suicides et des tentatives de suicide pour 2010?

**21.02 Inge Vervotte**, ministre (*en néerlandais*): Des dossiers circonstanciés ont été rédigés concernant les 21 communes où se situent les points sensibles ou "hotspots". Toute une procédure est nécessaire pour

mettre en œuvre les travaux d'infrastructure proposés.

Cette phase a en grande partie déjà débuté. Des travaux d'amélioration de l'infrastructure sont prévus pour la fin de cette année. D'autres mesures sont à l'étude au sein du groupe SNCB. La cellule spéciale Prévention des suicides sur le rail continue d'étendre son réseau.

Quatre communes ont été ajoutées au dossier à la suite de l'analyse des derniers chiffres disponibles. En 2009, la cellule s'est basée sur des estimations provisoires de coûts. Ces chiffres sont en cours de traitement par les services compétents.

Un contact a été établi avec les différentes administrations locales. Infrabel tentera de se concerter avec les communes où aucune visite n'a encore été effectuée. La cellule a également pris contact avec les centres psychiatriques présents dans les communes concernées.

Après le moment critique que constitue tout suicide ou toute tentative de suicide, le conducteur est immédiatement accueilli par un secouriste spécialement formé à cet effet. En tout état de cause, le conducteur ne poursuivra pas son service. Un accompagnement professionnel est également possible à l'issue du premier accueil.

Infrabel enregistre l'ensemble des incidents et accidents. Une des rubriques concerne les accidents de personnes et ne permet pas de savoir avec précision s'il s'agit de suicides. Un total de 133 accidents se sont produits en 2008, entraînant environ 54 000 minutes de retard, contre 155 en 2009, avec 68 385 minutes de retard.

Les résultats d'un plan de prévention du suicide ne peuvent s'exprimer en chiffres. Par ailleurs, l'action du groupe des chemins de fer n'est pas la seule donnée importante; il convient également de prendre en considération le contexte social dans sa globalité.

Infrabel s'est engagé à collaborer avec l'ensemble des autres instances concernées en vue de trouver une solution à ce problème. Cette concertation se déroule dans un climat serein.

**21.03 Michel Doomst (CD&V):** Nous attendons les résultats à la fin de l'année. Je suis heureux qu'un suivi précis ait permis d'ajouter quatre communes à la liste.

*L'incident est clos.*

**22 Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le light rail" (n° 17697)**

**22.01 Michel Doomst (CD&V):** Les projets pilotes relatifs à un *light rail* seraient examinés en ce qui concerne la sécurité, le cadre juridique et les possibilités d'exploitation. Fin septembre 2009, une étude de faisabilité aurait également dû être finalisée.

Où en est ce dossier? Quels sont les projets? Comment la concertation avec les différentes autorités se déroule-t-elle?

**22.02 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais):** Le groupe de pilotage Light Rail a réalisé des études en matière de trafic mixte de matériel *light rail* et *heavy rail* sur les mêmes infrastructures ferroviaires. Des problèmes se posent en l'occurrence. L'ensemble du matériel et des infrastructures ferroviaires doit être équipé du système de sécurisation des trains ETCS. Seul ce système garantit que les différents types de matériel n'entreront pas en collision les uns avec les autres, même si une erreur humaine a été commise. Des investissements exorbitants dans le matériel ferroviaire existant seront indispensables à cet effet et il n'est pas possible de les imposer aux entreprises ferroviaires, et certainement pas dans le trafic intérieur. M. Schouppe est du reste compétent en la matière.

Les infrastructures ferroviaires devraient également être équipées de ce système et cela durera encore des années: on annonce déjà la date de 2030 à l'heure actuelle. D'un point de vue juridique, tout opérateur qui souhaite organiser le trafic sur les infrastructures ferroviaires doit répondre aux consignes de sécurité strictes en matière de matériel et de personnel. Des licences et des certificats sont nécessaires et des voies doivent être achetées.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, ce type d'exploitation sera très onéreux et non rentable. Le *light rail* en trafic mixte ne me semble donc pas constituer la meilleure option, ce qui n'empêche que le *light rail* sur une infrastructure ferroviaire propre ne puisse offrir certaines perspectives. La SNCB Holding a réalisé en collaboration avec la SNCB et Infrabel une étude de faisabilité qui a analysé la mise en service de matériel ferroviaire léger sur le réseau d'Infrabel. Il s'agit en l'occurrence de constructions plus légères que les trains classiques qui peuvent encore circuler sur le réseau d'Infrabel mais pas de la mise en service de matériel ferroviaire léger pouvant circuler à la fois sur les voies d'Infrabel et sur les rails de tram. Cette étude de faisabilité ne fournit dès lors aucune réponse aux questions relatives au *light rail* en trafic mixte. Infrabel a analysé si ce matériel léger était bien compatible avec son infrastructure. Des adaptations légales et réglementaires seraient nécessaires.

La SNCB-Holding a réalisé une analyse coût-efficacité du point de vue social pour les cinq couloirs sélectionnés dans cette étude. Pour deux des cinq seulement, les résultats sont vraiment positifs et le bien-être s'en trouve nettement amélioré, des coûts externes pouvant être évités sur le plan de l'environnement, des mesures antibruit et de la sécurité.

Le scénario d'exploitation moyennant du matériel électrique obtient un meilleur score que le scénario impliquant du matériel diesel. Dès que la part des nouveaux voyageurs ayant abandonné la voiture est élevée (90% voire plus), un résultat positif peut être réalisé pour quatre des cinq couloirs pris en considération. En revanche, si cette part est plutôt réduite (50% voire moins), l'implémentation de chacune des solutions alternatives examinées s'accompagnera de coûts sociaux.

Si certains projets pourraient se rentabiliser d'un point de vue socioéconomique, ils sont cependant fort dépendants notamment du nombre de voyageurs supplémentaires. Si on veut poursuivre dans la voie du rail léger, il faudra d'abord faire des choix politiques pour déterminer le type d'exploitation le plus approprié pour chaque trajet. En effet, le trafic mixte apparaît comme une option peu réaliste.

Il faudra poursuivre la concertation avec les Régions. En effet, tous les modes de transports en commun doivent être complémentaires pour arriver à une solution optimale en termes de rentabilité pour le dossier de la mobilité. Au sein du groupe ferroviaire, des budgets n'ont pas encore été prévus pour le rail léger, sauf pour les études. La concertation a été particulièrement constructive au niveau du groupe de pilotage Lightrail. Toutes les parties intéressées y étaient représentées: le SPF Mobilité, la SNCB-Holding, Infrabel, la SNCB, les sociétés régionales de transport et M. Schouppe.

**22.03 Michel Doomst (CD&V):** Nous ne devons dès lors pas nous faire d'illusions en ce qui concerne le trafic ferroviaire combiné. Je demanderai à M. Schouppe d'examiner si certaines compétences peuvent être transférées afin de promouvoir le transfert modal.

*L'incident est clos.*

**23 Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le projet Railease" (n° 17698)**

**23.01 Michel Doomst (CD&V):** Le projet Railease a été lancé en 2008. Son succès semblait s'affaiblir en 2009.

Comment ce projet est-il évalué? Fera-t-il l'objet d'une adaptation? Envisage-t-on d'autres accords de partenariat? Quel est le nombre de cartes d'abonnement délivrées en 2008 et en 2009?

**23.02 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais):** Les entreprises qualifient le projet Railease de positif, même si l'augmentation du nombre de cartes mères a été moindre en 2009 en raison de la crise économique. Dans un proche avenir, la SNCB reliera les transports régionaux aux réseaux de De Lijn et des TEC via Railease. À long terme, une collaboration est prévue avec la STIB, des sociétés de parking et des sociétés de taxi. Au cours des derniers mois, des partenariats ont été conclus avec d'autres sociétés de leasing, comme PSA.

En 2008, 928 cartes mères Railease ont été délivrées; en 2009, 469 cartes supplémentaires ont été mises en circulation.

**23.03 Michel Doomst** (CD&V): Conclure un accord de coopération plus large pour ensuite se mettre autour de la table avec les Régions, me paraît une démarche positive.

*L'incident est clos.*

Le **président**: Les questions n°s 17755 de M. Weyts, 17873 de Mme Dieu et 17889, 18096, 18201, 18202 et 18203 de Mme Musin sont transformées en questions écrites.

*L'incident est clos.*

**24 Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la carte d'identité utilisée comme billet de train" (n° 17699)**

**24.01 Michel Doomst** (CD&V): La SNCB vient de lancer un nouveau système de billets sans papier.

Ce système fonctionne-t-il bien? Y-a-t-il des problèmes? Quel est le nombre de billets vendus avec la carte d'identité électronique? La vente d'abonnements de la même façon a-t-elle déjà faite l'objet d'une concertation?

**24.02 Inge Vervotte**, ministre (*en néerlandais*): Le système est opérationnel depuis le début du mois de juin 2009 et est accueilli favorablement par les clients. Aucun véritable problème ne s'est posé depuis la phase de lancement. Lorsqu'un billet est acheté le jour même, l'accompagnateur de train ne retrouve toutefois pas de droit de voyage sur son appareil et doit opérer une synchronisation par le biais d'un module GPRS dans son appareil. Cette opération demande parfois un peu plus de temps. Dans seulement huit cas, l'achat n'a pu être retrouvé. La longueur du délai de consultation est due à la possibilité d'acheter un billet peu de temps avant l'heure de départ du train à l'aide de la carte d'identité électronique.

Dans l'intervalle, il a été décidé de maintenir la fonction GPRS de l'appareil de l'accompagnateur de train en stand-by afin d'accélérer le délai de contrôle. Environ 11 % des clients utilisent la carte d'identité électronique.

M. Van Quickenborne souhaite promouvoir le système autant que possible. L'objectif n'est pas de vendre également les cartes de train par le biais de la carte d'identité électronique. Le billet unique par le biais de la carte à puce Mobib est en préparation à cet effet.

L'accompagnateur de train doit toujours consulter sa base de données et, le cas échéant, établir une connexion par GPRS.

Dès le début de cette année, les premières cartes train combinées STIB-SNCB devraient être délivrées. Il n'y a cependant pas encore eu de concertation à ce sujet.

**24.03 Michel Doomst** (CD&V): J'espère que toutes les pistes seront explorées de façon optimale.

*L'incident est clos.*

Le **président**: Les questions restantes seront traitées dans deux semaines.  
*La réunion publique de commission est levée à 18 h 05.*